

Rapport 363

Projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield

Rapport d'enquête et de consultation ciblée
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement



INFORMER



CONSULTER



ENQUÊTER



AVISER

Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 363

Projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield

Rapport d'enquête et de consultation ciblée

Mars 2021

La mission

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a pour mission d'éclairer la prise de décision gouvernementale en transmettant au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques des analyses et des avis qui prennent en compte les seize principes de la *Loi sur le développement durable*. Pour réaliser sa mission, le BAPE diffuse auprès des citoyens toute l'information pertinente disponible sur un projet ou sur une question que lui soumet le ministre et prend en compte les préoccupations et les suggestions qui lui sont soumises. Les avis du BAPE sont le fruit d'une analyse et d'une enquête rigoureuses qui intègrent les enjeux écologiques, sociaux et économiques des projets.

Les valeurs et les pouvoirs

Les commissaires sont soumis aux règles du Code de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ils adhèrent aux valeurs de respect, d'impartialité, d'équité et de vigilance énoncées dans la Déclaration de valeurs éthiques du Bureau, lesquelles complètent celles de l'administration publique québécoise. De plus, pour réaliser leur mandat, les commissaires disposent des pouvoirs et de l'immunité des commissaires nommés en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête* (RLRQ, c. C-37).

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

140, Grande Allée Est, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca
www.facebook.com/BAPEquebec
twitter.com/BAPE_Quebec

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Mots clés : BAPE, Ville de Salaberry-de-Valleyfield, baie Saint-François, érosion des berges, trafic nautique, rampe, mise à l'eau, quai, bateau.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2021
ISBN 978-2-550-88748-5 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-88749-2 (PDF)

Québec, le 12 mars 2021

Monsieur Benoit Charette
Ministre de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

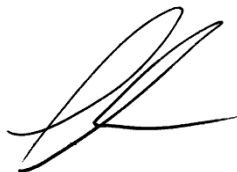
Je vous transmets le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relativement au *projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield*. Le mandat d'enquête et de consultation ciblée, qui a débuté le 14 décembre 2020, était sous la présidence de Georges Lanmafankpotin.

L'analyse et les constatations de la commission d'enquête reposent sur le dossier que vous avez transmis ainsi que sur la documentation et les renseignements que la commission a ajoutés au dossier au cours de son enquête. Elles prennent également en considération les préoccupations, les opinions et les suggestions des participants à la consultation ciblée.

La commission d'enquête a examiné les cibles de la consultation dans une perspective de développement durable. À cet égard, elle soumet à l'attention des instances décisionnelles concernées divers éléments qui nécessitent des engagements, des actions ou des modifications, avant l'émission éventuelle des autorisations gouvernementales.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,



Philippe Bourke

Québec, le 11 mars 2021

Monsieur Philippe Bourke
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
140, Grande Allée Est, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6

Monsieur le Président,

Pour faire suite au mandat que vous m'avez donné, j'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et de consultation ciblée concernant le *projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield*.

Je tiens à exprimer ma gratitude aux personnes, aux groupes et aux organismes qui se sont intéressés aux travaux de la commission en posant des questions ou en déposant des documents ou des mémoires. Je remercie également les personnes-ressources pour leur collaboration à ce processus public.

En terminant, je fais part de ma reconnaissance aux membres de l'équipe qui m'ont accompagné tout au long des travaux.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la commission d'enquête,



Georges Lanmafankpotin

Sommaire

Le contexte du mandat du BAPE

Le projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield est soumis à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Le 22 octobre 2020, le BAPE s'est vu confier par le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, M. Benoit Charette, un mandat d'enquête et de consultation ciblée. Le président du BAPE, M. Philippe Bourke, a alors formé une commission d'enquête dont le mandat, d'une durée maximale de trois mois, a débuté le 14 décembre 2020.

Le projet est prévu dans la baie Saint-François, située dans la Ville de Salaberry-de-Valleyfield en Montérégie. En raison de l'érosion, de l'instabilité des berges de la baie sur plusieurs kilomètres, et de la vétusté de certaines infrastructures municipales contiguës, la Ville prévoit réaliser des aménagements à différents emplacements ainsi que des travaux dans des parcs riverains afin de les rendre plus attrayants et fonctionnels pour l'organisation d'événements populaires. Six lieux, sélectionnés sur la base de critères tels que des problématiques spécifiques, l'importance historique pour la Ville ou le potentiel touristique, sont visés par le projet. Il s'agit du parc Marcil, de la Marina de Valleyfield, du parc Delpha-Sauvé, de la Pointe-aux-Anglais, du parc Cauchon et du boulevard du Havre.

L'initiateur prévoit la construction, à la limite du parc Marcil, d'une rampe de mise à l'eau double en béton armé de 33 m de long sur 22 m de large qui aurait une profondeur maximale de 2,9 m et inclurait trois quais pour séparer les deux voies de la rampe. Il prévoit aussi la mise en place d'un nouveau quai flottant d'attente de 20 m qui serait aménagé dans le prolongement du quai flottant situé à l'est de la rampe projetée et qui servirait à assurer la sécurité des plaisanciers au moment des fortes périodes d'achalandage. L'initiateur construirait également un brise-lames d'environ 74 m, en enrochement et en structure flottante. De plus, il prévoit effectuer à l'intérieur du parc Marcil des travaux de stabilisation de certaines portions de la berge et mettre en place un herbier aquatique. Une halte au bout de la rue Lynch et un quai de mise à l'eau au bout de la rue Brodeur complèteraient l'aménagement pour offrir un accès à l'eau aux résidents et aux petites embarcations.

À la Marina de Valleyfield, l'initiateur prévoit des travaux de reprofilage de ses berges et de celles de la langue de terre, la construction d'une plate-forme de sortie des bateaux de l'eau et d'un mur de protection permanent de 90 cm, la réfection de l'aire de stationnement et la construction d'une aire d'entreposage de 100 m² pour les remorques à voiliers ainsi que la reconstruction du quai du poste à essence et de sa structure. Les travaux qu'il prévoit le long de la rive du parc Delpha-Sauvé visent un réaménagement complet du secteur des Régates, la stabilisation des berges par enrochement ou gabionnage et la végétalisation des berges devant la tour des Régates et à la pointe MacPherson, la réparation et

l'agrandissement du quai fédéral ainsi que la construction d'un mur berlinois pour le prolonger de 4,3 m. À la Pointe-aux-Anglais, les berges seraient stabilisées par diverses techniques, tout en conservant le caractère forestier et boisé du parc riverain. Au parc Cauchon, la Ville prévoit naturaliser la berge et mettre en place trois placettes d'accès à l'eau. Enfin, dans le secteur du boulevard du Havre, des travaux de stabilisation et de végétalisation sont prévus au belvédère du Havre, sur la rue Cléophas, ainsi qu'une rampe de mise à l'eau pour les petites embarcations à l'extrémité de la rue Santoire. L'initiateur estime le coût d'ensemble du projet à environ 35 M\$. Il envisage de réaliser son projet sur un horizon d'environ 5 à 10 ans, une fois toutes les autorisations obtenues.

Les activités d'information et de consultation

L'unique séance publique de la consultation ciblée a eu lieu exclusivement en mode numérique, le 16 décembre 2020, en raison de la situation d'urgence sanitaire entourant la COVID-19 et des mesures particulières applicables. Lors de cette séance, l'initiateur du projet et les personnes-ressources de divers ministères et organismes invités ont répondu aux interrogations du public et de la commission d'enquête. Les participants ont également exprimé leurs opinions sur le projet. À cette occasion, la commission a entendu deux présentations verbales et un mémoire lui a été présenté.

Les opinions et les préoccupations du public

Pour certains participants, les activités nautiques visées par le projet ne concernent qu'une minorité de plaisanciers qui fréquentent la baie Saint-François. Des préoccupations ont également été soulevées concernant les conflits d'usages entre les propriétaires d'embarcations de grande taille et les plaisanciers. Ils craignent que l'absence de mesures coercitives pour faire respecter les limites de vitesse dans la marina, en plus de compromettre la sécurité des autres usagers, sape les efforts de stabilisation des berges et cause l'érosion de celles non soumises aux travaux de stabilisation dans le cadre du projet. Ils proposent que la limite de vitesse de 7 km/h prévue dans l'aire de la marina soit également appliquée dans la baie Saint-François.

Une majorité de participants s'inquiète de l'absence de projections du trafic maritime pour le projet et de l'augmentation du trafic nautique qu'induirait les aménagements projetés. Elle suggère une stabilisation de l'offre récréotouristique, en s'inspirant du concept de trafic induit. Certaines préoccupations en lien avec la diminution des populations de poissons dans la baie, le respect de la séquence « éviter, réduire, compenser », l'introduction d'espèces exotiques envahissantes, les risques de déversements accidentels d'hydrocarbures et d'altération de la qualité de l'eau ont aussi été exprimées. Des participants ont suggéré plusieurs études pour compléter l'information sur le projet au moment de sa phase d'exploitation, notamment en ce qui concerne les répercussions de l'achalandage accru de bateaux dans la baie sur l'ichtyofaune et la faune benthique, l'impact du son sur les poissons et les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Les principaux constats et avis de la commission

Le présent mandat de consultation ciblée a porté sur les impacts du projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François associés à l'augmentation du trafic nautique et à la taille des embarcations dans la baie dues à la construction d'une nouvelle rampe de mise à l'eau de grande dimension et à l'agrandissement du quai fédéral.

Ce projet a toutefois été considéré par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) comme en étant un de stabilisation de berges, et ce, sans tenir compte des infrastructures connexes qui font l'objet du présent mandat confié au BAPE. La directive et la recevabilité de l'étude d'impact ont donc été orientées par le Ministère sur les enjeux inhérents aux travaux de stabilisation sans examiner et documenter les répercussions directes et indirectes qui pourraient être engendrées par les infrastructures connexes. Ce faisant, la commission n'a pu que constater qu'une portion de l'évaluation environnementale du projet reste à faire puisque des enjeux n'ont pu être documentés par l'initiateur avant ou pendant le mandat. Afin d'y parvenir, la commission propose une liste d'éléments qui devraient être étudiés dans le but de permettre au processus de décision de s'appuyer sur une information de qualité, complète et crédible.

Au terme de son analyse, la commission d'enquête conclut que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield n'a effectué aucune estimation des besoins en termes de capacité de mise à l'eau et de stationnement d'embarcations à quai. Elle n'a pas évalué les impacts de l'augmentation de la capacité d'accueil de ses installations ainsi que la croissance potentielle du trafic nautique qui en découlerait en période d'exploitation du projet qui constituent les cibles dans le mandat de consultation ciblée confié au BAPE. En dépit de l'indication faite par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield dans son étude d'impact sur un accroissement du trafic nautique anticipé, celle-ci affirmait en séance publique que la construction d'une rampe de mise à l'eau de grande dimension et l'agrandissement du quai fédéral ne causeraient pas d'augmentation du trafic nautique dans la baie Saint-François.

Le MELCC devrait expressément demander à la Ville de Salaberry-de-Valleyfield d'estimer les besoins en termes de capacité de mise à l'eau ainsi que de stationnement à quai dans la baie Saint-François, de les lui transmettre et de les rendre publics avant que le Ministère n'émette son décret d'autorisation du projet. Il devrait aussi exiger que la Ville effectue une évaluation des impacts de la construction de la rampe de mise à l'eau de grande dimension ainsi que de l'agrandissement du quai fédéral sur le trafic nautique dans la baie Saint-François en période d'exploitation du projet et propose des mesures d'atténuation éventuelles. La Ville devrait transmettre cette évaluation au Ministère et la rendre publique avant l'émission du décret d'autorisation du projet. Une telle évaluation selon les consignes du MELCC est nécessaire notamment sur les plans du climat sonore, de la sécurité des usagers ainsi que du brassage et de la remise en suspension de sédiments susceptibles de détériorer les herbiers aquatiques qui constituent des habitats du poisson dans la baie Saint-François.

Par ailleurs, un surdimensionnement de la grande rampe ainsi que de tout autre constituant de la rampe double de mise à l'eau prévue dans le projet, que ce soit la petite rampe ou les trois trottoirs, occasionnerait inévitablement un empiétement permanent additionnel sur le littoral et le milieu riverain et irait à l'encontre de la Politique de la protection des rives, du littoral et des plaines inondables du Québec. En vertu des principes de développement durable *prévention* et *protection de l'environnement*, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield devrait limiter chacun des constituants de la rampe double de mise à l'eau, soit la grande et la petite rampe ainsi que les trois trottoirs prévus, à des dimensions nécessaires et suffisantes pour assurer leur fonctionnalité et leur usage sécuritaire. Le Ministère devrait également lui demander de réduire les dimensions et la capacité portante de la remorque autopropulsée prévue en fonction des plus grands bateaux qui seraient manutentionnés, soit 17 m de longueur et 17 t.

Dans la perspective de mandats de consultations ciblées à venir, le MELCC devrait évaluer dans quelle mesure des activités ou des aménagements connexes à des projets de restauration de berges, ou autres, qui seraient déposés par des initiateurs, tels que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, nécessiteraient la production de données essentielles à la compréhension des enjeux qu'ils soulèvent, à l'évaluation de leurs impacts et à l'application de mesures d'atténuation, cela dans le but de les inclure dans la liste des éléments requis par les directives ministérielles transmises aux initiateurs de projets.

Table des matières

Introduction	1
Chapitre 1 La description du projet	3
1.1 Le projet.....	3
Chapitre 2 Les préoccupations et les opinions des participants	11
2.1 Les préoccupations liées au projet	11
La taille des embarcations et les conflits d'usages	11
La vitesse des embarcations	12
L'augmentation du trafic nautique et le climat sonore.....	12
L'objectif du projet.....	13
La biodiversité et la qualité de l'eau.....	14
La qualité de l'eau.....	14
La qualité de l'air et les gaz à effet de serre	15
2.2 Les préoccupations connexes au projet	15
Les organismes environnementaux.....	15
La compensation pour les propriétaires riverains	15
La gestion communautaire des fonds.....	16
Chapitre 3 L'assujettissement du projet et les cibles du mandat de consultation	17
3.1 La directive ministérielle et le cadrage de l'étude d'impact.....	17
3.2 Le mandat de consultation ciblée de la commission d'enquête.....	18
Chapitre 4 Les enjeux humains	23
4.1 L'augmentation potentielle de la taille des embarcations	23
L'aménagement de la rampe de mise à l'eau	23
L'agrandissement du quai fédéral.....	31
4.2 Autres enjeux.....	35
Le trafic induit	35
La santé et la qualité de vie	36
Chapitre 5 Les enjeux biophysiques	39
5.1 La stabilité des berges.....	39
La vitesse de navigation dans la baie Saint-François.....	39
L'érosion des berges	40
La glace et les vagues générées par le vent	42
Le batillage	45

5.2 Les espèces exotiques envahissantes	48
5.3 Les poissons	53
L'habitat du poisson	53
L'augmentation du trafic nautique et l'habitat du poisson	54
La qualité de l'eau de la baie Saint-François	56
5.4 Les changements climatiques	57
L'adaptation aux changements climatiques	57
Les gaz à effet de serre en phase de construction	58
Les gaz à effet de serre en phase d'exploitation	58
Conclusion	63
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	65
Annexe 2 Les seize principes de la <i>Loi sur le développement durable</i>	71
Annexe 3 La documentation déposée	75
Bibliographie	83

Liste des figures et des tableaux

Figure 1	La localisation et les aménagements du projet.....	5
Figure 2	La rampe double de mise à l'eau projetée au parc Marcil	7
Figure 3	Le quai fédéral et les quais flottants du parc Delpha-Sauvé	33
Tableau 1	Les caractéristiques des rampes existantes et de la rampe de mise à l'eau projetée	25
Tableau 2	La longueur des bateaux fréquentant la marina en 2020 selon le type	30
Tableau 3	La longueur des bateaux et le nombre de visiteurs à quai dans le Vieux Canal de Beauharnois	30
Tableau 4	Les caractéristiques du quai fédéral existant et de celui projeté	31
Tableau 5	Le résumé du projet par secteur.....	43

Introduction

Le projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield est soumis aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, c. Q-2). Conformément à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, l'initiateur, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, a transmis en avril 2017 un avis de projet à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques qui a émis en mai 2017 une directive concernant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que l'initiateur devait préparer. L'étude d'impact a été reçue en décembre 2017 par la ministre, M^{me} Isabelle Melançon, et a été jugée recevable le 12 mars 2020. Par la suite, à la demande du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, M. Benoit Charette, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a rendu disponible l'information relative au projet au cours d'une période d'information publique tenue du 12 mai au 26 juin 2020. Durant cette période, une demande de consultation publique a été adressée au ministre qu'il n'a pas jugée frivole. Considérant les motifs invoqués à l'appui de la demande et après analyse, comme le prévoit le 4^e paragraphe de l'article 31.3.5 de la Loi, le BAPE a transmis au ministre sa recommandation selon laquelle un mandat de consultation ciblée devrait lui être confié.

Le 22 octobre 2020, le BAPE s'est vu confier un mandat d'enquête et de consultation ciblée en vertu de l'article 31.3.5 de la Loi. Le ministre y indique que ce mandat portera sur les impacts du projet associés à l'augmentation du trafic nautique et à la taille des embarcations dans la baie Saint-François dues à la construction d'une nouvelle rampe de mise à l'eau de grande dimension et à l'agrandissement du quai fédéral. Le président du BAPE, M. Philippe Bourke, a formé une commission d'enquête dont le mandat a débuté le 14 décembre 2020 pour une durée maximale de trois mois.

Considérant la situation d'urgence sanitaire entourant la COVID-19 et les mesures particulières applicables, le mandat a été tenu exclusivement par des moyens technologiques pour protéger la santé de la population. L'unique séance publique de la consultation ciblée a eu lieu en mode numérique, le 16 décembre 2020. Lors de cette séance, l'initiateur du projet et les personnes-ressources de divers ministères et organismes invités ont répondu aux interrogations du public et de la commission d'enquête. Les participants ont également exprimé leurs opinions sur le projet. À cette occasion, la commission a entendu deux présentations verbales et un mémoire lui a été présenté (annexe 1).

Le cadre d'analyse

La commission d'enquête du BAPE a mené son analyse et a rédigé son rapport d'enquête et de consultation ciblée à partir des renseignements contenus dans le dossier constitué par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. La commission s'est également basée sur l'information et la documentation recueillies au cours du mandat, notamment sur le mémoire déposé et les présentations verbales de la séance publique de la consultation ciblée, ainsi que sur ses propres recherches.

Par ailleurs, la commission veille à ce que les principes énoncés et définis à l'article 6 de la *Loi sur le développement durable* (RLRQ, c. D-8.1.1), lesquels doivent orienter les actions du gouvernement du Québec, soient pris en compte dans son analyse (annexe 2).

À l'issue de cette analyse, la commission d'enquête formule des constats et des avis afin d'éclairer les recommandations que le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques fera au Conseil des ministres. Un constat porte sur une observation, alors qu'un avis traduit l'opinion de la commission.

Une commission n'est pas un tribunal et il ne lui appartient pas d'autoriser le projet.

Chapitre 1 La description du projet

Le projet de stabilisation des berges est prévu dans la baie Saint-François, située dans la Ville de Salaberry-de-Valleyfield en Montérégie. En raison de l'érosion, de l'instabilité des berges de la baie sur plusieurs kilomètres, et de la vétusté de certaines infrastructures municipales contiguës, la Ville prévoit réaliser des aménagements à différents emplacements ainsi que des travaux dans des parcs riverains afin de les rendre plus attrayants et fonctionnels pour l'organisation d'événements populaires.

Six lieux, sélectionnés sur la base de critères tels que des problématiques spécifiques, l'importance historique pour la Ville ou le potentiel touristique, sont visés par le projet. Il s'agit du parc Marcil, de la Marina de Valleyfield, du parc Delpha-Sauvé, de la Pointe-aux-Anglais, du parc Cauchon et du boulevard du Havre (figure 1).

1.1 Le projet

La Ville prévoit réaliser certains travaux prioritaires dans la baie, notamment la stabilisation des berges sur une distance d'environ 3 km, la mise aux normes environnementales du parc Marcil, la construction d'une rampe de mise à l'eau et d'un stationnement adjacent, ainsi que des aménagements contigus aux berges qui seraient stabilisées.

Les aménagements prévus dans le secteur du parc Marcil seraient réalisés dans trois zones distinctes : l'emplacement de la future rampe de mise à l'eau, celui du parc existant ainsi que les extrémités des rues Lynch et Brodeur (figure 1). La rampe existante au parc Marcil serait maintenue pour la mise à l'eau de petites embarcations, telles que les kayaks et les canots. Elle ferait l'objet de travaux mineurs de réfection, dont la nature reste à préciser, selon l'initiateur.

La nouvelle rampe de mise à l'eau serait située à l'ouest de la Marina de Valleyfield, au sud-ouest de la rampe existante dans le parc Marcil (figure 2). Elle serait constituée d'une double rampe en béton armé de 33 m de long sur 22 m de large, atteindrait une profondeur maximale de 2,9 m sous le niveau des eaux basses et inclurait trois quais flottants. Ces quais seraient parallèles à l'axe longitudinal des rampes. Deux seraient construits de part et d'autre de la rampe double et le troisième, au centre afin de séparer les deux voies de la rampe.

L'aménagement de cette rampe double nécessiterait la construction d'un brise-lames perpendiculaire à la rive. D'une longueur d'environ 74 m, celui-ci serait construit à l'ouest de la rampe et serait constitué d'une partie en enrochement et d'une autre en structure flottante (figure 2). De plus, un quai flottant de 20 m, qui serait aménagé dans le prolongement du quai situé à l'est de la rampe double, servirait à assurer la sécurité des plaisanciers au moment des fortes périodes d'achalandage et à améliorer l'efficacité de l'utilisation des installations.

À l'intérieur du parc Marcil, l'initiateur prévoit effectuer des travaux de stabilisation de portions de la berge et compte aménager une aire en gazon bordée par un anneau de course ainsi qu'un stationnement pour visiteurs, remorques et bateaux. Il y implanterait également un herbier aquatique à titre de mesure compensatoire pour les perturbations de l'habitat du poisson que la réalisation du projet occasionnerait. Une halte au bout de la rue Lynch et un quai de mise à l'eau au bout de la rue Brodeur seraient aussi aménagés pour offrir un accès à l'eau aux petites embarcations.

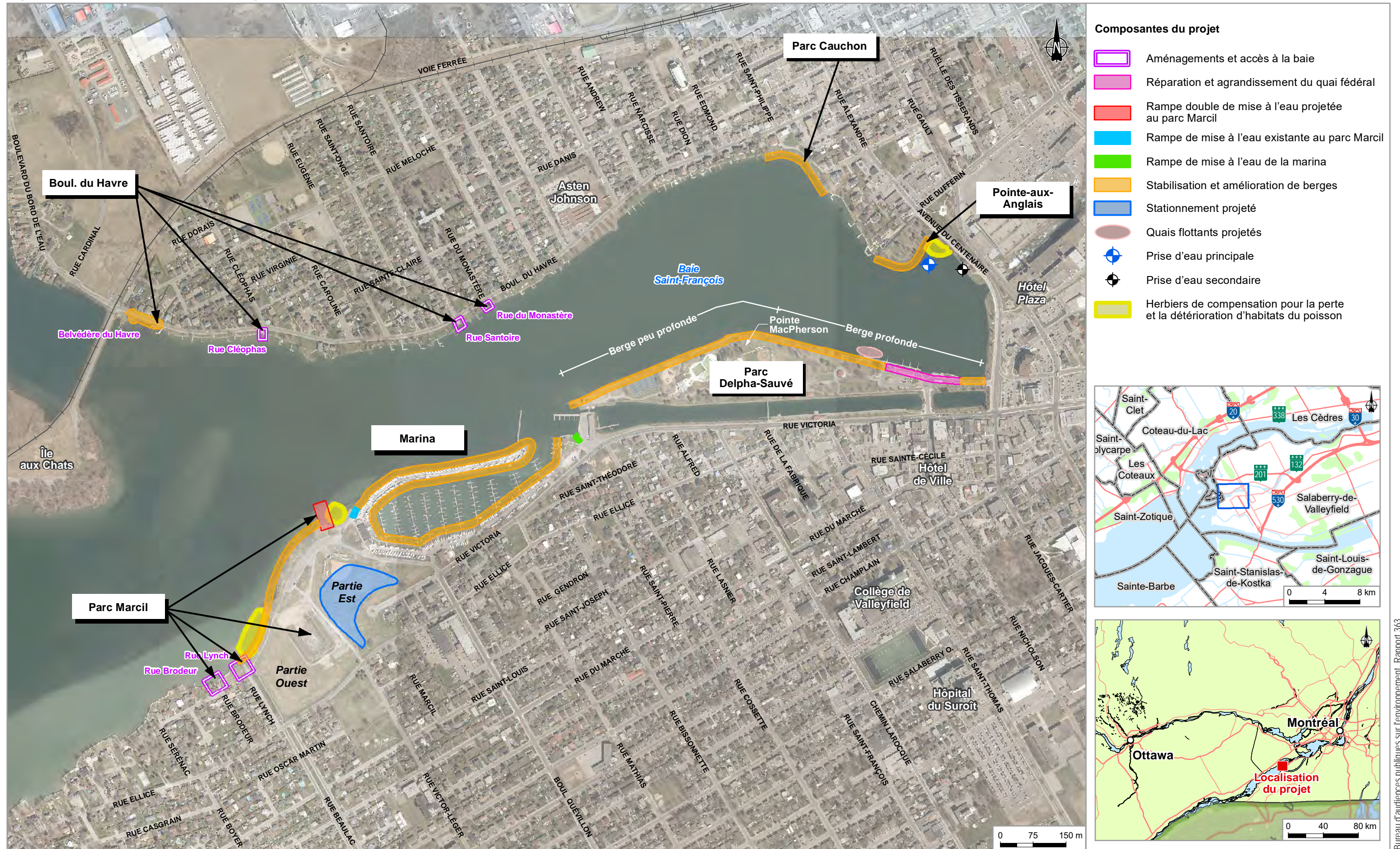
La Marina de Valleyfield subirait de multiples transformations afin de rendre ses installations plus fonctionnelles et durables. Les travaux visent le reprofilage des berges au sud de la marina au moyen d'un enrochement et d'une végétalisation et de celles de la langue de terre¹ située au nord par la naturalisation de bandes de 6 m de largeur de chaque côté. La Ville y prévoit aussi la construction d'une plate-forme pour une grue qui servirait à sortir les bateaux de l'eau, la construction d'un mur de protection permanent de 90 cm à l'est de la langue de terre, la réfection de l'aire de stationnement située à l'ouest de la marina, la construction d'une aire d'entreposage de 100 m² pour les remorques à voiliers, ainsi que la reconstruction du quai du poste à essence et de sa structure.

Les travaux prévus le long de la rive du parc Delpha-Sauvé visent un réaménagement complet du secteur des Régates et du quai fédéral². Le sentier piétonnier d'une largeur de 3 à 4 m, situé au nord du parc Delpha-Sauvé, accueillerait des aménagements paysagers sur toute sa longueur et un muret de protection permanent serait construit le long du sentier sur une distance d'environ 400 m, afin d'assurer la protection des spectateurs au moment de l'événement annuel des Régates de Valleyfield.

En milieu hydrique, l'initiateur prévoit stabiliser les berges par enrochement ou gabionnage³ et les végétaliser en avant de la tour des Régates et à la pointe MacPherson. La façade de béton du quai fédéral serait réparée et, à l'ouest, la capacité des quais flottants passerait de 22 places à 39 places. L'initiateur construirait un mur berlinois⁴ devant la berge existante pour prolonger le quai fédéral de 4,3 m. Sur le quai, il prévoit également la mise en place d'équipements d'amarrage, d'alimentation électrique et d'approvisionnement en eau potable ainsi qu'un service de pompage sanitaire des bateaux.

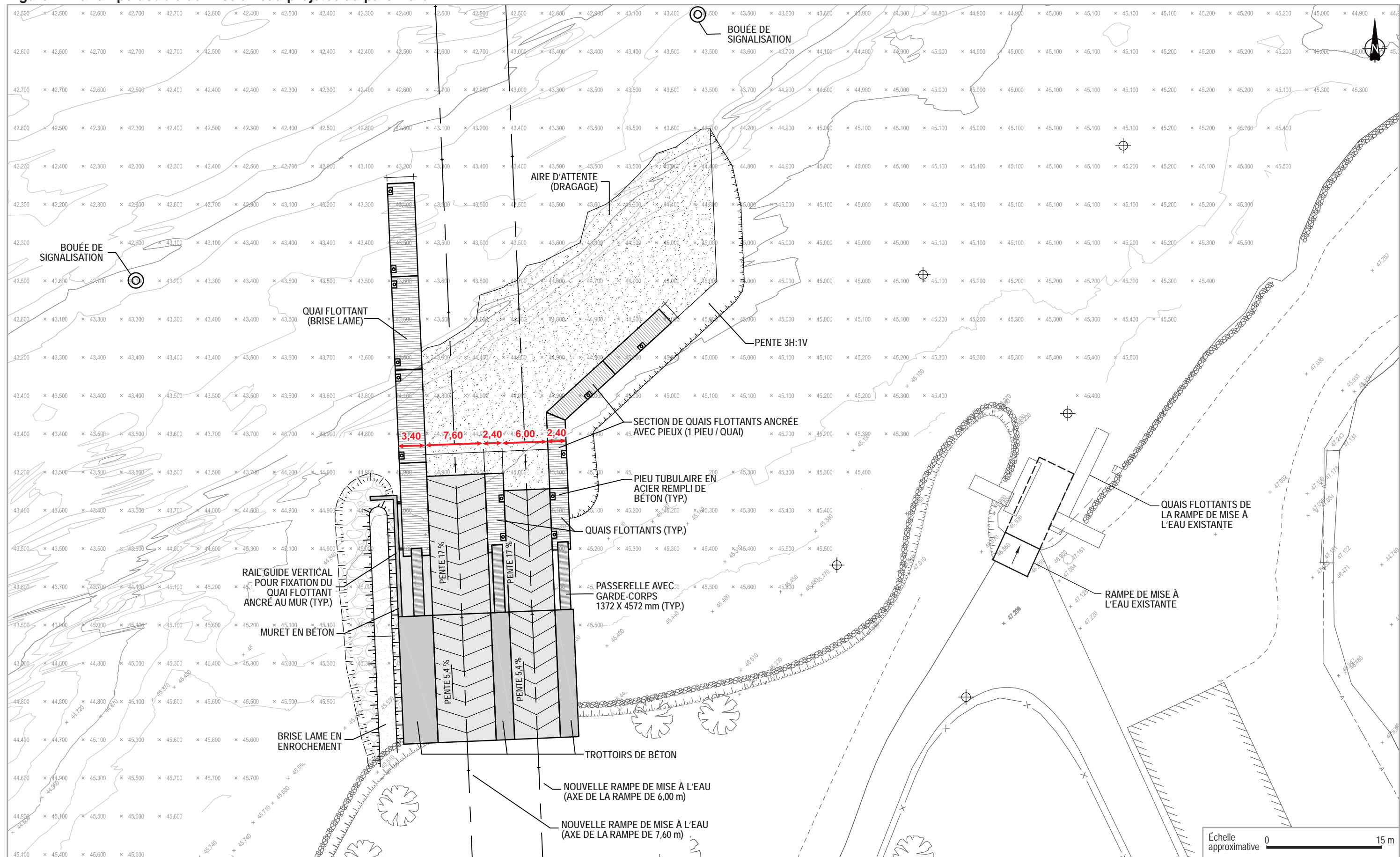
-
1. Bande de terre étroite et allongée qui sépare deux masses d'eau (Office québécois de la langue française, 2012a).
 2. Même si le quai n'est plus de juridiction fédérale, mais de propriété municipale, le terme « quai fédéral » est toujours utilisé, car ce lieu a de tout temps été ainsi dénommé (PR6, p. 2-4).
 3. Le gabion est un panier à mailles métalliques que l'on remplit sur place de roche ou de grave afin de constituer, par assemblage, un mur droit ou à redans. Son emploi en protection de berge est indiqué lorsque les travaux peuvent se faire à sec et que l'enrochement est abondant et accessible à prix acceptable (Office québécois de la langue française, 2012b).
 4. Mur de soutènement vertical constitué de pieux enfoncés dans le sol, entre lesquels des planches sont maintenues par des équerres, érigé afin de retenir le sol lors d'une excavation (Office québécois de la langue française, 2018).

Figure 1 La localisation et les aménagements du projet



Sources : adaptée de PR6, p. 1-3 et p. 2-3.

Figure 2 La rampe double de mise à l'eau projetée au parc Marcil



Source : adaptée de PR3, Annexe 4.

À la Pointe-aux-Anglais, les berges seraient stabilisées par diverses techniques, tout en conservant le caractère forestier et boisé du parc riverain. Au parc Cauchon, la Ville prévoit naturaliser la majeure partie de la berge et aménager trois placettes donnant accès à l'eau. Enfin, dans le secteur du boulevard du Havre, des travaux de stabilisation et de végétalisation sont prévus au belvédère du Havre, sur les rues Cléophas et Santoire. Une rampe de mise à l'eau pour les petites embarcations est aussi prévue à l'extrémité de la rue Santoire.

Sur la base des évaluations de 2017, la Ville estime le coût d'ensemble du projet à environ 35 M\$. Le parc Delpha-Sauvé, le parc Marcil et la marina accaparaient respectivement 34 %, 31 % et 19 % de ce montant et le reste serait réparti sur les travaux au parc Cauchon, à la Pointe-aux-Anglais et le long du boulevard du Havre (PR5.6, p. 4).

L'initiateur prévoyait réaliser les travaux de stabilisation des berges au parc Delpha-Sauvé et la construction de la rampe de mise à l'eau au parc Marcil à compter de l'automne de 2018 jusqu'au printemps de 2019 et poursuivre les travaux des phases subséquentes aux étés de 2019 et de 2020, voire à plus long terme. À la suite de la consultation publique, il prévoit désormais réaliser son projet sur un horizon d'environ 5 à 10 ans, selon ses priorités, les disponibilités budgétaires et les possibilités d'aide gouvernementale pour en concrétiser la réalisation, et une fois toutes les autorisations obtenues.

Chapitre 2 **Les préoccupations et les opinions des participants**

Dans le cadre de la présente consultation ciblée, la commission d'enquête a tenu une séance publique le mercredi 16 décembre 2020 en soirée, afin de permettre à l'initiateur du projet et aux personnes-ressources de répondre aux questions des citoyens sur le projet et d'exprimer leurs opinions. Les citoyens y ont participé en direct par visioconférence, par l'entremise d'un formulaire Web et par téléphone.

Ce chapitre résume les sujets abordés par les participants. Ceux-ci portent sur des aspects directement liés au projet ainsi que sur des thématiques connexes. Un seul mémoire a été déposé et présenté pendant la séance publique.

2.1 Les préoccupations liées au projet

La taille des embarcations et les conflits d'usages

Le Mouvement d'action régional en environnement (MARE) estime que les activités nautiques visées par le projet ne concernent qu'une minorité de plaisanciers qui fréquentent la baie Saint-François. Pour illustrer ses propos, le mouvement a présenté les résultats d'un sondage qu'a mené la Ville de Salaberry-de-Valleyfield en 2015 qui indiquait que :

La marche est l'activité la plus pratiquée par les personnes interrogées (66 %), suivie du vélo (30 %). En ce qui concerne les activités nautiques, 14 % des personnes interrogées pratiquent la baignade ou la plongée, 7 % la navigation de plaisance, 4 % le kayak, le canot ou le paddle board et enfin 3 % la pêche à gué.
(DM1, p. 44)

Selon le MARE, les nouvelles infrastructures causeront inévitablement des conflits d'usages. Les usagers pourraient ainsi perdre leur liberté de jouir des lieux. À cet effet, il affirme :

Avec plus d'embarcations et des embarcations de plus grande envergure, il ne sera plus aussi sécuritaire pour les citoyens d'y pratiquer des sports et des activités comme la baignade ou l'utilisation de petites embarcations, entraînant ainsi une perte de jouissance pour une partie de la population. Alors que la revitalisation des berges propose davantage d'accès à l'eau pour les baigneurs et les détenteurs d'embarcations non motorisées – une bonne chose en soi –, l'augmentation simultanée de la taille et du nombre de bateaux prévue en raison des projets d'agrandissement de la rampe de mise à l'eau, des espaces de stationnement et du quai fédéral soulève un réel enjeu de sécurité.
(DM1, p. 47)

Pour sa part, lors de la séance publique, le vice-président de la Marina de Valleyfield s'est montré rassurant à ce propos :

On a présentement 387 bateaux à la marina, on a un espace pour 400 bateaux, on a un permis pour 400 bateaux, ça fait que l'espace est là, on ne peut pas l'augmenter, on ne peut pas aller nulle part, on est là. Concernant la grosseur des bateaux. [...] on a maximum, nous autres, à la marina, 55 pieds. On ne peut pas avoir plus que ça, on est limité à 55 pieds, sauf pour les visiteurs qui viennent de l'Ontario ou, mettons, des États-Unis, on peut l'accueillir sur le quai de service pour mettre de l'essence ou du fuel, et être là pour une heure, deux heures, trois heures, puis après ça, il faut qu'ils quittent. (Elie Hanna, DT1, p. 90)

La vitesse des embarcations

À l'instar de la majorité des participants qui sont intervenus à la séance publique, un participant s'interroge sur les mesures prévues par la Ville pour limiter l'érosion des berges et faire respecter les limites de vitesse dans la baie. Il propose, avec une autre participante, que la limite de 7 km/h prévue dans la marina soit aussi appliquée dans l'ensemble de la baie Saint-François (Alexis Legault, DT1, p. 27; Émilie Poirier, DT1, p. 10).

Par ailleurs, le MARE craint que l'absence de mesures coercitives pour faire respecter les limites de vitesse dans la marina, en plus de compromettre la sécurité des autres usagers, sape les efforts de stabilisation des berges et cause l'érosion de celles qui ne feraient pas l'objet de travaux de stabilisation (Émilie Poirier, DT1, p. 10). Il appuie sa crainte sur le fait que :

[...] l'érosion des berges, à des vitesses supérieures à 5 km/h, a été démontrée dans des études. Aussi, il faut mentionner que les mesures d'atténuation liées au comportement (ex. : la réduction de la vitesse) sont peu respectées. Il serait donc utile de préciser qui s'assurera du respect de la limitation de vitesse et des modalités d'encadrement. (DM1, p. 39)

À cet effet, le vice-président de la marina a assuré la collaboration de celle-ci avec les instances policières gouvernementales pour faire respecter les règlements. Compte tenu du fait que son organisme n'a le contrôle que sur les vitesses des embarcations dans la marina, celui-ci sollicite la Garde côtière canadienne, présente en permanence dans un poste situé près du parc Marcil, et, au besoin, la Sûreté du Québec afin de faire respecter les limites de vitesse dans la baie Saint-François, notamment en prévision de fins de semaine achalandées (Elie Hanna, DT1, p. 91).

L'augmentation du trafic nautique et le climat sonore

Un participant se questionne sur l'absence de projections concernant le trafic nautique maritime du projet dans la baie Saint-François et s'étonne que l'initiateur n'envisage pas d'augmentation de celui-ci en phase d'exploitation, et ce, bien que l'étude d'impact le spécifie (Alexis Legault, DT1, p. 94). À ce sujet, il mentionne :

Je voulais savoir sur quelles bases scientifiques est-ce qu'on pouvait déclarer qu'il n'y aurait pas d'augmentation significative du trafic maritime, en dépit du principe reconnu de trafic induit⁵ qui nous a été présenté plus tôt dans la soirée et malgré ce que le rapport [d'étude d'impact] a lui-même reconnu.

(*Ibid.*)

Le MARE estime que les aménagements projetés induiront une augmentation du trafic nautique et un intérêt accru pour les infrastructures projetées. Selon lui, ce trafic induit permet d'expliquer que l'augmentation de la capacité d'une infrastructure, autant routière que marine, ne diminue pas nécessairement la congestion, mais au contraire, l'augmente et la perpétue :

[...] la marina de Valleyfield est un exemple concret. L'augmentation de la capacité d'accueil a généré un trafic grandissant, amenant une logique de bonification perpétuelle des infrastructures. [...] Malgré les agrandissements qui se sont succédé au fil des ans, on pouvait lire dans le journal local qu'en 2017, la marina était toujours au maximum de sa capacité.

(DM1, p. 15)

Une participante s'inquiète de la diminution des populations de poissons dans la baie Saint-François au fil des ans. Pour elle, « l'augmentation de la circulation marine ainsi que du tirant d'eau des embarcations risquent d'avoir un effet négatif sur les populations de poissons ». Celle-ci souhaite qu'une étude soit faite sur les perturbations qu'un achalandage accru de bateaux dans la baie pourrait occasionner sur l'ichtyofaune et la faune benthique, notamment en phase d'exploitation du projet (Émilie Poirier, DT1, p. 10 et 59; DM1, p. 31, 32 et 39). Selon elle, l'initiateur « ne tient pas compte de l'impact du son sur la reproduction des poissons, sur la communication avec leur progéniture, sur la défense du territoire, sur les comportements de fuite » (DT1, p. 59).

Un autre participant demande aussi que l'initiateur effectue une évaluation de l'impact du son sur la reproduction des poissons, leur communication avec leur progéniture, leur mécanisme de défense de leur territoire ainsi que leurs comportements de fuite (Martin Legault, DT1, p. 59; DM1, p. 34).

L'objectif du projet

Plusieurs opinions ont été exprimées quant à l'objectif du projet. Par exemple, un participant met en question le but réel du projet :

Avec l'orientation qui est donnée à ce projet, nous croyons que c'est le développement récréotouristique et non la stabilisation des berges qui passe en premier. De plus, l'érosion est vue comme « un frein au développement »; c'est l'angle principal sous lequel on l'envisage. On peut dès lors comprendre qu'on propose essentiellement un projet de développement plutôt qu'un projet de stabilisation des berges, et pas n'importe quel type de développement : celui qui prévoit un aménagement offrant la possibilité de permettre l'accès au plan d'eau aux bateaux de plus grande dimension.

(DM1, p. 42)

5. Le trafic induit fait référence au volume de trafic supplémentaire qui est généré par la création et l'amélioration d'une infrastructure de transport (DM1.1, p. 4; p. 15).

À ce sujet, le MARE estime que l'objectif de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield est de « favoriser un accroissement des croisières et du nautisme » et juge incomplète l'étude d'impact. Selon lui, elle n'aborde pas des questions essentielles, telles qu'une analyse exhaustive des besoins auxquels répondrait le projet, un portrait récent des plaisanciers directement touchés et une projection chiffrée de la croissance du trafic humain, nautique et routier. L'organisme considère que « sans ces analyses et projections, il est impossible d'avoir une idée des retombées, positives comme négatives, que cela pourrait générer ». Comme option aux aménagements prévus dans le projet, le MARE propose de rénover les rampes de mise à l'eau du parc Marcil et du quai fédéral, tout en conservant leurs dimensions actuelles (DM1, p. 9, 10 et 14; Émilie Poirier, DT1, p. 63).

La biodiversité et la qualité de l'eau

Des participants s'interrogent sur la contribution du projet à l'atteinte des objectifs de la Ville en matière de protection de la biodiversité (Claude Boileau, DT1, p. 87 et 88). Un autre se questionne sur la manière avec laquelle les aménagements prévus par l'initiateur du projet respectent la séquence « éviter, réduire, compenser » préconisée par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs pour que leur réalisation n'engendre pas d'impacts négatifs sur la biodiversité à long terme. Il veut s'assurer que les mesures qu'a prévues l'initiateur visent à préserver la biodiversité en toutes circonstances (Patrizio Oliviero Armani Grecco, DT1, p. 41).

Une intervenante est préoccupée par l'introduction d'espèces exotiques envahissantes comme le cladocère épineux et la moule zébrée dans la baie. Elle souhaite s'informer sur les mesures que la Ville prévoit pour y limiter leur propagation, puisque celle-ci s'attend à recevoir des plaisanciers locaux et internationaux provenant, notamment, de l'Ontario et des États-Unis (Émilie Poirier, DT1, p. 61).

La qualité de l'eau

Le MARE estime que la construction d'une rampe de plus grande dimension que celle utilisée actuellement dans la marina accroîtrait les risques de déversements accidentels d'hydrocarbures par des embarcations qui navigueraient dans la baie Saint-François et que cela constituerait un risque pour la qualité de l'eau de la baie (DM1, p. 29; DT1, p. 58). Il souhaite que la Ville précise les modalités de suivi de la qualité de l'eau mentionnées dans l'étude d'impact (DM1, p. 29).

Dans l'ensemble, nous croyons qu'il y a une faute d'argumentaire de la part du promoteur dans la manière de présenter l'impact sur la qualité de l'eau. [...] l'agrandissement de la rampe n'est en aucun cas un prérequis pour stabiliser les berges; l'augmentation du risque de déversement n'est pas un « mal nécessaire ».
(DM1, p. 29)

La qualité de l'air et les gaz à effet de serre

Le MARE déplore que l'étude d'impact ne contienne pas de données sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) qui découleront de l'utilisation des nouvelles installations en phase d'exploitation du projet (Martin Legault, DT1, p. 58). Selon lui, l'initiateur devrait évaluer ces émissions. Dans son mémoire, l'organisme fournit des méthodes de calcul permettant de faire ne serait-ce qu'une estimation préliminaire des GES sans laquelle l'étude d'impact est, selon lui, incomplète et ne tient pas compte du principe de précaution⁶ (DM1, p. 19 et 27). Un autre participant s'interroge sur les cibles que la Ville s'est fixées en matière d'émissions de GES à la phase d'exploitation de son projet et affirme que celles-ci devraient être estimées dans le but d'atteindre les cibles du Québec :

La Ville de Salaberry-de-Valleyfield a-t-elle des cibles à cet égard et peut-elle nous expliquer dans quelles mesures, chiffres à l'appui, la partie développement récréotouristique du projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François va contribuer à la réduction des gaz à effet de serre [...] dans un contexte postpandémie et d'urgence climatique?
(Claude Boileau, DT1, p. 86)

2.2 Les préoccupations connexes au projet

Les organismes environnementaux

Deux participants ont voulu savoir si des organismes environnementaux qui connaissent mieux le milieu de la baie Saint-François ont été consultés par l'initiateur (David Pharand, DT1, p. 24; Alexis Legault, DT1, p. 26 et 27). L'un d'eux se questionne :

[...] dans la liste des organismes qui ont été consultés dans le cadre de ce projet, on ne voit dans l'étude d'impact que des organismes dans le milieu récréotouristique, avez-vous consulté des organismes environnementaux qui ont des connaissances du milieu de la baie?
(David Pharand, DT1, p. 24)

La compensation pour les propriétaires riverains

Un intervenant a questionné la Ville sur la disponibilité d'une enveloppe budgétaire pour aider financièrement les propriétaires riverains à lutter contre l'érosion des berges privées par le batillage⁷ (David Pharand, DT1, p. 25).

-
6. Le principe de précaution fournit un cadre d'aide à la décision en situation d'incertitude. Lorsque la réalisation d'une activité ou d'un projet comporte des risques graves ou irréversibles pour l'environnement naturel ou humain (dont la santé), l'absence de certitude scientifique absolue quant aux effets de cette réalisation ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures de prévention (André *et al.*, 2020, p. 19 et 20).
 7. Battement des vagues contre les rives d'un cours d'eau, produit par le remous des navires et provoquant une érosion des berges (Office québécois de la langue française, 2012a).

La gestion communautaire des fonds

Le MARE s'interroge sur la nécessité d'injecter des fonds publics dans de nouveaux aménagements récréotouristiques. Pour lui, « si la navigation de plaisance ne représente que 7 % des activités pratiquées, pourquoi une grande partie des dépenses pour bonifier l'offre est orientée vers celle-ci? ». L'organisme avance que les fonds qui seront mobilisés pour le projet pourraient être utilisés à d'autres fins, car il estime que les Campivallensiens⁸ sont déjà satisfaits des équipements (DM1, p. 43 et 46).

Pour illustrer ses propos, le MARE a présenté les résultats d'un sondage réalisé par la Ville entre le 10 juillet et le 15 août 2015 auprès de 204 usagers et utilisateurs du milieu de la baie qui indiquent que :

Soixante-quatorze pour cent (74 %) de personnes interrogées affirment être satisfaites des équipements présents dans la baie Saint-François. Parmi les 26 % de personnes qui sont moins satisfaites, 25 % sont d'avis qu'il manque de mobilier urbain, 14 % pensent qu'il manque de toilettes, 7 % pensent qu'il devrait y avoir plus de stationnements, et enfin, 2 % estiment qu'il manque de possibilité de louer des vélos. (DM1, p. 42 et 43)

L'organisme souhaite que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield s'inscrive dans une tendance de plaisance durable, dans laquelle l'accès à certains types d'embarcations est limité dans le but de réduire l'impact environnemental, tout en investissant dans des projets qui profiteront à une majorité de citoyens (DM1, p. 10 et p. 41 à 43).

8. Un Campivallensien est un habitant de la ville de Campivallensis, du latin *campi* (champ) et *vallensis* (petite vallée), deux éléments constitutifs du toponyme Valleyfield. Cette dénomination a été adoptée par le conseil municipal le 22 septembre 1980 (Calvé, 2020).

Chapitre 3 **L'assujettissement du projet et les cibles du mandat de consultation**

Le présent chapitre traite de l'assujettissement des activités du projet et de leur cohérence avec les cibles de la présente consultation.

3.1 La directive ministérielle et le cadrage de l'étude d'impact

Le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (RLRQ, c. Q-2, r. 23) indique que toute étude d'impact sur l'environnement préparée en vertu de l'article 31.2 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, c. Q-2) peut traiter de paramètres comme :

une description du projet, [...] la programmation de réalisation, les activités d'exploitation et d'entretien subséquentes, [...] et les développements connexes prévus par l'initiateur du projet, ainsi que toutes autres données et caractéristiques techniques nécessaires pour connaître et évaluer les effets du projet sur l'environnement et pour identifier les mesures de correction ou de compensation requises.
(RLRQ, c. Q-2, r. 23, art. 3, par. a)

Ce règlement était en vigueur, en mai 2017, lorsque la ministre responsable de l'environnement a transmis à la Ville de Salaberry-de-Valleyfield la directive qui s'adresse à l'initiateur d'un projet assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour la préparation de l'étude d'impact du projet. Pour son élaboration, l'initiateur s'est donc basé sur ce règlement qui a été, par la suite, abrogé en mars 2018. Le règlement qui le remplace (RLRQ, c. Q-2, r. 23.1) stipule qu'une étude d'impact doit minimalement contenir les renseignements suivants :

[...] une description des activités d'exploitation et d'entretien de tout établissement, construction, ouvrage, installation ou équipement projeté incluant, le cas échéant, une description et une évaluation des impacts anticipés par leur exploitation et les mesures de remise en état et de gestion postfermeture envisagées. De plus, une étude d'impact sur l'environnement doit comprendre un sommaire des principales mesures que l'initiateur du projet propose de mettre en œuvre pour atténuer les impacts de son projet sur l'environnement.
(RLRQ, c. Q-2, r. 23.1, art. 5, al. 2)

La directive indique à l'initiateur la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact qu'il doit réaliser. Elle agit comme des termes de référence dans lesquels sont consignées les exigences minimales auxquelles il doit se conformer pour la réalisation de son étude en vue de fournir l'information nécessaire à la prise de décision sur le projet (PR2.1, p. 3). Dans le cas du présent projet, la directive précise que :

L’évaluation environnementale est un instrument privilégié dans la planification du développement et de l’utilisation des ressources et du territoire. Elle vise la considération des préoccupations environnementales à toutes les phases de la réalisation d’un projet, y compris sa conception, son exploitation et sa fermeture, le cas échéant.
(PR2.1, p. 1)

À la section 1.5 *Aménagements et projets connexes*, la directive stipule que l’initiateur doit prendre en compte toute autre opération de développement, qu’elle soit assujettie ou non, en vue de mettre en évidence les interactions potentielles avec le projet soumis. La liste 3 relative aux principales caractéristiques du projet mentionne que l’initiateur doit décrire les installations et les infrastructures visant à maintenir les activités récréotouristiques, entre autres (PR2.1, p. 14). À cet effet, elle précise :

L’étude d’impact fait mention de tout aménagement existant ou de tout autre projet, en cours de planification ou d’exécution, susceptible d’influencer la conception ou les impacts du projet ou programme proposé. Les renseignements sur ces aménagements et projets doivent permettre de déterminer les interactions potentielles avec le projet ou programme proposé.
(PR2.1, p. 7)

3.2 Le mandat de consultation ciblée de la commission d’enquête

Les aménagements récréotouristiques ne font pas partie des projets assujettis à la procédure d’examen et d’évaluation en vertu de l’article 31.1 de la LQE. Toutefois, le mandat de consultation publique confié au BAPE cible les impacts de l’augmentation du trafic nautique et de la taille des embarcations dans la baie Saint-François liés à la construction d’une rampe de mise à l’eau de grande dimension et à l’agrandissement du quai fédéral. Ces enjeux sont donc associés au projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François et en phase avec les préoccupations du public.

- ◆ *La commission d’enquête constate que la directive du ministre de l’Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques transmise à la Ville de Salaberry-de-Valleyfield demande de considérer dans son étude d’impact les aménagements et projets connexes au même titre que le projet de stabilisation de berges. Elle note que la Ville n’a pas répondu à cette demande selon laquelle les effets du projet ainsi que ceux de ses aménagements connexes doivent être connus et évalués.*

Afin d’orienter son projet de développement, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield a procédé, en 2015, à des consultations publiques sur un concept d’aménagement global de la baie Saint-François dans lequel elle a pris en compte l’érosion et l’instabilité de certaines portions de berges ainsi que l’aménagement de certaines installations contigües à la baie (PR6, p. 2-1). Le projet soumis à la procédure n’a toutefois pas été pris dans son ensemble et

l'évaluation environnementale en amont du processus de consultation du BAPE s'est limitée au volet de stabilisation des berges, auquel s'ajoute une modernisation des équipements. Le contenu de la directive de réalisation de l'étude d'impact a donc été orienté dans ce sens.

Or, le mandat de la commission porte sur des enjeux tels que l'aménagement de la rampe de mise à l'eau et l'agrandissement du quai. Ceux-ci sont liés à la phase d'exploitation du projet, mais ne sont pas assujettis d'office à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE) même si le reste des aménagements relatifs à la stabilisation des berges l'est.

Dans son étude d'impact, l'initiateur a considéré uniquement les activités des phases de construction et de suivi de la mise en exploitation de ces infrastructures de stabilisation comme sources d'impact liées à son projet. Il a évoqué une phase d'exploitation sans clairement la définir ou identifier les activités propres à la « présence et la mise en exploitation des nouvelles installations » ainsi qu'à la « présence des plaisanciers » et leurs impacts potentiels (PR3, p. 6-2). Les phases d'exploitation et de remise en état des lieux en tant qu'étapes du cycle de vie du projet n'ont pas été considérées.

L'initiateur anticipe pourtant une hausse du trafic nautique dans la baie Saint-François puisqu'il estime que l'aménagement de la rampe de mise à l'eau et l'agrandissement du quai fédéral favoriseraient une fréquentation accrue de la baie et attireraient de plus grands bateaux (DA3, p. 3). Comme il n'a pas considéré dans sa démarche d'évaluation la phase d'exploitation des aménagements et des projets connexes, l'initiateur n'a pas évalué les impacts de l'augmentation de la capacité d'accueil pour les bateaux qu'induirait inévitablement, selon sa propre évaluation, particulièrement la nouvelle rampe de mise à l'eau prévue au parc Marcil et l'agrandissement du quai fédéral au parc Delpha-Sauvé. Conséquemment, celui-ci n'a pas évalué les besoins actuels et futurs pour des places à quai aux parcs Marcil, Delpha-Sauvé et, éventuellement, au quai fédéral. Il n'a pas non plus établi l'existence, la nature et la portée d'un accroissement potentiel du trafic nautique dans la baie Saint-François et d'une fréquentation accrue d'embarcations de plus grande taille au quai fédéral. Il n'a présenté aucune donnée en termes de fréquentation de la baie et d'utilisation des infrastructures projetées à court, moyen et long terme sur ces phénomènes, ni évalué leurs impacts, ni prévu les mesures adéquates ainsi que les mécanismes de prise en charge par son administration.

Au contraire de ce qui est mentionné dans l'étude d'impact, en séance publique, l'initiateur a soutenu que l'aménagement de la rampe de mise à l'eau et l'agrandissement du quai fédéral serviraient à la poursuite des activités nautiques existantes dans la baie et à la satisfaction des besoins actuels. Il estime qu'il n'y aurait pas une augmentation majeure d'achalandage. Par conséquent, il n'a pas évalué les impacts de cette hausse potentielle en phase d'exploitation ni réalisé d'étude dont il aurait pu présenter les résultats (Ian Blanchet, DT1, p. 32-33). À ce sujet, il affirme :

Est-ce qu’il y a un impact qui a été évalué au niveau de la phase d’exploitation dû à l’accroissement des bateaux [...] ? Bien nous, ce qu’on prétend, c’est que notre projet n’aura pas pour effet d’accroître le trafic maritime dans la baie Saint-François, donc pour nous ces impacts-là n’ont pas été évalués parce que nos aménagements n’ont pas – n’auront pas cet impact-là, donc on n’a pas évalué cette partie-là de la phase d’exploitation.
(Ian Blanchet, DT1, p. 49)

À une question écrite de la commission, l’initiateur répond qu’il n’anticipe pas de changement notable quant à la fréquentation des sites nautiques visés par le projet. Pour lui, les places à quai à la marina et au parc Delpha-Sauvé demeureront les mêmes et les usagers de la rampe de mise à l’eau seraient essentiellement les plaisanciers de la marina et les citoyens qui fréquentent habituellement le site pour mettre leurs embarcations à l’eau. Il précise qu’il est possible que la configuration plus adéquate de la rampe de mise à l’eau projetée fasse augmenter légèrement l’achalandage, mais que l’influence de la rampe serait minime par rapport aux autres facteurs, comme les conditions économiques et le climat, qui génèrent du trafic nautique (DQ1.1, p. 1).

Le ministère de l’Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) a précisé qu’au regard des informations fournies par l’initiateur, au moment de la tenue de la consultation publique, il n’appréhendait pas une hausse significative du trafic nautique dans la baie Saint-François en phase d’exploitation du projet. Pour cette raison, il n’a donc pas considéré cette potentielle augmentation comme un enjeu et n’a, par conséquent, sollicité aucune expertise à ce sujet dans l’analyse du dossier (DQ5.1, p. 2). Sur ce point, il précise :

[...] de notre côté, on a analysé le projet d’un point de vue stabilisation de berges, dans lequel il y avait déjà une exploitation actuelle, dans le secteur; la marina est présente, les rampes de mise à l’eau sont présentes, le port fédéral aussi, donc on l’a pris comme un – juste pour expliquer un peu, le pourquoi qu’on n’a pas approfondi les questions au niveau exploitation, parce qu’il y a certains volets qui sont explorés, d’autres non – puis, c’est ça, dans le fond, nous on l’a analysé comme un projet de stabilisation de berges avec modernisation des équipements actuels. Ça fait que c’est juste pour faire un préambule, pour dire que c’est de la façon qu’on a analysé, [...], on trouve ça intéressant quand même les discussions aujourd’hui, ça amène un angle qu’on n’avait pas nécessairement vu dès le départ, puis les discussions sont intéressantes, puis, dans le fond, ça permet de soulever des enjeux, je veux dire, on va en tenir compte.
(Guillaume Thibault, DT1, p. 68)

À ce sujet, la commission souligne que :

Le ministre peut, à tout moment, demander à l’initiateur du projet de fournir des renseignements, d’approfondir certaines questions ou d’entreprendre certaines recherches qu’il estime nécessaires afin d’évaluer complètement les conséquences sur l’environnement du projet proposé.
(LQE, art. 31.4)

- ◆ *La commission d'enquête constate qu'en dépit de l'indication faite par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield dans son étude d'impact sur un accroissement du trafic nautique anticipé, celle-ci affirmait en séance publique que la construction d'une rampe de mise à l'eau de grande dimension et l'agrandissement du quai fédéral ne causeraient pas d'augmentation du trafic nautique dans la baie Saint-François.*
- ◆ *La commission d'enquête constate que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield n'a effectué aucune estimation des besoins en termes de capacité de mise à l'eau et de stationnement d'embarcations à quai. De plus, elle n'a pas évalué les impacts de l'augmentation de la capacité d'accueil de ses installations ainsi que la croissance potentielle du trafic nautique qui en découlerait en période d'exploitation du projet.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait exiger que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield effectue une évaluation des impacts de la construction de la rampe de mise à l'eau de grande dimension ainsi que de l'agrandissement du quai fédéral sur le trafic nautique dans la baie Saint-François en période d'exploitation du projet et propose des mesures d'atténuation éventuelles. La Ville devrait transmettre cette évaluation au Ministère et la rendre publique avant l'émission du décret d'autorisation du projet.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait expressément demander à la Ville de Salaberry-de-Valleyfield d'estimer les besoins en termes de capacité de mise à l'eau ainsi que de stationnement à quai dans la baie Saint-François, de les lui transmettre et de les rendre publics avant que le Ministère n'émette son décret d'autorisation du projet.*
- ◆ **Avis** – *Dans la perspective de mandats de consultations ciblées à venir, la commission d'enquête est d'avis que le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait évaluer dans quelle mesure des activités ou des aménagements connexes à des projets de restauration de berges, ou autres, qui seraient déposés par des initiateurs, tels que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, nécessiteraient la production de données essentielles à la compréhension des enjeux qu'ils soulèvent, à l'évaluation de leurs impacts et à l'application de mesures d'atténuation, cela dans le but de les inclure dans la liste des éléments requis par les directives ministérielles transmises aux initiateurs de projets.*

Chapitre 4 Les enjeux humains

Le présent chapitre analyse l'aménagement de la rampe de mise à l'eau et sa capacité d'accueil ainsi que la taille et le nombre des embarcations qui augmenteraient éventuellement le trafic nautique. Il examine également l'agrandissement du quai fédéral et la réorganisation des quais flottants associés pour la réception des croisiéristes ainsi que d'autres enjeux en lien avec le trafic induit, la santé et la qualité de vie des riverains.

4.1 L'augmentation potentielle de la taille des embarcations

L'aménagement de la rampe de mise à l'eau

Les rampes existantes au parc Marcil et à la Marina de Valleyfield

Construite en 1998, la rampe de mise à l'eau du parc Marcil a une largeur de 4,5 m et une longueur de 12 m. Elle se trouve dans un secteur peu profond de la baie où le tirant d'eau est à moins de 1,3 m. Conçue pour de petites embarcations comme des chaloupes de pêche, la rampe est actuellement utilisée par toutes sortes d'embarcations, parfois de plus grandes dimensions (figure 1) (PR3, p. 2-9, 4-3 et 4-4; DQ7.1, p. 2).

Quant à elle, la rampe de mise à l'eau de la marina est réservée à ses membres et est accessible au public moyennant le paiement de frais. Le tirant d'eau est de 1,54 m à l'extrémité de la rampe, mais la profondeur augmente vers le large jusqu'à au moins 4,5 m. De dimension relativement modeste (8 m x 13 m), cette rampe peine, selon l'initiateur, à satisfaire à la demande de mise à l'eau de bateaux, notamment en période de fort achalandage (figure 1) (PR3, p. 2-9; DQ7.1, p. 2).

L'initiateur du projet justifie la nécessité de construire une nouvelle rampe de plus grande taille par l'état de détérioration avancée de celle du parc Marcil et son inadaptation à une utilisation accrue par les membres de la marina, les plaisanciers locaux et ceux provenant de l'extérieur. Sa structure actuelle, composée d'éléments en béton préfabriqué retenus entre eux à l'aide de câbles, serait peu durable (PR5.2, p. 1). De plus, la construction d'une nouvelle rampe à l'emplacement actuel nécessiterait un dragage important sur une surface d'environ 4 000 m², compte tenu du tirant d'eau inférieur à 2,50 m sur une distance d'environ 120 m avant de s'approfondir vers le chenal de navigation (PR3, p. 2-9, 4-3 et 4-4).

Les rampes présentes dans la baie, soit celles de la marina, de la rue Santoire et de la rue Cléophas, n'ont pas une capacité suffisante, selon l'initiateur. En plus de ne pas être adaptée à tous les types d'embarcations, la rampe de la marina se trouverait à un endroit

généralisant des conflits avec les autres usagers du secteur et, par conséquent, serait moins sécuritaire. Celle de la rue Santoire ne serait accessible qu'en cas d'urgence et celle de la rue Cléophas serait uniquement fonctionnelle en hiver pour accéder au « village des pêcheurs sur glace » (PR5.2, p. 1).

Le résumé des consultations publiques entreprises par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, en 2015 et 2017, soulignait que la rampe de mise à l'eau de la marina était trop achalandée, mal située en raison des nombreux passages de véhicules à remorques, de piétons ainsi que de cyclistes, engendrant des conflits d'usages importants, surtout les fins de semaine. Les solutions proposées suggéraient le déplacement de la rampe de mise à l'eau à l'entrée de la baie, la construction d'un brise-lames ainsi que la fourniture de services en eau et en électricité (PR6, p. 3-4).

- ◆ *La commission d'enquête constate que, selon la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, la rampe de mise à l'eau existante au parc Marcil est vétuste, mal située et ne satisferait pas les besoins des membres de la Marina de Valleyfield ainsi que ceux des plaisanciers locaux et provenant de l'extérieur. En plus d'engendrer de nombreux conflits d'usages entre les remorques, les cyclistes et les piétons, entre autres, la rampe de mise à l'eau de la marina est de dimension relativement modeste et ne satisfait pas à la demande de sa clientèle et des usagers externes au moment des fortes périodes d'achalandage.*

La rampe de mise à l'eau prévue

Dans les variantes du projet étudiées, l'initiateur justifie la position de la rampe double projetée et ses dimensions par la prémisse selon laquelle les capacités de stationnement et les facilités d'accès seraient plus que limitées dans le secteur de la rampe existante au parc Marcil (figure 2). Selon lui, il est donc nécessaire d'envisager une rampe de plus grande capacité pouvant desservir à la fois les membres de la marina, les résidents de la Ville et les usagers provenant de l'extérieur (PR3, p. 4-3).

L'initiateur a indiqué que le processus de sélection de l'emplacement de la nouvelle rampe de mise à l'eau a aussi été fait dans l'optique de limiter l'empiétement de la structure dans le milieu hydrique, de diminuer la quantité de matériaux à draguer ainsi que la superficie visée par le dragage (PR6, p. 4-1).

Dans les hypothèses retenues pour la conception de la rampe double de mise à l'eau, l'initiateur a considéré des longueurs maximales d'embarcations motorisées de 16,8 m. Les voiliers qui pourraient emprunter la grande rampe, quant à eux, auraient une longueur maximale de 16 m, une largeur de 5 m et un tirant d'eau de 2,5 m (tableau 1). Il estime que ces dimensions correspondent respectivement à un bateau à moteur de 17 t et à un voilier de 16 t (DQ6.4, p. 1; DQ6.1, p. 2; DQ7.1, p. 1).

Tableau 1 Les caractéristiques des rampes existantes et de la rampe de mise à l'eau projetée

Caractéristique	Rampe actuelle (parc Marcil)	Rampe actuelle (marina)	Rampe double projetée (parc Marcil)	
			Grande rampe	Petite rampe
Dimensions	4,8 m x 12 m	8 m x 13 m	7,6 m x 33 m	6 m x 33 m
			Environ 22 m (largeur totale) x 33 m (longueur totale) en incluant les trottoirs d'accès aux quais flottants	
Tirant d'eau	1,3 m à l'extrémité de la rampe. Le fond de la baie remonte légèrement à moins de 2,5 m un peu plus loin.	1,54 m à l'extrémité de la rampe, mais [...] la profondeur augmente à au moins 4,5 m de tirant vers le large.	2,9 m	2,5 m à l'extrémité de la rampe et augmente à 2,9 m un peu plus loin
Longueurs maximales des bateaux	Conçue pour des petites embarcations (chaloupe de pêche) et maintenant utilisée par des embarcations de plus grandes dimensions.	40 pi (12,2 m) et 52 pi (15,8 m), entreposés dans la marina pour hivernage ou réparations.	16 m (voilier) à 16,8 m (moteur)	55 pi ou 16,8 m

Sources : PR3, p. 4-1; PR14, p. 1; DQ7.1.

Avec l'éclairage des données colligées, il apparaît que les dimensions des infrastructures projetées sont importantes et plus grandes que celles des infrastructures existantes. Avec les dimensions prévues, elles pourraient accueillir des embarcations de plus grande taille, comme l'indiquent la raison d'être et la justification du projet, soit « de permettre l'accès au plan d'eau à des bateaux de plus grande dimension, de profiter des lieux en toute sécurité, et d'améliorer l'accès aux embarcations à partir des rives » (PR3, p. 2-1).

- ♦ *La commission d'enquête constate que la construction d'une nouvelle rampe de mise à l'eau permettrait de desservir à la fois les usagers de la marina, les résidents de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield et les usagers provenant de l'extérieur. En outre, celle-ci permettrait la mise à l'eau de voiliers de 16 m de long et de bateaux à moteur de 17 m de long, plus grands que ceux mis à l'eau actuellement aux rampes existantes à la Marina de Valleyfield et au parc Marcil.*

Les dimensions et la capacité d'accueil de la rampe projetée

En tenant pour acquis que la localisation de la rampe de mise à l'eau projetée est justifiée et compte tenu de la nécessité d'en construire une nouvelle, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) a demandé à l'initiateur de s'assurer que la conception de son ouvrage respecte, notamment, les critères suivants :

- une largeur de la rampe d'environ 4 m afin de réduire l'empiètement permanent sur le littoral;
- la localisation de l'aire de tournage à l'extérieur de la rive afin de limiter les travaux et les ouvrages en milieu riverain;

- la réalisation des travaux de manière à conserver la rive à l'état naturel, de chaque côté de la rampe de mise à l'eau (PR5.2, p. 20).

Le MELCC considère que les aménagements proposés devraient limiter le plus possible l'empiétement sur les rives et le littoral, comme le préconise la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (RLRQ, c. Q-2, r. 35). Celle-ci a pour objectifs :

- d'assurer la pérennité des plans d'eau et des cours d'eau, de maintenir et d'améliorer leur qualité en accordant une protection minimale adéquate aux rives, au littoral et aux plaines inondables;
- de prévenir la dégradation et l'érosion des rives, du littoral et des plaines inondables en favorisant la conservation de leur caractère naturel;
- d'assurer la conservation, la qualité et la diversité biologique du milieu en limitant les interventions pouvant permettre l'accessibilité et la mise en valeur des rives, du littoral et des plaines inondables;
- d'assurer la sécurité des personnes et des biens dans la plaine inondable;
- de protéger la flore et la faune typiques de la plaine inondable en tenant compte des caractéristiques biologiques de ces milieux et d'y assurer l'écoulement naturel des eaux;
- de promouvoir la restauration des milieux riverains dégradés en privilégiant l'usage de techniques les plus naturelles possibles (art. 1.1).

En réponse à la demande du MELCC, l'initiateur a fait valoir que les dimensions de la rampe projetée ont été déterminées de manière à répondre à ses propres besoins et à ceux de la marina à l'égard de l'achalandage anticipé qui nécessiterait une rampe double, ainsi que l'équipement prévu pour effectuer les opérations de mise à l'eau. L'initiateur se fonde sur une étude de 2016 menée par Convercité, un organisme à but non lucratif voué à la participation citoyenne qui recommandait que la marina fasse l'acquisition d'une remorque autopropulsée ou tractée de type « sling lift⁹ » pour ses opérations de manutention de bateaux et d'entreposage. Ce type d'équipement offrirait aux utilisateurs la possibilité de mettre à l'eau, de récupérer et de stationner des bateaux à moteur et des voiliers sur une rampe de mise à l'eau (Kropf Industrial Inc., 2018, p. 14). Le modèle de remorque retenu initialement avait une largeur maximale à l'extérieur des roues de 5,5 m (PR5.2, p. 24).

Sur cette base, l'initiateur propose une configuration dans laquelle il prévoit réserver l'utilisation de la plus large des deux rampes aux opérations effectuées à l'aide de la remorque autopropulsée ou tractée et celle de la rampe la moins large aux opérations effectuées avec des véhicules munis de remorques pour les plus petits bateaux (figure 2). Afin de manœuvrer la remorque autopropulsée, l'initiateur a prévu une largeur supplémentaire

9. Un élévateur à élingue ou un élévateur de bateau est un pont élévateur destiné à faire entrer et sortir les bateaux hors de l'eau (Dzepina, 2020).

d'environ 1 m des deux côtés de celle-ci. De plus, trois trottoirs situés de part et d'autre et entre les deux rampes permettraient l'accès à des quais d'embarquement et de débarquement. Un trottoir de 3,4 m de largeur borderait ainsi la grande rampe du côté ouest et un second de 2,4 m, la petite rampe du côté est. Le troisième, d'une largeur de 2,4 m, séparerait les deux rampes. Les largeurs des rampes seraient de 7,6 m pour la grande rampe située à l'ouest et 6 m pour la petite rampe à l'est (*ibid.*). En incluant les trottoirs, la largeur totale des deux rampes atteindrait 22 m. Cette largeur serait donc bien plus importante que celle de 4 m demandée par le MELCC afin de minimiser l'occupation permanente du littoral.

L'initiateur a ensuite opté pour une remorque automotrice plus imposante de type Conolift SL-40 d'une largeur de 6,85 m en remplacement de celle prévue dans l'étude d'impact (SL-30¹⁰) d'une largeur de 5,5 m, qui n'est désormais plus commercialisée. La capacité de charge de cet équipement est de plus de 36 t et celui-ci est capable de manutentionner des bateaux et des voiliers allant jusqu'à 60 pi (18,28 m) de longueur. L'initiateur assure que le choix du nouveau modèle plus large ne nécessiterait pas un élargissement de la grande rampe. Selon lui, la surlargeur de 1 m prévue de chaque côté de la remorque autopropulsée dans l'étude préliminaire n'est pas un minimum requis. Avec une largeur de rampe de 7,6 m inchangée, le dégagement latéral resterait suffisant pour manoeuvrer la remorque automotrice SL-40 (DQ7.1, p. 1). La commission en déduit que celui-ci serait ainsi réduit à environ 0,38 m de chaque côté.

Cependant, le nouveau modèle de remorque autopropulsée choisi par l'initiateur est surdimensionné par rapport à ses besoins et au modèle initial retenu dans son étude d'impact. Il est capable de mettre à l'eau des embarcations plus grandes et bien plus lourdes. Si l'initiateur optait pour un autre fournisseur qui offre des remorques autopropulsées d'une largeur de 5,5 m qui répond à ses besoins et qu'il limitait les largeurs de chaque côté de celle-ci à une dimension nécessaire et suffisante pour une opération sécuritaire telle que les 0,38 m précités, celui-ci pourrait réduire la largeur de la grande rampe d'au moins 1,2 m sur une longueur de 33 m. De plus, si les autres constituants de la rampe double prévue, tels que la petite rampe et les trois trottoirs, étaient à leur tour dimensionnés en tenant compte de dimensions limitées à un usage fonctionnel et sécuritaire, la commission estime que, conséquemment, l'infrastructure de mise à l'eau projetée aurait une largeur totale amenuisée et l'empiétement anticipé sur le littoral de 33 m sur 22 m serait, par conséquent, encore plus réduit.

Questionné au sujet des critères sur lesquels il s'est appuyé pour déterminer la largeur d'environ 4 m pour la rampe de mise à l'eau projetée, le MELCC a précisé à la commission ce qui suit :

10. Le Conolift SL-30 est une remorque de levage hydraulique d'une capacité de charge hors route de plus de 27 t (60 000 lb) destinée à des bateaux à moteur de 50 pi (15,24 m) et à des voiliers de 52 pi (15,84 m) (Kropf Industrial Inc., 2020).

La largeur d'environ 4 m évoquée pour la rampe de mise à l'eau n'est pas une norme, mais simplement un ordre de grandeur que le MELCC se donne et qui représente ce à quoi il s'attend comme dimension d'une rampe de mise à l'eau simple classique. [...] un initiateur peut avoir besoin de construire une rampe de mise à l'eau plus large, selon ses besoins ou selon l'achalandage prévu. Dans ce cas, il doit le justifier adéquatement au MELCC. L'objectif principal du MELCC est de réduire au minimum l'empiétement de la structure qui doit être mise en place afin de limiter son impact sur l'environnement (habitat du poisson, courants, érosion, etc.).
(DQ8.1, p. 2)

Invité à exprimer sa position sur les dimensions de la rampe double prévue par l'initiateur de 33 m de longueur sur 22 m de largeur, par rapport à la largeur maximale de 4 m qu'il a prescrite pour limiter l'occupation permanente du littoral, le MELCC dit avoir fait une demande d'information complémentaire à ce sujet dans le cadre de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet et est en attente des réponses de la part de l'initiateur (*ibid.*).

- ◆ *La commission d'enquête constate que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield prévoit aménager une rampe double de mise à l'eau avec des largeurs de 7,6 m et 6 m bien supérieures à celle de 4 m demandée par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en vue de minimiser l'occupation permanente du littoral. Elle note que le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques est en attente d'une réponse à sa demande d'information complémentaire concernant ce choix de l'initiateur.*
- ◆ *La commission d'enquête constate que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield a déterminé la largeur de la grande rampe projetée en fonction de dimensions plus importantes que celles nécessaires à une opération fonctionnelle et sécuritaire de la remorque autopropulsée d'une largeur de 5,5 m, initialement prévue et suffisante pour déplacer les plus grands bateaux visés. De plus, la Ville a opté pour une remorque autopropulsée plus grande d'une largeur de 6,85 m et d'une capacité portante de 36 t, soit plus de deux fois le poids des bateaux les plus lourds de 17 t qu'elle prévoit transporter.*
- ◆ *La commission d'enquête constate qu'un surdimensionnement de la grande rampe ainsi que de tout autre constituant de la rampe double de mise à l'eau prévue dans le projet, que ce soit la petite rampe ou les trois trottoirs, occasionnerait inévitablement un empiétement permanent additionnel sur le littoral et le milieu riverain et irait à l'encontre de la Politique de la protection des rives, du littoral et des plaines inondables du Québec.*
- ◆ **Avis** – *En vertu des principes de prévention et de protection de l'environnement, la commission d'enquête est d'avis que le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait requérir de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield qu'elle limite chacun des constituants de la rampe double de mise à l'eau, soit la grande et la petite rampe ainsi que les trois trottoirs prévus, à des dimensions nécessaires et suffisantes pour assurer leur fonctionnalité et leur usage sécuritaire. Le Ministère devrait également demander à la Ville de réduire les dimensions et la capacité portante de la remorque autopropulsée prévue en fonction des plus grands bateaux qui seraient manutentionnés, soit 17 m de longueur et 17 t.*

La taille des embarcations fréquentant la baie Saint-François

La construction d'une rampe de plus grande taille ne vise pas seulement à absorber le trafic actuel. Les consultations publiques menées par la Ville en 2015 et 2017 faisaient aussi état d'un problème de tirant d'eau à l'entrée de la baie Saint-François qui restreint la venue de plaisanciers, notamment ceux possédant des voiliers de 30 pi (9,14 m), pour lesquels la demande serait forte. La solution discutée était d'augmenter le tirant d'eau dans la baie à 8 pi (2,44 m) pour permettre d'attirer des embarcations de plus grandes dimensions que celles qui la visitent actuellement (PR6, p. 3-4; PR5.4, p. 1).

La marina, construite en 1974, offre un maximum de 400 places (PR6, p. 2-4). Elle ne pourrait, de l'avis de ses administrateurs, accueillir des bateaux de plus de 55 pi (16,8 m). De plus, le faible tirant d'eau à l'entrée de la baie Saint-François par le chenal ne le permettrait pas non plus (Elie Hanna, DT1, p. 90 et 91; DQ7.1, p. 3). Toutefois, avec une profondeur de plus ou moins 6,5 pi, soit environ 2 m, dans la marina et de plus ou moins 10 pi, ou près de 3 m, au quai de service destiné aux visiteurs occasionnels, la marina peut accepter des bateaux d'une longueur maximum de 65 pi ou 19,80 m (Marina Valleyfield, 2021). La marina est limitée par une langue de terre qui peut accueillir environ 100 voiliers, sortis de l'eau à l'aide d'une grue et déposés sur leur ber¹¹ pour l'entreposage hivernal et, inversement, pour leur remise à l'eau printanière (DQ10.1, p. 1).

Bien que l'initiateur affirme qu'il n'y a pas de données spécifiques pour la baie Saint-François concernant la taille des embarcations, il a présenté en séance publique des données fournies par la marina (tableau 2) et le Vieux Canal¹² (tableau 3) qui font état de la taille des bateaux. Ces données présentent une ventilation des embarcations de la marina en 2020 et la fréquentation des voiliers au Vieux Canal de Beauharnois en 2019, qui ne sont pas représentatives des embarcations et de leur niveau de fréquentation de la baie Saint-François. Toutefois, elles donnent une idée des dimensions et du profil des bateaux qui fréquentent la baie. Selon ces données, 63 % de bateaux qui ont fréquenté le secteur en 2019 et 2020 ont moins de 35 pi (10,66 m) et seulement 4 % ont plus de 50 pi (15,24 m). Pour la marina, on note 53 % de voiliers et 42 % de bateaux à moteur. Sur un total de 380 embarcations, seules 5 (1 %) ont une dimension de plus de 50 pi (15,24 m). (DT1, p. 18; DA3, p. 5).

En séance publique, l'initiateur a affirmé que la construction d'une nouvelle rampe vise à mettre à niveau certaines infrastructures vétustes pour absorber le flux de plaisanciers, à donner un plus grand accès aux rives de la marina à sa population en libérant la langue de terre et à pouvoir mettre à l'eau des bateaux à moteurs de 17 t et des voiliers de 16 t (Ian Blanchet, DT1, p. 13 et 15).

11. Appareil de charpente et de cordage, placé sous un grand bâtiment, pour le supporter pendant la construction ou la réparation et qui glisse sur la cale lorsqu'on lance ce bâtiment à l'eau (Le Dictionnaire, 2021).

12. Le Vieux Canal de Beauharnois a une largeur de 734 m, une profondeur de 7 pi à 25 pi à certains endroits et un tirant d'eau d'environ 7 pi (variable selon le niveau de l'eau). Sa capacité maximale est de 26 bateaux (chacun ayant une prise de 30 A, et 4 ayant une prise de 50 A, donc tous connectés à l'électricité) (Vieux Canal, 2016).

Tableau 2 La longueur des bateaux fréquentant la marina en 2020 selon le type

	Marina 2020															
	25 pi excl. et moins		25 à 30 pi excl.		30 à 35 pi excl.		36 à 40 pi excl.		40 à 45 pi excl.		45 à 50 pi excl.		Plus de 50 pi		Total	
	Unités	%	Unités	%	Unités	%	Unités	%	Unités	%	Unités	%	Unités	%	Unités	%
Bateaux de pêche	3	100 %													3	1 %
Pontons	11	65 %	6	35 %											17	4 %
Voiliers	10	5 %	79	39 %	70	35 %	37	18 %	6	3 %		0 %		0 %	202	53 %
Croiseurs	22	14 %	35	22 %	48	30 %	32	20 %	16	10 %	3	2 %	5	3 %	161	42 %
Total	43	11 %	120	32 %	118	31 %	69	18 %	22	6 %	3	1 %	5	1 %	380	100 %

Source : adapté DA3, p. 5.

Tableau 3 La longueur des bateaux et le nombre de visiteurs à quai dans le Vieux Canal de Beauharnois

Société du Vieux Canal de Beauharnois 2019 – Visiteurs à quai													
Bateaux 21' et moins		Bateaux de 22' à 27'		Bateaux de 28' à 34'		Bateaux de 35' à 42'		Bateaux de 43' à 49'		Bateaux de 50' et plus		Total	
Unités	%	Unités	%	Unités	%	Unités	%	Unités	%	Unités	%	Unités	%
13	1 %	380	17 %	955	44 %	596	27 %	138	6 %	107	5 %	2 189	

Source : adapté de DA3, p. 5.

- ◆ *La commission d'enquête constate que 75 % des embarcations qui ont fréquenté la marina en 2020 et 62 % de celles qui ont navigué sur le Vieux Canal de Beauharnois en 2019 sont d'une longueur inférieure à 35 pi (10,66 m).*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'une nouvelle rampe de mise à l'eau est nécessaire, notamment pour les activités de mise à l'eau des bateaux mis en hivernage dans la marina. Toutefois, en vertu du principe de protection de l'environnement, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield devrait limiter les dimensions de sa rampe à la taille des plus grandes embarcations qui fréquentent la marina, soit 16,8 m (55 pi) de long, ainsi que la capacité de la remorque automotrice devant servir à leur manutention et à leur entreposage.*

L'agrandissement du quai fédéral

Le quai fédéral est localisé dans la partie en eau profonde du parc Delpha-Sauvé (figure 1). Attenant à la baie Saint-François, ce secteur a été identifié lors des consultations de 2015 et 2017 pour être mis en valeur par l'aménagement de quais afin d'accueillir plus d'embarcations et de bateaux de plus grande taille. Il serait destiné à l'accueil des plaisanciers en visite pour des séjours de courte durée (PR5.2, p. 12). D'une longueur de 60 m, le quai fédéral peut recevoir actuellement des bateaux dont le tirant n'excède pas la profondeur minimale du chenal d'accès à la baie Saint-François. À 4 m du quai, le tirant d'eau maximum est de 4,3 m et serait variable au bord du quai, avec un maximum de 3,3 m (DQ7.1, p. 3) (tableau 4).

Tableau 4 Les caractéristiques du quai fédéral existant et de celui projeté

Caractéristique	Quai fédéral actuel	Quai fédéral projeté
Longueur	61,10 m	131,10 m (agrandissement de 70 m)
Tirant d'eau	Max. 3,3 m au bord du quai 4,3 m à 4 m du quai	Max. 3,5 m au bord du quai 4,3 m à 4 m du quai
Longueur maximale des bateaux	20 à 40 pi (6 m à 12 m environ) [...] peut recevoir des bateaux de la longueur que permet le chenal.	104 pi (31,7 m) Exemple : bateau de croisière Canadian Empress d'un tirant de 2,5 m
Capacité du quai fédéral	Capacité totale de 22 places au quai fédéral et aux quais flottants pouvant accueillir des bateaux de 20 pi à 40 pi (6 m à 12 m environ)	Bateaux de type navire de plaisance ou yacht de croisière qui peuvent accueillir jusqu'à 100 personnes d'un tirant d'eau inférieur à 3,5 m
Capacité des quais flottants		Capacité de 39 places (3 bateaux de 15 m et 36 bateaux de 7 m x 3 m).

Sources : PR3, p. 5-28; PR5.2, annexe 4; PR5.4; DQ6.1; DQ7.1; PR14.

À ce sujet, l'initiateur explique que :

Le nouveau quai permettra aussi de poursuivre l'entente avec l'entreprise « Flotel » qui utilise déjà une partie du quai existant et d'offrir de l'espace pour l'accueil éventuel de bateaux de croisière, de navette ou d'événement spécial, tout en permettant aux citoyens d'y lancer leur ligne. Il est à noter que cet espace est utilisé intensément par les Régates [de Valleyfield] pour la mise à l'eau des régates.
(DA3, p. 3)

Concernant la capacité d'accueil du quai fédéral et des quais flottants, celui-ci précise que :

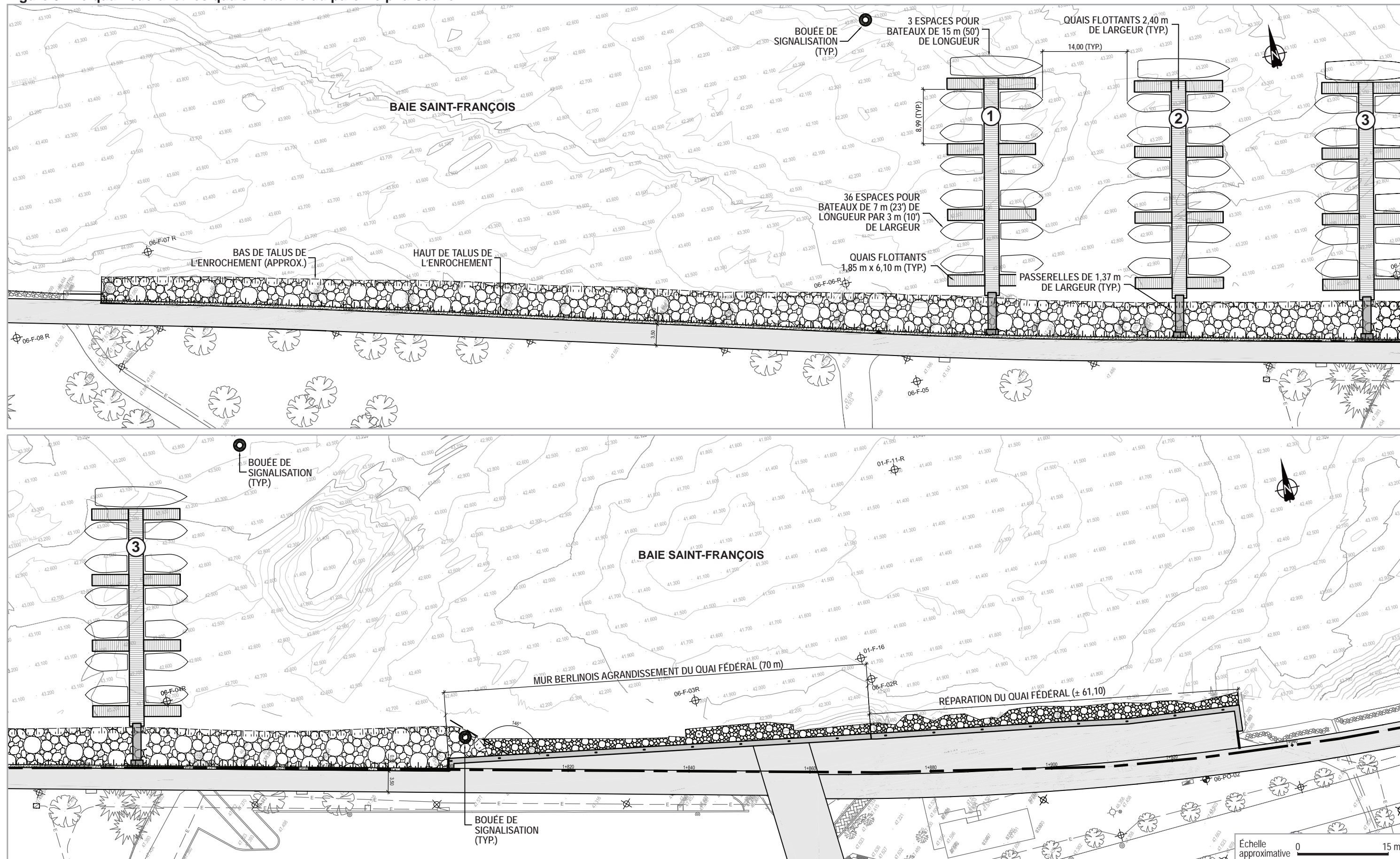
Les places à quais disponibles actuellement varient en fonction de la dimension des bateaux. La capacité peut atteindre jusqu'à 22 bateaux si on inclut le quai fédéral. La dimension des bateaux peut varier de 20 à 40 pieds. Il s'agit de locations à la journée pour des visiteurs occasionnels.
(DQ6.1, p. 3)

L'initiateur a fait réaliser une inspection du quai fédéral qui a permis de constater le niveau de dégradation de l'ouvrage. Sa façade en béton aurait subi de l'érosion et sa dégradation expose les caissons originaux composés de pièces de bois, laissant apparaître qu'une perte du matériel de remplissage de l'ouvrage est probablement en cours. Selon lui, cette dégradation, qui est causée par une faible qualité du béton de la façade, risque de se poursuivre, menant éventuellement à des défaillances importantes et à une incapacité d'utilisation, si aucun correctif n'est apporté. Il prévoit donc de consolider l'ensemble de la façade de l'ouvrage existant pour prolonger sa durée de vie (PR3, p. 4-45). Les quais flottants existants seraient démantelés et remplacés par de nouveaux qui permettraient d'accueillir 39 embarcations au lieu de 22 actuellement (PR3, p. 4-43). Ces nouveaux quais comprendraient trois espaces pour bateaux de 15 m (50 pi) de longueur et 36 espaces pour bateaux de 7 m (23 pi) de longueur et de 3 m (10 pi) de largeur (figure 3) (PR3, annexe 4.1).

L'initiateur prévoit également l'agrandissement du quai fédéral sur une distance de 70 m pour atteindre une longueur d'environ 130 m afin de desservir plus efficacement des bateaux de croisière qui, à l'heure actuelle, ne peuvent pas y séjourner (PR5.2, p. 1). Ces embarcations seraient de type navire de plaisance ou yacht de croisière pouvant accueillir jusqu'à 100 personnes et possédant un tirant d'eau inférieur à 3,5 m, ce qui ne requiert aucun dragage du chenal d'accès à la baie (PR6, p. 3-4; PR5.2, p. 1; PR5.4, p. 1 et 88). Dans une correspondance de mai 2020 dans laquelle il indiquait la taille des embarcations considérée pour la réfection et l'agrandissement du quai fédéral, l'initiateur faisait mention d'un bateau de croisière de 463 t du type Canadian Empress qui offre des croisières sur le Saint-Laurent, de 31,7 m de longueur sur 9,14 m de largeur et 2,5 m de tirant d'eau (PR14, p. 1). Toutefois, en séance publique, il affirmait que le prolongement du quai fédéral est plutôt prévu pour créer une place publique emblématique dans l'axe de la rue Nicholson et permettre une certaine polyvalence d'attraction. Il a indiqué que l'accès au quai fédéral jouxtant le parc Delpha-Sauvé se fait par le chenal, dont la configuration actuelle présente certaines difficultés (étroitesse, faible profondeur d'eau à certains endroits, etc.) qui découragent les plaisanciers non familiers avec le secteur (DT1, p. 13; DQ7.1, p. 3).

- ◆ *La commission d'enquête constate que, compte tenu de son niveau de dégradation, la réparation du quai fédéral apparaît pertinente pour assurer la pérennité des activités qui s'y déroulent.*
- ◆ *La commission d'enquête constate qu'en augmentant la taille du quai fédéral de 70 m pour atteindre une longueur d'environ 130 m, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield matérialise sa volonté d'accueillir dans la baie Saint-François un plus grand nombre d'embarcations de plus grande taille de type bateau de croisière, navire de plaisance et yacht de croisière, dont le tirant peut atteindre jusqu'à 3,5 m.*

Figure 3 Le quai fédéral et les quais flottants du parc Delpha-Sauvé



Source : adaptée de PR3, Annexe 4.

4.2 Autres enjeux

Le trafic induit

Dans une série de réponses aux questions et commentaires du MELCC, l'initiateur indique que la réparation et l'agrandissement du quai fédéral visent à favoriser un accroissement des croisières et à stimuler l'activité nautique et économique du centre-ville de Salaberry-de-Valleyfield qui, selon l'étude d'impact, induira une augmentation du trafic nautique et une utilisation accrue de la baie par les plaisanciers (PR5.2, p. 5; PR5.4, p. 88; PR3, p. 6-13). À ce sujet, les représentants du MARE soutiennent que les infrastructures projetées conduiraient à un trafic induit, puisque l'augmentation des capacités de la rampe de mise à l'eau et du quai fédéral engendrerait un achalandage accru (DM1, p. 15; Émilie Poirier, DT1, p. 56).

En séance publique, l'initiateur a indiqué qu'il lui apparaît évident que :

la rampe de mise à l'eau, avec l'infrastructure qu'on vient faire pour encadrer le stationnement des remorques, vient limiter finalement cet usage-là, donc on ne peut pas prévoir un achalandage, au contraire, on vient limiter cet achalandage-là au niveau qui est issu de la rampe de mise à l'eau, [...] puis pour les intervenants qui ont travaillé depuis de nombreuses années sur le projet, on arrive à cette conclusion-là. Je sais que dans l'étude d'impact, il y a des discussions – il y a une discussion qui évoque une possibilité, mais c'est... au final, ce qu'on peut voir, c'est que l'encadrement qui va être donné va plutôt limiter, en fait, l'usage de la rampe de mise à l'eau, et après ça, bien, s'il y a de l'augmentation d'achalandage, ça peut venir de partout, comme je l'ai expliqué un peu plus tôt.

(Ian Blanchet, DT1, p. 95 et 96)

Quelques solutions ont été esquissées par le mouvement citoyen à l'origine de la demande de consultation publique, pour une stabilisation de l'offre et une meilleure gestion des droits de mise à l'eau :

Il est évident que c'est très très difficile de créer une réelle stabilisation. Par contre, le fait d'agrandir les structures, le fait de rendre les structures doubles, le fait, comme disait monsieur Blanchet tantôt, de permettre une plus grande efficacité pour la descente des bateaux, ça, ça va faire en sorte qu'il va finir par y avoir plus d'achalandage, et ça, de façon probablement très rapide, surtout qu'il y a plusieurs villes qui vont dans une direction totalement opposée présentement, qui sont en train de fermer ce genre de rampe de mise à l'eau là à d'autres personnes qu'à leurs résidents, qui sont en train de fermer des marinas parce qu'ils se rendent compte que ce n'est pas payant, et qu'au contraire, des fois ça engendre davantage de coûts que de bénéfices, et c'est à ce niveau-là que le MARE se questionne solidement.

(Martin Legault, DT1, p. 67)

Je pense qu'une chose qui pourrait être utile avec l'idée des vignettes, c'est d'utiliser l'idée des bonus-malus, c'est-à-dire que le prix des vignettes pourrait devenir exorbitant pour les immenses bateaux à moteur, et être pratiquement gratuit pour les voiliers, pour des plus petites embarcations.

(Martin Legault, DT1, p. 62)

Le MARE diverge avec l'initiateur sur ce point. Le premier estime que la construction d'une rampe de mise à l'eau double et l'agrandissement du quai fédéral augmenteraient l'offre, tandis que le second affirme que son projet, tel que dimensionné, et les mesures qu'il prévoit mettre en place stabiliseraient l'offre. Selon lui, les mesures prévues incluent une réorganisation de la capacité de stationnement des remorques :

Puis en termes de stabilisation de l'offre, [...] on va avoir dorénavant un stationnement bien établi pour les remorques, ce qui n'est pas le cas actuellement, et que l'achalandage à ce moment-là va être stabilisé à la capacité de notre stationnement, ce qui... Actuellement, il n'y a aucune limite, en fait, à l'usage de notre rampe; il pourrait y avoir 150 remorques, stationnées de façon anarchique, qui descendraient – qui pourraient descendre à la rampe de mise à l'eau. Mais à partir de maintenant, ça va être encadré et limité, donc on vient, je pense, de venir stabiliser, contrôler l'offre au niveau de notre rampe de mise à l'eau. [...] la stabilisation de l'offre, pour moi, est évidente dans ce projet-ci.

(Ian Blanchet, DT1, p. 72)

- ◆ *La commission d'enquête constate que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield et les citoyens qui se sont exprimés en séance publique de la consultation ciblée s'entendent sur la nécessité de stabiliser l'offre touristique dans la baie, mais divergent toutefois sur les manières d'y parvenir. La commission note qu'en l'absence de données sur le trafic nautique en période d'exploitation, il est impossible d'apprécier le bien-fondé des positions exprimées, de déterminer si l'aménagement d'une nouvelle rampe et l'agrandissement du quai fédéral constituent une solution durable pour une stabilisation de l'offre, ou encore d'établir les conditions qui la favoriseraient.*

La santé et la qualité de vie

Des participants à la consultation ciblée s'inquiètent des impacts des aménagements prévus sur la qualité de vie des résidents autour de la baie parce que l'augmentation potentielle du nombre et de la taille des embarcations pourrait altérer le climat sonore et constituer un risque pour la sécurité des autres usagers de la baie tels que les nageurs, les kayakistes ou les utilisateurs de petites embarcations (Émilie Poirier, DT1, p. 10). Toutefois, l'initiateur n'a pas pris en compte ces impacts potentiels dans l'évaluation de la phase d'exploitation de son projet.

Le climat sonore

L'initiateur a considéré les impacts du climat sonore pour les récepteurs situés aux abords de la baie Saint-François uniquement en phase de construction du projet, puisque la directive du MELCC ne mentionne que l'exigence de documenter les nuisances causées par le bruit en période de construction. Les résultats de mesures sonores sur 24 heures, réalisées dans la zone d'étude entre le 9 et le 10 mai 2017 aux quatre points sélectionnés à proximité de zones sensibles représentatives, montrent que les niveaux sont inférieurs ou égaux à 55 dBA pendant le jour et la soirée, et à 45 dBA au cours de la nuit au regard des critères des Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel du ministère responsable de l'environnement. Il précise que ce seraient ces critères qui seraient utilisés (PR2.1, p. 16; PR3, p. 5-75).

Bien qu'il n'ait pas considéré dans son évaluation les impacts de l'augmentation du trafic nautique sur le climat sonore pour les récepteurs situés aux abords de la baie Saint-François, il estime que l'impact acoustique en phase d'exploitation pourrait être qualifié tout au plus de négligeable, tout comme l'impact de l'accroissement possible de l'achalandage à la rampe de mise à l'eau (DQ1.1, p. 4). Par conséquent, il n'appréhende aucun impact en phase d'exploitation sur le climat sonore et la qualité de vie, et ne prévoit aucune mesure d'atténuation (PR6, p. 6-8). Toutefois, cette évaluation demeure non fondée sur des données.

- ◆ *La commission d'enquête constate que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield estime que l'impact du trafic nautique qui serait généré par la nouvelle rampe de mise à l'eau et l'agrandissement du quai fédéral sur le climat sonore aux abords de la baie Saint-François en période d'exploitation serait négligeable, sans toutefois appuyer cette appréciation sur une véritable évaluation d'impact.*

La sécurité des usagers de la baie

Comme nous l'avons mentionné précédemment, dans l'évaluation du projet en phase d'exploitation, l'initiateur n'a pas pris en compte une augmentation du trafic nautique. Il n'a donc pas évalué les risques pour la sécurité et les potentiels conflits d'usages que la hausse d'achalandage pourrait engendrer pour les baigneurs, les plongeurs, les kayakistes et les petites embarcations qui fréquentent la baie (DT1, p. 66).

Selon l'initiateur, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield dispose d'un plan de mesures d'urgence qui est mis à jour régulièrement mais qui ne couvre pas la baie. Cette dernière relève du gouvernement fédéral (DQ1.1, p. 10-11). En phase d'exploitation de son projet, l'initiateur anticipe que les principaux risques seraient comparables à ceux identifiés pour la phase de construction, à savoir des déversements accidentels d'hydrocarbures et des incendies. Ce serait donc sensiblement les mêmes mesures préventives, de contrôle et d'urgence, avec les adaptations qu'elles nécessiteraient, qui s'appliqueraient (PR3, p. 9-3).

Bien qu'il estime que plus il y a d'utilisateurs, plus les risques d'incidents sont élevés (PR3, p. 6-15), l'initiateur ne prévoit aucune mesure dans le cas d'un accident impliquant une embarcation et une autre, un baigneur ou un kayakiste. Il estime que ce genre d'événement n'est pas couvert par le plan de mesures d'urgence en raison de l'ampleur limitée qu'il aurait. Il précise toutefois que le service des incendies de la Ville possède une ligne directrice en matière de sauvetage nautique qui couvre la baie Saint-François et qu'il intervient régulièrement pour des incidents ou des accidents sur les plans d'eau (DQ1.1, p. 10-11).

- ◆ **Avis** – *En l'absence de données probantes sur l'achalandage et le trafic actuel et projeté de la baie Saint-François et compte tenu des conflits d'usages potentiels entre les différents types d'embarcations qui pourraient découler d'une densité accrue de fréquentation, la commission d'enquête est d'avis qu'une évaluation des impacts appréhendés durant la phase d'exploitation du projet est nécessaire, notamment sur les plans du climat sonore et de la sécurité des usagers. Celle-ci devrait être réalisée par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield selon les consignes du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.*

Chapitre 5 Les enjeux biophysiques

Le présent chapitre analyse les impacts d'une éventuelle augmentation du trafic nautique et du nombre d'embarcations de plus grande taille dans la baie Saint-François notamment en lien avec la stabilité des berges, la prolifération d'espèces exotiques envahissantes, le maintien de l'habitat du poisson ainsi que les émissions de gaz à effet de serre (GES).

5.1 La stabilité des berges

L'étude d'impact indique que les aménagements projetés seraient associés :

[...] à une augmentation du trafic nautique dans toute la baie. Or, une augmentation de la navigation s'accompagnera d'une augmentation de la fréquence et de la durée des vagues générées par la vitesse des bateaux. Une érosion des berges pourrait *a priori* être observée, en raison de l'impact des vagues générées par les bateaux sur les berges. [...] Cependant, il convient de rappeler d'une part qu'une partie des rives situées sur le pourtour de la baie sera protégée par de nouveaux aménagements et qu'il est prévu de réduire la vitesse des bateaux.
(PR3, p. 6-17, 6-19 et 6-20)

À titre de mesure d'atténuation, l'initiateur prévoit limiter la vitesse des embarcations à 7 km/h à l'intérieur de la Marina de Valleyfield et s'assurer du respect de cette vitesse par un contrôle approprié. Il envisage également inspecter les rives deux fois par année pour cibler les secteurs d'érosion (PR3, p. 6-17).

La vitesse de navigation dans la baie Saint-François

Bien que l'initiateur ait l'intention de limiter la vitesse dans la marina, l'article 11.8 de sa réglementation stipule que « tout bateau circulant à l'intérieur de la Marina de Valleyfield doit voguer à une vitesse maximale de 3 nœuds (5 km/h) et ne pas produire de vagues » (PR5.2, annexe I). Le porte-parole de l'initiateur précise que la marina est une entité indépendante qui a un bail avec la Ville de Salaberry-de-Valleyfield et qui possède sa propre réglementation. Par conséquent, même si l'étude d'impact fixe une limite de vitesse dans la marina dans le but de réduire les impacts du projet, son exploitant est libre d'appliquer une limite plus sévère (Ian Blanchet, DT1, p. 27; DA2). En séance publique, le vice-président de l'organisme sans but lucratif locateur de la Marina de Valleyfield a mentionné qu'en raison de l'espace restreint dans la marina, ses usagers sont contraints de respecter la vitesse limite de 5 km/h pour éviter d'entrer en contact avec d'autres bateaux (PR3, p. 3-2; Elie Hanna, DT1, p. 91).

Questionné sur les raisons pour lesquelles il ne prévoit pas étendre cette limite de vitesse de 7 km/h à la baie Saint-François, l'initiateur a indiqué que la baie n'était pas sous la juridiction de la Ville et que, par conséquent, celle-ci ne pouvait y imposer une limite de

vitesse. Il a précisé qu'une limite de vitesse est en vigueur actuellement dans la baie Saint-François et que c'est la Garde côtière canadienne et la Sûreté du Québec qui veillent au contrôle de la vitesse des bateaux (Ian Blanchet, DT1, p. 27). Lors d'une visite privée du site, la commission d'enquête a constaté la présence d'un panneau de Transports Canada installé sur la berge du parc Marcil, à l'entrée de la baie, qui limite la vitesse de navigation à 15 km/h.

Le responsable de la marina mentionne également qu'après avoir obtenu les autorisations nécessaires du fédéral, son organisme a installé des bouées indiquant une limite de vitesse de 15 km/h dans le chenal d'accès à la baie Saint-François. Il indique que celui-ci prévoit installer au courant de l'année des affiches de 4 pi sur 8 pi portant l'inscription : « pas de vagues » (Elie Hanna, DT1, p. 91). À ce sujet, il souligne :

Moi, je peux vous garantir, Monsieur le président, on n'a pas beaucoup de vitesse là. Oui, de temps à autre, c'est comme sur les routes normales, là, il va y avoir quelqu'un qui fait la folie, mais tout le monde respecte la vitesse, là. Ça fait qu'il n'y a pas de courses à tous les jours, sauf si on parle des Régates¹³. Les Régates, c'est fermé, c'est comme la Formule 1, on fait la course, puis c'est fini après, on ramasse tout puis on s'en va.
(*Ibid.*)

Lors des consultations menées en 2015 et 2017, plusieurs participants avaient noté que la réglementation sur la vitesse n'était pas assez respectée, notamment à l'entrée de la baie Saint-François. Ceux-ci ont proposé que la Sûreté du Québec patrouille plus régulièrement pour effectuer un contrôle (PR3, p. 3-3).

- ◆ *La commission d'enquête constate qu'outre la volonté de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield de limiter la vitesse de navigation à 7 km/h dans la Marina de Valleyfield, la réglementation de la marina la restreint déjà à 5 km/h.*
- ◆ *La commission d'enquête constate que la vitesse est limitée à 15 km/h dans la baie Saint-François et que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield n'a pas autorité sur la navigation qui s'y pratique. C'est la Sûreté du Québec et la Garde côtière canadienne qui s'assurent du respect de la limite de vitesse dans la baie.*

L'érosion des berges

Afin de présenter le contexte du projet et sa raison d'être, la directive ministérielle transmise par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)¹⁴, en mai 2017, demandait à l'initiateur de décrire, entre autres, la dynamique de l'érosion incluant notamment les sources érosives et le niveau de stabilité des talus. Celle-ci requérait également que l'étude d'impact comprenne, sans s'y restreindre, une cartographie présentant les secteurs en érosion, les taux d'érosion ainsi

13. Lors des Régates de Valleyfield, événement annuel qui draine 130 000 spectateurs depuis 1938, les hydroplanes (avions desquels on a retiré les ailes) atteignent des vitesses de pointe de 225 km/h (Régates de Valleyfield, 2021).

14. Devenu depuis le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC).

que les zones à risques d'érosion. Les principales composantes du milieu devaient aussi inclure les régimes hydrologique, hydraulique et ceux du plan d'eau de la zone riveraine, y compris la vitesse des courants en surface et en fond, la dynamique d'érosion, les facteurs d'érosion (vagues, glaces, courants, etc.) et l'évolution passée de la situation à l'aide de photos aériennes antérieures lorsque disponibles. Enfin, les principales caractéristiques du projet devaient présenter les données hydrauliques et hydrologiques utilisées pour la conception des ouvrages de protection, telles que celles en lien avec la vitesse du courant, la force des vagues et le niveau d'eau extrême (PR2.1, p. 7, 9, 10, 14).

Afin d'évaluer l'action érosive sur les berges de facteurs naturels tels que les vents, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) avait fait part à l'initiateur, dès décembre 2018, de l'importance de faire une modélisation hydraulique complète du régime des vagues dans le secteur à l'étude avec un modèle numérique de terrain incluant la bathymétrie la plus récente de la baie. Pour le Ministère, il s'agissait d'une étape essentielle pour obtenir les hauteurs des vagues aux différents emplacements à protéger et pour concevoir les dispositifs de protection de berges les plus adéquats. En l'absence de résultats de modélisation du régime de vagues dans la baie, il est, selon lui, impossible de baser la conception sur des paramètres précis. Celui-ci estime que « le calcul de vagues à l'aide d'équations utilisant la longueur de fetch¹⁵ n'est pas complet, car l'influence du fond de la baie en fonction de la bathymétrie n'est pas prise en compte » (PR5.4, p. 31).

En demandant cette étude, le MELCC voulait s'assurer que la hauteur des vagues utilisée pour la conception des ouvrages de stabilisation n'était pas surestimée. Le Ministère souhaitait également vérifier si la présence de hauts fonds dans la baie est susceptible de briser l'énergie des vagues et de faire en sorte que la hauteur finale des vagues en berges soit moins élevée qu'estimée, notamment à certains endroits comme la Pointe-aux-Anglais et le parc Cauchon, situés au fond de la baie. Finalement, l'objectif était de déterminer s'il était possible de stabiliser les berges dans ces secteurs par des interventions moins lourdes, telles que des techniques de génie végétal, par exemple, et de s'assurer ainsi que les concepts retenus étaient ceux de moindre impact sur l'environnement (DQ2.1, p. 2).

À ce sujet, l'initiateur estime que :

La modélisation hydraulique complète du régime de vagues n'apporterait pas la valeur ajoutée escomptée pour le choix et le dimensionnement des ouvrages de protection proposés. Selon les analyses effectuées jusqu'à présent, la hauteur des vagues demeure relativement faible par rapport aux profondeurs d'eau au centre de la baie. Dans de telles profondeurs relatives, les vagues subissent peu de déformations. L'influence du fond marin n'agit qu'une fois les vagues très proches de la berge.
(PR5.4, p. 31)

15. Le fetch correspond à la distance au-dessus de l'eau sur laquelle peut souffler le vent (PR3, p. 4-2).

Celui-ci considère donc que l'approche préconisée dans sa démarche, évaluant la hauteur des vagues à l'aide d'équations utilisant la longueur de fetch, est une approche simplifiée, mais efficace pour caractériser le régime de vagues dans la baie Saint-François. Selon lui, le modèle de génération employé permet l'utilisation de données historiques de vents pour reconstituer une série temporelle horaire de vagues à différents points focaux localisés en périphérie de la baie. Il rappelle qu'à l'origine, le modèle a été développé pour caractériser les régimes de vagues dans des réservoirs hydroélectriques et a été récemment validé à plusieurs reprises dans le cadre d'études hydrodynamiques côtières. Pour lui, le modèle a montré des résultats satisfaisants lorsqu'il est comparé avec des mesures in situ, avec peu ou pas d'ajustements des paramètres de contrôle. En recourant à cette approche simplifiée, l'initiateur a évalué les forces exercées par la glace, les vagues générées par le vent ainsi que par le batillage¹⁶ dans le but de concevoir les protections de berges (PR5.4, p. 31 et 32).

La glace et les vagues générées par le vent

L'initiateur a établi que le diamètre moyen des pierres prévues pour l'enrochement serait d'au moins 450 mm, ce qui correspond aux trois quarts de l'épaisseur maximale du couvert de glace de 600 mm (PR5.4, p. 34 et annexe C, p. 2 et 3).

Sur la base des informations fournies par l'initiateur sur l'épaisseur et le couvert de glace considéré comme statique au regard des conditions hydrodynamiques qui prévalent dans la baie Saint-François, le MELCC estime que le dimensionnement moyen d'au moins 450 mm est adéquat (DQ2.1, p. 2 et 3).

Il a également déterminé que la hauteur des vagues de conception aux pieds des ouvrages de protection des berges oscillerait entre 0,33 m, dans le secteur est de la Pointe-aux-Anglais, et 1,10 m, dans la partie est du parc Marcil (PR5.4, p. 50).

Enfin, après une revue de littérature, l'initiateur a défini des critères de caractérisation des conditions requises pour l'utilisation de phytotechnologies ou de techniques de génie végétal pour la protection des berges. Pour effectuer ses choix de solutions, il les a comparés aux conditions anticipées dans la baie Saint-François pour cibler les endroits où ce type d'aménagement pourrait être mis en œuvre. Il a également pris en compte les contraintes d'aménagement comme l'espace disponible entre la rive et les infrastructures telles que les routes, les bâtiments, les sentiers, tout en veillant à limiter l'empiétement dans le milieu aquatique (PR5.4, p. 33).

Le tableau 5 résume les aménagements prévus dans le projet en termes de stabilisation et de naturalisation des berges et complète la description du chapitre 1 concernant les aménagements prévus dans chacun des six secteurs ciblés.

16. Le déplacement linéaire d'un navire à la surface de l'eau génère un ensemble de mouvements transitoires de l'eau appelés batillage. L'intensité des vagues varie en fonction de la configuration du milieu dans lequel évoluent les bateaux (confinement transversal), de leur type et de leur vitesse (PR5.4, p. 33).

Tableau 5 Le résumé du projet par secteur

Secteur	Longueur des rives (m)	État actuel	Objectif de stabilisation
Parc Marcil	400	Enrochement : 300 m sur 400 m.	Stabiliser 30 m sur 400 m.
Marina	1 500	Gabions : 500 m sur 1 500 m.	Remplacer la zone de gabions sur 500 m selon la fiche technique 2 (stabilisation mécanique des rives).
		Langue de terre : stabilisation en enrochement existante à conserver sur 1 000 m.	Naturaliser la langue de terre sur sa longueur de 1 000 m, le tout sur une largeur de 12 m (6 m de chaque côté).
Parc Sauvé	955	Gabions : 780 m sur 955 m. Présence du quai fédéral qui nécessite des réparations.	Remplacer la zone de gabions de 780 m sur 955 m selon la fiche technique 2 (stabilisation mécanique des rives) du MELCC. Réparation du quai fédéral sur environ 60 m et extension de celui-ci sur 70 m.
Pointe-aux-Anglais	200	Anthropique avec débris de béton 150/200 m.	Naturaliser 100 m sur 200 m selon la fiche technique 1 (stabilisation naturelle des rives) du MELCC.
Parc Cauchon	125	Empierrement : 125 m sur 125 m.	Génie végétal 125 m sur 125 m.
Boulevard du Havre : section de rue riveraine et trois descentes	60	Enrochement : 60 m sur 60 m (uniquement pour section à stabiliser).	Stabiliser 60 m sur 60 m selon la fiche technique 2 du MELCC. Bonifier 3 descentes de mise à l'eau pour petites embarcations (canot, kayak, etc.) du secteur.

Source : DQ1.1, p. 8.

Dans son dernier avis, le MELCC a jugé l'étude d'impact du projet recevable à certaines conditions et a noté :

[...] qu'une amélioration notable de plusieurs concepts de protection de berges a été observée dans le dernier document de réponses aux commentaires et questions du MELCC. On remarque entre autres une diminution importante des secteurs enrochés et une approche végétale privilégiée sur plusieurs tronçons.
(PR4.3, p. 54)

Celui-ci précise que, pour tout aménagement de protection de berges, il se peut que certains événements météorologiques rares génèrent des forces érosives supérieures aux critères de conception. Les aménagements prévus continueraient alors à remplir leur fonction à condition que leur intégrité structurale soit maintenue dans le temps. Dans ces situations exceptionnelles, il est possible que des travaux correctifs soient nécessaires, tant pour les protections en enrochement que les protections végétales. C'est pourquoi le Ministère recommande qu'un plan d'inspection et d'entretien des ouvrages soit mis en œuvre par l'initiateur. Le Ministère mentionne également que l'initiateur propose certaines protections strictement végétales ou mixtes avec enrochement. Celui-ci estime que plusieurs types de végétaux sont très résistants, même lorsqu'ils sont endommagés par les glaces ou les

vagues. Il souligne que l'initiateur a prévu plusieurs coupes types des plantes arbustives et des matelas biodégradables antiérosion, ce qui lui « apparaît être des solutions intéressantes » (DQ2.1, p. 3).

Néanmoins, le MELCC indique que le manque de caractérisation qualitative et quantitative des problématiques d'érosion des berges l'empêche de statuer sur la justification des options de protection présentées. Pour lui, il est essentiel de documenter l'érosion des berges pour caractériser les besoins réels en termes de protection pour chacun des emplacements visés par le projet (PR4.3, p. 54; DQ2.1, p. 3).

À ce sujet, le Ministère constate que plusieurs de ces emplacements ne semblent pas avoir subi d'érosion significative en raison, notamment, de leur localisation dans la baie, par exemple à la Pointe-aux-Anglais (figure 1). Selon lui, la végétation présente en rive donne à penser que l'action érosive des vagues ou des glaces est moins significative à ces endroits. De plus, il estime que les photographies présentées par l'initiateur ne permettent pas d'apprécier le degré d'érosion des berges (PR4.3, p. 54).

Le MELCC estime que certains hauts fonds, comme celui présent à l'entrée de la baie Saint-François à la hauteur du parc Marcil, peuvent expliquer, entre autres, le peu de signes d'érosion visibles sur les berges du parc Cauchon sur les photos présentées par l'initiateur, même si, théoriquement, les vagues générées par le plus long fetch de la baie devraient y exercer des forces érosives très importantes (figure 1) (PR5.4, p. 54 PDF). Le MELCC précise ce qui suit :

Le fait que nous n'ayons pas reçu l'étude de modélisation des vagues ne nous permet pas de nous assurer, hors de tout doute, que les ouvrages de stabilisation prévus, notamment au parc Cauchon et à la Pointe-aux-Anglais, sont ceux de moindre impact. [...] La position du MELCC à ce sujet n'est pas arrêtée. Des discussions à cet effet avec nos experts et l'initiateur devront avoir lieu à l'étape de l'analyse de l'acceptabilité environnementale qui est présentement en cours. (DQ8.1, p. 3)

Par conséquent et en vue de l'acceptabilité environnementale du projet, le Ministère recommande à l'initiateur de :

- faire une caractérisation qualitative des problématiques d'érosion pour chacun des sites à l'étude à l'aide de photographies plus claires que celles présentées dans l'étude d'impact et dans les documents de réponses. De plus, une visite de terrain avec les responsables du MELCC est demandée au printemps lorsque la neige aura fondu;
- faire une caractérisation quantitative du taux de recul annuel des berges à l'aide de photographies aériennes et/ou de relevés topographiques historiques (si disponibles);
- dans l'optique où les caractérisations qualitative et quantitative permettent de confirmer de façon claire les secteurs où l'érosion des berges est significative, faire une étude complète du régime des vagues incluant une modélisation avec une bathymétrie actualisée pour calculer sur des bases adéquates les hauteurs des vagues de conception. À cet effet, les données de vents les plus à jour doivent être utilisées;

- en fonction des hauteurs des vagues et des niveaux d'eau de conception mis à jour, si nécessaire, réviser et adapter les concepts de protection de berges présentés dans le dernier document de réponses (PR4.3, p. 54).

Questionné par la commission d'enquête à ce sujet, l'initiateur estime que, même si des signes d'érosion sont perceptibles dans certaines sections de berges, c'est l'instabilité et l'absence de végétation plutôt que l'érosion qui constituent les problématiques actuelles, comme l'illustrent les photographies des différents secteurs transmises au ministère. Selon lui, une rencontre sur le terrain avec les experts du Ministère permettrait une meilleure compréhension des problématiques rencontrées ainsi que des besoins à satisfaire et démontrerait « de façon limpide » la nécessité de son intervention (DQ1.1, p. 7).

Il indique qu'à l'exception de la Pointe-aux-Anglais, de la langue de terre de la marina et du parc Marcil, « la majorité des berges n'ont pas bougé depuis 50 ans » grâce à la stabilisation mécanique en gabions présente. La durée de vie utile de la stabilisation étant atteinte, les berges nécessiteraient désormais des travaux de stabilisation et de végétalisation (*ibid.*).

Selon lui, il n'apparaît pas utile de pousser plus loin l'analyse au regard du régime des vagues. Celui-ci considère que les études requises ont été faites et des modèles ont été développés pour chaque emplacement qu'il prévoit aménager dans la baie, comme l'a demandé le ministère. Sur la base des études et des analyses effectuées à ce jour, il estime que les concepts sont adéquats et ne prévoit aucune mise à jour de la conception des ouvrages (DQ1.1, p. 8).

- ◆ *La commission d'enquête constate que l'information présentée par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield au moment de la tenue de la consultation ciblée sur le projet concernant le régime des vagues dans la baie Saint-François ne permet pas au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques de déterminer, hors de tout doute, que les ouvrages de stabilisation des berges prévus au parc Cauchon et à la Pointe-aux-Anglais sont ceux de moindre impact. À ce sujet, le Ministère va poursuivre les discussions avec l'initiateur à l'étape de l'analyse environnementale du projet.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques ainsi que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield se rencontrent sur le site de la baie Saint-François après la fonte de neige, au printemps 2021, afin de confirmer la présence d'érosion aux emplacements où des aménagements en berge sont prévus et conviennent des démarches à entreprendre en termes de caractérisation qualitative et quantitative des berges, de réalisation d'étude hydrodynamique du régime des vagues ainsi que d'optimisation des concepts de protection des berges.*

Le batillage

Afin d'estimer la hauteur des vagues de batillage auxquelles seraient exposés les aménagements prévus dans la baie Saint-François, l'initiateur s'est appuyé sur une analyse du phénomène réalisée par son consultant WSP en 2014 dans le cadre d'une étude sur la

caractérisation des causes d'érosion à l'île Saint-Quentin, située à Trois-Rivières. L'analyse, qui se basait sur des estimations effectuées à l'aide de formules issues de la littérature et de mesures effectuées in situ, indiquait que les vagues de batillage provoquées par des bateaux de plaisance qui navigueraient à une distance d'environ 100 m des berges auraient des hauteurs de 0,1 m, dans le cas d'une chaloupe, et de 0,3 m pour un yacht (PR5.4, p. 33). Concernant les similitudes avec la baie Saint-François, il affirme :

Bien que ces estimations aient été établies pour les caractéristiques spécifiques au site de l'île Saint-Quentin, l'ordre de grandeur est jugé représentatif de ce qui pourrait être observé dans le secteur de la baie Saint-François. Par ailleurs, les vagues générées lors d'événements aquatiques comme les Régates sont jugées du même ordre de grandeur en raison du faible volume d'eau déplacé par les embarcations circulant à haute vitesse.

(*ibid.*)

À la lumière des valeurs extrêmes évaluées pour les vagues générées par le vent, l'initiateur a conclu que les vagues de batillage demeurent peu significatives pour la conception des ouvrages de protection dans la plupart des secteurs d'intervention considérés en périphérie de la baie Saint-François (*ibid.*).

Concernant le batillage, le MELCC mentionne que plusieurs paramètres peuvent influencer la hauteur des vagues générées par un bateau, tels que la vitesse de navigation, la taille et la morphologie du bateau ainsi que la distance entre le bateau et la berge. Il indique qu'un petit bateau naviguant à haute vitesse peut générer des vagues du même ordre de grandeur qu'un bateau plus imposant, mais plus lent. Selon lui, il n'est pas possible de déterminer l'influence d'un bateau sans connaître l'ensemble des paramètres de navigation. De plus, pour le Ministère, il n'est pas possible d'établir, de prime abord, un nombre de bateaux qui serait critique pour la protection des berges de la baie Saint-François. (DQ2.1, p. 5 et 6).

Le MELCC rappelle que les protections proposées par l'initiateur sont conçues en fonction de critères comme les vagues générées par les vents ainsi que les glaces qui tiennent compte de facteurs érosifs considérés comme plus importants que le batillage. Il note cependant que l'affirmation de l'initiateur selon laquelle les vagues de batillage sont moins importantes que les vagues générées par les vents est basée sur l'hypothèse que les bateaux circulent à 100 m des berges. Afin de s'assurer que ces conditions représentent bien celles qui prévaudraient pendant la durée de vie utile des aménagements, le Ministère pourrait demander des précisions de la part de l'initiateur en phase d'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet (DQ2.1, p. 3).

À la lumière de l'ensemble des variables qui peuvent avoir des répercussions sur la pérennité des ouvrages, la commission observe qu'un certain nombre d'inconnues subsistent. En plus de l'absence de résultats de modélisation du régime des vagues dans la baie, l'étude d'impact n'offre pas d'information sur l'achalandage actuel et projeté de la baie Saint-François à la suite de l'implantation des ouvrages, ni même une projection de la

taille des bateaux qui composeraient cet achalandage. De plus, afin d'estimer la hauteur des vagues de batillage auxquelles seraient exposés les aménagements, l'initiateur s'est appuyé sur une analyse des causes d'érosion à l'île Saint-Quentin, située à Trois-Rivières. Or, cette étude est basée sur l'hypothèse que les bateaux circuleraient à 100 m des berges, ce qui ne correspond pas à la réalité du nautisme dans la baie Saint-François. L'appréciation de la stabilité des berges selon l'endroit et la pérennité des aménagements proposés dépend de la précision de cette information. La commission ne peut qu'en conclure que l'ajout de plusieurs niveaux d'incertitude dans l'évaluation environnementale ne fait qu'amplifier le risque d'erreur dans son appréciation.

Bien qu'il remette en question les hypothèses sur lesquelles l'initiateur a estimé la hauteur des vagues générées par les vents et celles causées par le batillage, le Ministère indique que les protections végétales prévues devraient leur résister, à condition qu'elles soient bien implantées dans les berges et que le réseau racinaire soit suffisamment étendu pour offrir une stabilité structurale accrue (DQ2.1, p. 3; PR5.4, annexe B).

Le Ministère souligne cependant qu'une augmentation des vagues de batillage pourrait altérer des tronçons de berges non protégés de la baie. De plus, celle-ci pourrait également engendrer une érosion des sédiments là où se trouvent des herbiers aquatiques. Le Ministère recommande alors de faire un suivi des protections végétales en berges pour s'assurer qu'elles sont bien implantées, puis de faire un entretien au besoin. Selon lui, un suivi pourrait également être réalisé pour les herbiers aquatiques en vue d'apporter des correctifs en cas de dégradation (DQ2.1, p. 3 et 4).

À cet effet, l'initiateur indique qu'il inclut désormais dans ses contrats des clauses d'entretien et de garantie qui couvrent une période de deux à trois ans, de manière à permettre aux végétaux d'atteindre une certaine maturité. Selon lui, cela permet aux équipes de la Ville de prendre le relais une fois que ceux-ci sont matures et bien implantés. L'initiateur prévoit réaliser un suivi annuel pendant la période de garantie afin de faire tout ajustement requis, tels le remplacement ou l'ajout de végétaux. Il prévoit également des inspections subséquentes à la même fréquence dans le but d'effectuer des travaux de replantation, de recépage¹⁷, de faucardage¹⁸ ou autres (DQ10.1, p. 5).

- ◆ *La commission d'enquête constate que la hauteur des vagues de batillage retenue par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield ne tient pas compte de paramètres tels que la vitesse de navigation des embarcations, leur taille, leur morphologie, le nombre et les différents types de bateaux susceptibles d'être présents simultanément dans la baie en phase d'exploitation du projet ainsi que leur effet cumulé sur le batillage.*

17. Action de couper un arbre à ras de terre dans le but d'obtenir de nouvelles pousses (Larousse, 2021a).

18. Faucher des végétaux aquatiques avec un faucard ou une faucardeuse. Un faucard est une sorte de faux munie d'un long manche ou un système de faux articulées pour couper les herbes dans les étangs et les rivières. Une faucardeuse est une machine placée sur une embarcation servant à faucarder (Larousse, 2021b).

- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que les prémisses sur lesquelles repose l'estimation de la hauteur des vagues de batillage dans la baie Saint-François ne sont pas représentatives des conditions qui prévaudraient après l'aménagement de la rampe de mise à l'eau et l'agrandissement du quai fédéral qui engendreraient une circulation potentiellement accrue de bateaux.*
- ◆ **Avis** – *En vertu du principe de protection de l'environnement, la commission d'enquête est d'avis qu'une estimation de la hauteur des vagues de batillage dans la baie Saint-François nécessiterait que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield réalise une évaluation du trafic nautique anticipé en période d'exploitation du projet qui lui permettrait d'évaluer le batillage engendré par l'ensemble des bateaux qui y navigueraient et, ainsi, de concevoir une protection optimale des berges selon des critères plus représentatifs et qui incluent les données sur le régime des glaces et la hauteur des vagues générées par les vents.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'une fois les aménagements réalisés, et la période de garantie prévue dans les contrats terminée, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield devrait mettre en œuvre un plan d'inspection et d'entretien des ouvrages, comme le recommande le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, qui comprendrait le suivi annuel des végétaux en berges déjà prévu par la Ville et inclurait un suivi des herbiers aquatiques ainsi que des tronçons de berges non aménagés de la baie Saint-François.*

5.2 Les espèces exotiques envahissantes

Une espèce exotique envahissante (EEE) est un animal, un végétal ou un micro-organisme, tel qu'un virus ou une bactérie, qui a été introduit hors de son aire de répartition naturelle et dont l'introduction ou la propagation représente une menace sur les plans environnemental, social et économique (DB3; Ministère des forêts, de la Faune et des Parcs, 2021a).

Dans le cadre du projet, l'initiateur a effectué un inventaire, en octobre 2016, dans les zones visées par les travaux. Il y a répertorié 11 espèces végétales exotiques envahissantes. Lors d'un deuxième inventaire en juin 2017 en milieu aquatique, il a constaté la présence abondante de la moule zébrée, une espèce de moule exotique envahissante. Par ailleurs, les données consultées dans le Réseau de suivi ichtyologique (RSI) du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) ont indiqué la présence d'une espèce exotique envahissante de poisson, le gobie à taches noires (PR3, p. 5-33, 5-53, 5-54, 5-63 et 5-64).

L'initiateur indique qu'en phase d'exploitation du projet la présence de plaisanciers et le déplacement de bateaux dans la baie Saint-François favoriseraient l'introduction et la propagation de certaines EEE telles que la moule zébrée et modifieraient possiblement la répartition et l'abondance de leurs populations. Selon lui, le potentiel de présence d'espèces exotiques végétales aquatiques dans la zone d'étude est réel et, une fois établies, ces espèces pourraient former d'importants herbiers très denses qui nuiraient à la navigation (PR3, p. 6-19, 6-20 et 6-22).

Lors de la séance publique de la consultation ciblée, le MFFP indiquait :

[...] au niveau de l'augmentation du trafic, bien le va-et-vient incessant, vous parliez de onze rampes de mise à l'eau dans le secteur, donc les gens, ce qu'ils font, c'est que... bien, ils vont utiliser les plans d'eau, puis ils vont circuler d'un plan d'eau à l'autre, ça augmente les risques de propagation d'espèces aquatiques envahissantes [...]. Donc l'idée, c'est que les navires, les voiliers, les bateaux, la navigation de plaisance, c'est quand même un mode de propagation, là, d'espèces aquatiques envahissantes, donc s'il y a une augmentation, [...] ça augmente les risques.
(Marie-Hélène Fraser, DT1, p. 48)

Afin d'atténuer l'impact de ces espèces en phase d'exploitation du projet, l'initiateur prévoit inspecter les rives et les herbiers aquatiques deux fois par année pour vérifier la présence d'EEE et prendre les mesures qui s'imposent, comme l'éradication. Selon lui, un suivi spécifique deux fois par année permettrait de cibler rapidement la présence de nouvelles colonies et, par le fait même, de réduire l'ampleur des mesures de contrôle et de gestion des espèces exotiques végétales à appliquer chaque année. Il éradiquerait également de telles espèces lorsqu'observées dans la marina. Par ailleurs, il prévoit inspecter et nettoyer les embarcations et l'équipement afin de prévenir l'envahissement de la baie Saint-François par la moule zébrée (PR3, p. 6-17, 6-18, 6-19 et 6-22).

- ◆ *La commission d'enquête constate que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield prévoit effectuer un suivi des espèces exotiques envahissantes en inspectant les rives, la marina et les herbiers aquatiques de la baie Saint-François deux fois par an afin de vérifier leur présence et de les éliminer, au besoin.*
- ◆ *La commission d'enquête note que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield prévoit l'inspection et le nettoyage des bateaux qui seraient mis à l'eau dans la baie Saint-François.*

Bien que préoccupé par la présence d'espèces exotiques comme le gobie à taches noires répertorié dans le lac Saint-François et dont le potentiel de présence est jugé élevé dans la baie Saint-François, le MFFP porte une attention particulière aux petites espèces susceptibles de s'agglomérer aux bateaux qui circuleraient en plus grand nombre dans la baie, telles que la moule zébrée et le cladocère épineux (PR5.4, p. 78; Marie-Hélène Fraser, DT1, p. 79).

La moule zébrée est un petit mollusque bivalve d'eau douce. Cette espèce exotique envahissante très prolifique engendre des répercussions écologiques, sociales et économiques. En se fixant sur leurs coquilles, la moule zébrée empêche les moules ou les moules d'eau douce indigènes de respirer, de creuser des galeries et de se nourrir. Elle réduit également la quantité de phytoplancton et de zooplancton disponible pour celles-ci, pour certains jeunes poissons ainsi que pour d'autres invertébrés aquatiques. C'est ainsi qu'elle a causé la disparition de vastes populations de moules d'eau douce indigènes depuis son introduction dans plusieurs plans d'eau (Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 2021b).

Par ailleurs, par son aptitude à se fixer à des surfaces submergées, elle est susceptible d'obstruer, entre autres, les prises d'eau potable, obligeant certaines municipalités à investir des sommes importantes pour contrôler leur colmatage. Au Québec, les coûts liés au contrôle de la moule zébrée représentent des millions de dollars annuellement (*ibid.*).

Même si elle peut se déplacer naturellement avec les courants d'eau¹⁹, les humains sont grandement responsables de la propagation de la moule zébrée en Amérique du Nord. Invisibles à l'œil nu, les larves sont susceptibles d'être transportées par les navires, les plaisanciers et les pêcheurs d'un plan d'eau à l'autre. Les moules se fixent également sur les embarcations, les remorques à bateaux ou tout autre véhicule ou objet immergé, y compris sur les pattes ou les plumes d'oiseaux. Les plantes aquatiques qui s'accrochent aux remorques à bateaux constituent également des vecteurs de dispersion pour les petites moules zébrées qui peuvent ainsi être transportées d'un plan d'eau à l'autre (*ibid.*).

Le cladocère épineux, quant à lui, appartient à la famille du zooplancton, constituée de petits organismes animaux en suspension dans l'eau. Bien que de petite taille, son introduction dans un plan d'eau et son potentiel reproducteur entraînent des effets négatifs en cascade pour la communauté d'organismes qui composent un écosystème aquatique (Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 2021c).

Cette espèce exotique exerce une prédation, notamment, sur le zooplancton dont il s'alimente. Les autres espèces indigènes sont ainsi directement touchées par cette compétition pour la nourriture ou, indirectement, par le changement progressif de proies disponibles. Les petites espèces indigènes de poissons et les juvéniles de plus grosses espèces voient ainsi leur croissance et leur survie limitées par une diète composée de cladocère épineux. De plus, les épines de sa queue rebutent les juvéniles et plusieurs espèces de petits poissons. Ne se nourrissant plus adéquatement, cela a une influence négative sur leur croissance, leur survie et, finalement, sur la pérennité des populations de poissons indigènes se nourrissant de zooplancton. Par ailleurs, cela peut favoriser la surproduction d'algues microscopiques et une eutrophisation de plans d'eau (*ibid.*).

Le cladocère épineux peut se propager selon différents vecteurs naturels et anthropiques en profitant, par exemple, de la connectivité hydrographique du bassin versant du plan d'eau dans lequel il s'est introduit. Il peut aussi être introduit par l'intermédiaire des activités récréatives (bateaux, chaloupes, canots, kayaks, motomarines, plongeurs) et de la pêche (bateaux, équipement de pêche, seaux d'appâts). Les œufs et les adultes peuvent se retrouver dans l'eau à bord d'embarcations de tout genre ou rester accrochés à l'équipement utilisé dans les activités de pêche récréative et nautique. Les œufs ont la capacité de survivre à la mort de la femelle qui les porte ainsi qu'à la digestion d'un poisson qui s'est

19. Une femelle adulte peut pondre de 30 000 à 1 000 000 d'œufs par année. Après éclosion, les larves se retrouvent en suspension dans l'eau durant 15 à 30 jours et peuvent être facilement transportées par les courants sur de longues distances (MFFP, 2021b).

nourri de cladocères femelles. Ainsi, un poisson transféré d'un plan d'eau à un autre peut être le vecteur d'introduction ou de propagation du cladocère épineux (Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 2021c).

À ce sujet, le MFFP mentionne que :

[...] dans les mesures qui peuvent être proposées pour limiter la propagation, c'est sûr qu'il faut faire de la prévention, de la sensibilisation, puis pour diminuer les risques de dispersion vers d'autres plans d'eau, par exemple, en phase d'exploitation, il y a une mesure qui peut être retenue, c'est le nettoyage des embarcations et des équipements de pêche, pour diminuer les risques de dispersion. Par la sensibilisation, la mise en place de stations de nettoyage, par exemple, publiques, ou des modalités réglementaires. (Marie-Hélène Fraser, DT1, p. 79)

Bien que l'initiateur prévoie l'inspection et le nettoyage des embarcations qui seraient mises à l'eau dans la baie Saint-François, celui-ci ne donne toutefois pas de détails sur les installations prévues pour sa mise en œuvre. En séance publique, il affirmait :

Bien, il n'y en a pas actuellement, là, une en place, mais effectivement, dans le projet, c'est envisagé et prévu, en fait, là, que ce qu'on veut, c'est une installation moderne qui inclut l'ensemble de cette offre de services là, notamment le nettoyage des embarcations. Ça fait que, oui, c'est quelque chose qui est envisagé. [...] ces inspections-là pourraient être faites sur l'ensemble des embarcations, qu'elles proviennent du territoire ou qu'elles proviennent de l'extérieur, je pense qu'on va avoir des installations modernes qui vont permettre d'assurer ces inspections-là, ces nettoyages-là qui seront nécessaires. (Ian Blanchet, DT1, p. 80 et 85)

Le MFFP a déposé auprès de la commission un hyperlien vers son site Web qui présente les méthodes qu'il préconise pour prévenir l'introduction et la propagation d'espèces exotiques envahissantes (DB1, p. 2), notamment le *Guide des bonnes pratiques en milieu aquatique dans le but de prévenir l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes* (Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 2018a) ainsi que le dépliant *Nettoyer pour ne pas propager* (Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 2018b) qui résume les principales informations du guide. En plus de présenter de l'information générale sur les espèces exotiques envahissantes, le guide présente des recommandations pour le nettoyage des embarcations, des remorques et de l'équipement (étapes, méthodes de nettoyage et de désinfection, produits, séchage, etc.) ainsi que pour la mise en place d'une station fixe de nettoyage d'embarcations (emplacement, équipement, récupération des déchets, panneaux d'information, etc.). Parmi les informations d'intérêt que contient le guide, il est indiqué que :

Le simple fait d'inspecter l'embarcation et l'équipement, d'en retirer les différents débris et organismes présents et de vider l'eau qui s'y est accumulée diminuerait jusqu'à 85 % des risques d'introduction et de propagation d'espèces exotiques aquatiques envahissantes (EAE). En procédant par la suite à un nettoyage efficace, le risque de propagation d'EAE par les activités de pêche et de nautisme en serait davantage réduit. (Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 2018a)

Par ailleurs, en l'absence de règlement spécifique aux espèces aquatiques envahissantes au MFFP, le Ministère souligne que les municipalités ont le pouvoir d'imposer le nettoyage des embarcations par règlement, comme c'est déjà le cas dans certaines municipalités, telles que Blue Sea et Messines situées dans la Haute-Gatineau (Marie-Hélène Fraser, DT1, p. 79 et 80; DQ9.1).

En effet, depuis le 29 juillet 2017, tout plaisancier qui met à l'eau une embarcation dans un des 50 lacs présents sur le territoire de ces deux municipalités doit préalablement laver son bateau à une des deux stations de lavage municipales. Pour cela, les non-résidents doivent s'acquitter d'un montant de 25 \$. Bien que les résidents en soient exonérés, ils doivent toutefois présenter une preuve que leur bateau a été lavé à une des stations de lavage municipales. Tout contrevenant aux règlements des deux municipalités est passible d'une amende de 300 \$. À ce sujet, le maire de la municipalité de Messines, M. Ronald Cross, affirmait :

Cette nouvelle réglementation fera en sorte que les générations futures puissent nager, pêcher et faire du bateau comme les gens l'ont fait depuis plus de 100 ans [...]. Si les lacs meurent, le moteur économique de notre région meurt. Le lavage obligatoire de bateaux assurera la santé de nos lacs.
(Municipalité de Blue Sea, 2017)

- ◆ *La commission d'enquête constate que les bateaux constituent un vecteur de propagation d'espèces exotiques envahissantes, telles que la moule zébrée et le cladocère épineux, et qu'une augmentation éventuelle du trafic nautique en période d'exploitation du projet serait susceptible non seulement d'en introduire et d'en propager dans la baie Saint-François, mais aussi de contaminer d'autres plans d'eau qui en sont exempts en y amenant des espèces exotiques présentes dans la baie.*
- ◆ *La commission d'enquête constate qu'une simple inspection de bateau et de son équipement, le retrait des débris et des organismes qui y sont présents ainsi que la vidange de l'eau qui s'y est accumulée diminuent les risques d'introduction et de propagation d'espèces exotiques envahissantes jusqu'à 85 %. Un nettoyage adéquat subséquent les réduit davantage.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield devrait suivre les recommandations du Guide des bonnes pratiques en milieu aquatique dans le but de prévenir l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes élaboré par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs pour l'aménagement et le fonctionnement de sa station d'inspection et de nettoyage des embarcations et devrait se référer au ministère, au besoin.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield devrait sensibiliser notamment les plaisanciers qui utiliseraient la rampe double de mise à l'eau projetée dans la baie Saint-François aux effets de l'introduction et de la propagation d'espèces exotiques envahissantes dans les plans d'eau ainsi qu'à la nécessité d'inspecter et de laver leurs bateaux en s'aidant du dépliant Nettoyer pour ne pas propager conçu par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.*

- ◆ **Avis** – *En vertu des principes de prévention et de préservation de la biodiversité, la commission d'enquête est d'avis que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield devrait élaborer et mettre en vigueur un règlement municipal qui contraindrait les plaisanciers à faire inspecter et nettoyer leurs embarcations avant leur mise à l'eau dans la baie Saint-François située sur son territoire, ainsi qu'à leur sortie de l'eau de la baie, afin de prévenir l'introduction et la propagation d'espèces exotiques envahissantes dans la baie Saint-François et dans d'autres plans d'eau.*

5.3 Les poissons

Afin de déterminer les espèces de poissons potentiellement présentes dans la baie Saint-François, l'initiateur a consulté les données du Réseau de suivi ichtyologique (RSI) du MFFP, mais n'a effectué aucun inventaire (PR3, p. 5-63).

Sur les 51 espèces répertoriées par le RSI dans le lac Saint-François, situé à l'embouchure de la baie Saint-François, entre 1996 et 2014, 24 étaient présentes dans la baie, dont une, l'esturgeon jaune, qui est une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* du Québec (RLRQ, c. E-12.01). Cette espèce est également désignée menacée par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC). L'initiateur estime que « la présence de l'esturgeon jaune dans le secteur à l'étude est donc probable », mais que celui-ci n'abriterait aucun habitat de fraie de l'espèce (PR3, p. 5-67; PR5.4, p. 72 à 74; PR5.2, p. 65).

En séance publique, la représentante du MFFP a présenté une mise à jour de l'information consultée par l'initiateur dans le RSI. Elle a indiqué que trois autres espèces à statut particulier ont été capturées lors de pêches effectuées dans le cadre du RSI dans le lac Saint-François en 2014. Il s'agit du fouille-roche gris et du méné d'herbe, espèces désignées vulnérables au Québec et préoccupantes au Canada, ainsi que du tête rose, espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec et jugée « non en péril » au Canada (Marie-Hélène Fraser, DT1, p. 82 et 83 : DB3; Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 2021d; Gouvernement du Canada, 2011).

- ◆ *La commission d'enquête constate que le fouille-roche gris et le méné d'herbe, deux espèces désignées vulnérables au Québec en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables, ainsi que l'esturgeon jaune et le tête rose, deux autres espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, étaient présents en 2014 dans le lac Saint-François et sont susceptibles de l'être dans la baie Saint-François.*

L'habitat du poisson

Lors d'inventaires des plantes aquatiques réalisés en octobre 2016 et en août 2019, l'initiateur a constaté que les zones peu profondes de la baie Saint-François, qui s'étendent sur 130 ha, sont majoritairement constituées d'herbiers aquatiques. Relativement homogènes, ces herbiers regroupent peu d'espèces principalement herbacées telles que le myriophylle,

le cornifle nageant, la vallisnérie d'Amérique, l'élodée du Canada ainsi que plusieurs potamots. Une algue, le chara, est souvent présente à faible profondeur (PR3, p. 5-47; PR6, p. 5-15).

Les travaux de stabilisation des berges et les aménagements prévus dans le cadre du projet, notamment aux emplacements de la rampe de mise à l'eau prévue au parc Marcil, du quai fédéral et de la langue de terre de la marina, occasionneraient un empiétement en milieu aquatique dans des herbiers qui constituent un habitat pour les espèces de poissons présentes dans la baie Saint-François. Cela engendrerait une destruction permanente de 4 580 m² d'habitats, une détérioration permanente de leur qualité sur une superficie de 1 415 m² ainsi qu'une perturbation temporaire de ceux-ci sur une surface de 5 147 m² (PR6, p. 6-2).

Puisque ces empiétements ne pourraient pas être évités, l'initiateur prévoit compenser les pertes permanentes d'habitat en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (L.C. 2002, c. 29) et de la *Loi sur les pêches du Canada* (L.R.C. 1985, c. F-14) en aménageant trois herbiers aquatiques dans la baie Saint-François sur une superficie de 5 000 à 6 500 m² (figure 1) (PR5.4, p. 85). Ainsi, un premier herbier serait aménagé dans le secteur du parc Marcil en continuité d'un herbier présent à l'abri d'une petite île située à l'extrémité de la rue Lynch. Cet emplacement particulier d'une superficie de 2 000 à 3 500 m² serait protégé en dépit de l'exposition relative du secteur du parc Marcil aux vents et aux vagues. D'une superficie de 1 200 m², un second herbier serait situé immédiatement à l'est de la nouvelle rampe de mise à l'eau prévue dans le projet. Enfin, un troisième herbier de 1 600 m² serait implanté dans le secteur le mieux abrité de la Pointe-aux-Anglais, à proximité de l'avenue du Centenaire (PR6, p. 8-1).

Ces herbiers seraient constitués de trois strates, soit une succession de plantes émergentes, submergées et flottantes, toutes indigènes. Ils accompliraient l'ensemble des fonctions écologiques fournies par des herbiers aquatiques naturels. Hormis un suivi des espèces végétales exotiques envahissantes, l'initiateur indique qu'aucun entretien ne serait nécessaire pour maintenir leurs fonctionnalités.

- ◆ *La commission d'enquête constate que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield réaliserait un projet de compensation des habitats du poisson qui seraient détruits par la réalisation des travaux de stabilisation des berges et les aménagements prévus dans la baie Saint-François, notamment par la construction d'une nouvelle rampe de mise à l'eau et par l'agrandissement du quai fédéral.*

L'augmentation du trafic nautique et l'habitat du poisson

Dans son étude d'impact, l'initiateur indique qu'en phase d'exploitation du projet, l'augmentation du trafic nautique et le déplacement de bateaux le long de la rive seraient susceptibles de perturber les poissons qui fréquentent la baie Saint-François et de modifier l'abondance ainsi que la répartition des populations présentes. Il précise que cette perturbation s'échelonnerait essentiellement sur la période propice à la navigation, soit de

mai à octobre. Pour atténuer ces impacts, il prévoit « appliquer toutes les mesures d'atténuation visant à préserver l'intégrité du milieu physique ainsi que celles propres aux groupements végétaux terrestres et aquatiques en phase d'exploitation ». Ces mesures correspondent aux mesures d'atténuation mentionnées dans les sections du présent chapitre sur la stabilité des berges, les espèces exotiques envahissantes (notamment l'inspection et le nettoyage des embarcations et de l'équipement afin de prévenir l'envahissement par la moule zébrée) et la qualité de l'eau de la baie Saint-François. Il en conclut « qu'en raison de la grande mobilité de l'ichtyofaune ainsi que des mesures d'atténuation qui seront mises en place, l'intensité de l'impact est jugée faible » (PR3, p. 6-22).

Toutefois, en séance publique, le MFFP a indiqué :

[...], si on peut prendre l'augmentation du trafic nautique, on peut présumer aussi qu'il va y avoir de plus en plus de circulation, c'est sûr que, au niveau des vitesses, vous l'avez soulevé tout à l'heure, où ça peut présenter des risques de brassage de sédiments, par exemple, ou l'effet du batillage des vagues [...] l'érosion des berges. Il reste que les herbiers aquatiques sont des milieux d'importance pour la faune aquatique, que ce soit pour le poisson, pour l'herpétofaune, donc s'il y avait... une présence augmentée du trafic nautique près des berges, ça serait peut-être un impact à envisager sur la destruction des herbiers ou le brassage des sédiments qui pourraient occasionner une augmentation [...] par la fréquentation de la baie.
(Marie-Hélène Fraser, DT1, p. 48)

À ce sujet, le MELCC indique que :

La présence de plaisanciers et le déplacement des bateaux dans la baie sont une source d'impact sur la végétation aquatique, qui est un habitat d'importance pour la faune. Des impacts sont appréhendés sur la remise en suspension de sédiments par les bateaux et son effet sur la détérioration des herbiers aquatiques par broyage et déracinement étant donné la faible profondeur autour de la baie.
(PR5.2, p. 72)

Le Ministère a donc demandé à l'initiateur s'il prévoit baliser les secteurs dans les zones peu profondes de la baie où des herbiers aquatiques sont présents et mettre en application une réglementation pour interdire la circulation des embarcations à moteur (*ibid.*). Sur ce point, l'initiateur a affirmé, sans toutefois s'y engager :

D'emblée, il apparaît raisonnable de protéger les différents herbiers aquatiques présents dans la baie Saint-François. Les secteurs pourraient être balisés aisément et des panneaux pourraient être mis en place pour conscientiser la population et les propriétaires d'embarcation à réduire leur vitesse en périphérie des herbiers et le long des rives.
(PR5.2, p. 73)

Bien que l'initiateur estime que les secteurs dans lesquels il prévoit aménager les herbiers aquatiques pour compenser les habitats du poisson qui seraient perdus lors de la réalisation du projet ne sont pas propices à la navigation, celui-ci indique que des bouées pourraient être installées pour empêcher des embarcations d'y pénétrer et ainsi les protéger si une problématique survenait (*ibid.*; DQ1.1, p. 10).

- ◆ *La commission d'enquête constate que, hormis une inspection deux fois par année des herbiers pour vérifier la présence d'espèces exotiques envahissantes et les éradiquer au besoin, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield ne prévoit pas de mesure particulière pour atténuer les impacts du brassage de sédiments qui serait causé par une présence accrue de plaisanciers et l'augmentation du trafic nautique qui en découlerait sur les populations de poissons susceptibles de fréquenter la baie Saint-François et sur leurs habitats.*
- ◆ *La commission d'enquête constate que, selon le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, une éventuelle augmentation du trafic nautique dans la baie Saint-François serait susceptible d'occasionner un brassage de sédiments ainsi que leur remise en suspension et de détériorer les herbiers aquatiques qui constituent des habitats du poisson dans la baie Saint-François notamment par broyage et déracinement.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield devrait s'engager à baliser les zones peu profondes de la baie Saint-François où des herbiers aquatiques sont présents et y interdire la navigation ainsi que mettre en place des panneaux pour sensibiliser les plaisanciers à réduire la vitesse de leurs bateaux à proximité de ces herbiers.*

La qualité de l'eau de la baie Saint-François

L'initiateur anticipe également des risques de dégradation de la qualité de l'eau en raison notamment de l'augmentation des usagers de la baie Saint-François, de déversements accidentels de produits pétroliers et d'autres contaminants par les propriétaires d'embarcations motorisées. À titre de mesure d'atténuation, il prévoit effectuer un suivi de la qualité des eaux de surface afin de rapporter tout dépassement des critères applicables et apporter les correctifs adéquats (PR3, p. 6-12 et 6-13). Au besoin, il bonifierait également la réglementation de la marina concernant :

- l'entreposage du carburant ou de tout autre produit dangereux (interdiction sur les quais ou ailleurs sur le site, sauf aux endroits clairement identifiés par la marina);
- la vidange des huiles usées, carburants, liquides inflammables ou toute autre matière pouvant présenter un risque pour l'environnement (interdiction de rejets en eau);
- la vidange des réservoirs septiques des embarcations (seul l'équipement de vidange de la marina peut être utilisé pour procéder à cette vidange sur le site) (PR3, p. 6-13).

Il estime enfin qu'une « révision de la formation du personnel de la marina et des personnes clés à la Ville, sur les règlements en vigueur, et une diffusion de cette information à tous les usagers de la marina » contribueraient également à limiter les risques (*ibid.*).

Concernant la qualité de l'eau de la baie Saint-François, l'étude d'impact mentionne :

De façon générale, les trois stations affichent des concentrations similaires pour les différents paramètres mesurés. Les concentrations en métaux et métalloïdes sont faibles, à l'exception de l'aluminium et du mercure pour lesquels des dépassements sont observables. En effet, les concentrations en aluminium dépassent aux trois stations le critère pour la protection de la vie aquatique eau douce-exposition long terme du Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME). Pour le mercure, aux deux stations où des concentrations ont été détectées (ST1 et ST3), le critère générique de la qualité de l'eau du MDDELCC (aux fins de consommation) est dépassé. L'eau de surface de la baie Saint-François est basique et relativement pauvre en éléments nutritifs. Finalement, la turbidité est faible et conséquemment les concentrations en MES [matières en suspension] sont faibles ».
(PR3, p. 5-32 et 5-33)

Dans une réponse à une question de la commission, le MELCC indique que ses critères de qualité de l'eau visent l'ensemble des organismes aquatiques, y compris les poissons. Le Ministère n'anticipe aucun impact des concentrations d'aluminium et de mercure ainsi que de la relative pauvreté de l'eau en éléments nutritifs sur ces organismes (DQ5.1, p. 2).

- ◆ *La commission d'enquête constate qu'au regard de la qualité de l'eau de la baie Saint-François au moment de la réalisation de l'étude d'impact sur le projet et de la tenue de la consultation ciblée, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques n'appréhende aucun impact pour l'ensemble des organismes aquatiques, y compris les poissons.*

5.4 Les changements climatiques

Dans la procédure d'évaluation environnementale, la directive ministérielle transmise à l'initiateur comporte l'obligation d'évaluer la contribution du projet au bilan d'émission de GES du Québec (PR2.1, p. 9).

L'adaptation aux changements climatiques

L'initiateur reconnaît que les changements climatiques auront un impact sur l'augmentation de la température, les variations de température, l'augmentation des vents, le comportement des glaces et la quantité d'eau de ruissellement. L'initiateur indique que plusieurs de ces paramètres sont déjà pris en compte dans la conception des nouveaux ouvrages et que certaines améliorations pourraient être apportées à l'étape de l'ingénierie détaillée du projet (PR5.2, p. 31).

L'initiateur identifie l'augmentation de la température en été et la fréquence des tempêtes comme étant les principaux risques climatiques auxquels fait face la baie Saint-François (PR4.3, p. 47). Cependant, il n'a prévu aucune mesure d'adaptation aux impacts des changements climatiques dans la baie, parce qu'il dit ne pas en anticiper (PR5.2, p. 30).

Tout d'abord, il estime que la topographie des lieux affectés par le projet offre peu de marge de manœuvre pour des mesures d'adaptation aux changements climatiques, dans la mesure où les enrochements projetés protègent la plupart des talus visés par le projet. Selon lui, les infrastructures proposées dans le cadre du projet (parcs, pistes cyclables, stationnement, etc.) sont déjà de nature résiliente face aux inondations et aux changements climatiques. Enfin, il affirme ne pas prévoir d'impacts des changements climatiques sur le niveau d'eau dans la baie « aussi longtemps qu'Hydro-Québec contrôlera le réservoir hydrographique de la centrale de Beauharnois selon les mêmes modalités qu'à ce jour » (PR5.2, p. 30).

Le MELCC a jugé l'analyse des impacts des changements climatiques effectuée par l'initiateur recevable. Il est satisfait de ses propositions, soit d'augmenter les surfaces vertes et perméables et de planter un maximum d'arbres autour du stationnement du parc Marcil. Le Ministère souhaite néanmoins que l'initiateur conserve les arbres existants aux lieux visés par des aménagements du projet et qu'il fasse des projections climatiques afin de s'assurer que le niveau de service soit maintenu tout au long de la vie utile des ouvrages du projet (PR4.3, p. 47).

Les gaz à effet de serre en phase de construction

À la suite de la directive du MELCC d'évaluer la contribution du projet au bilan des émissions de GES du Québec, l'initiateur a identifié les sources potentielles de GES de son projet et proposé des mesures visant à minimiser ces émissions durant les travaux (PR2.1, p. 3; PR5.1, p. 36). Il estime les émissions de GES liées à la phase de construction du projet à 804 tonnes de CO_{2eq}. À ces émissions s'ajouteraient 103 tonnes de CO_{2eq} liées au transport et à la logistique des entrants et sortants (PR5.4, annexe H, p. 6).

Le MELCC a jugé recevable la quantification des émissions de GES faite par l'initiateur et l'estime généralement adéquate. Il considère également que les facteurs d'émission et les sources présentés sont pertinents et justes. Le Ministère rappelle que l'initiateur devra présenter un plan de surveillance des émissions de GES du projet et l'incite à considérer des mesures d'atténuation additionnelles, telles que la minimisation des distances de transport du matériel (PR4.3, Note, p. 41-44).

Les gaz à effet de serre en phase d'exploitation

L'étude d'impact indique que la présence d'une nouvelle rampe de mise à l'eau et l'aménagement de nouveaux quais au parc Delpha-Sauvé favoriseraient l'augmentation du nombre de bateaux qui fréquenteraient la baie Saint-François, ce qui serait susceptible d'engendrer une hausse des émissions de GES (PR3, p. 6-11). Toutefois, l'initiateur précise :

À l'heure actuelle, ces émissions ne sont pas quantifiables puisque le type de moteur, le type de carburant et la consommation moyenne par bateau ne sont pas connus. Il faut toutefois nuancer en mentionnant que ce sera majoritairement les mêmes utilisateurs. De plus, l'augmentation du nombre de places à quai au parc Delpha-Sauvé ne se traduira pas par une augmentation proportionnelle de l'achalandage. Il importe également de souligner que l'impact de ce type d'émission se mesure à plus grande échelle et qu'en regard des émissions globales de GES, dont la plus grande source au Québec est le transport routier, la navigation de plaisance ne représente qu'une infime fraction de ces émissions. L'impact des travaux autour de la baie Saint-François, à l'échelle régionale et *a fortiori* nationale, est négligeable.

(*Ibid.*)

Il soutient que la Ville n'anticipe pas de changement notable en ce qui concerne la fréquentation des sites nautiques visés par le projet parce que l'objectif du projet n'est pas d'accroître l'utilisation des rampes, mais plutôt de répondre aux besoins des citoyens et d'assurer leur sécurité. L'initiateur estime que les nouveaux aménagements du projet auraient « une influence infime » sur l'achalandage nautique par rapport aux autres facteurs qui produisent du trafic nautique (DQ1.1, p. 1 et 2). Pour lui, ces « émissions devraient être équivalentes ou moindres que les émissions actuelles » et il considère :

[...] que toute augmentation présumée de GES due à une augmentation hypothétique de l'utilisation de la rampe de mise à l'eau est largement compensée par la meilleure gestion de cette installation, la diminution des émissions des camions-remorques à bateau fonctionnant au ralenti, l'absorption des GES par les nombreux arbres qui seront plantés au parc Marcil et la végétalisation de toutes les berges du projet.

(DQ1.1, p. 2)

Questionné en séance publique, le MELCC a mentionné que, dans les projets de stabilisation de berges, l'accent est mis sur l'évaluation des GES en phase de construction plutôt qu'en phase d'exploitation. Il considère que durant cette phase, les GES seraient émis par des bateaux qui sont des « sources indirectes » sous la responsabilité des propriétaires d'embarcations et que celles-ci sont intégrées au prix du carburant. Ces émissions étant indépendantes de l'initiateur, elles ne peuvent donc pas lui être attribuées. Il estime ne pas disposer d'informations pour déterminer si les aménagements prévus dans le projet génèreraient une augmentation de l'achalandage ou une augmentation des GES en phase d'exploitation. Par conséquent, le Ministère estime qu'il :

[...] n'aurait pas de marge de manœuvre avec le décret pour le faire avec le promoteur. Donc, est-ce que ça vaut la peine dans ce contexte-là de l'évaluer, de le calculer? L'information peut être intéressante mais il faut aussi cibler l'augmentation, [...] le projet, il n'amène pas une nouvelle exploitation globale de navigation dans la baie. Nous, c'est de cette façon qu'on l'analyse. C'est une augmentation potentielle, qui n'est pas chiffrée jusqu'à date – effectivement, il y a peut-être un manque d'informations par rapport à ça... (Guillaume Thibault, DT1, p. 69-70)

Et, sans pouvoir s'appuyer sur une évaluation du trafic nautique en période d'exploitation, il en conclut :

[...] ce projet-là, ce n'est pas un projet qui soulève un enjeu majeur pour les gaz à effet de serre, là, ça fait que tant qu'on n'a pas la démonstration claire que l'augmentation attendue va amener des nouveaux bateaux [...] l'analyse qu'on en fait depuis le début, c'est qu'on ne pense pas que c'est significatif, là, ça fait qu'on ne pense pas que c'est nécessaire pour l'instant, à la lumière des informations qu'on a.
(Guillaume Thibault, DT1, p. 70)

- ◆ *La commission d'enquête constate que le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques juge recevable l'évaluation effectuée par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield concernant l'impact des changements climatiques sur le projet et est satisfait de ses propositions. Il juge aussi recevable la quantification des émissions de gaz à effet de serre effectuée par la Ville pour la phase de construction du projet et l'estime généralement adéquate. Il considère que les facteurs d'émission et les sources présentés sont pertinents et justes.*

Il est utile de rappeler qu'en 2010 la Ville a adopté son premier Plan d'action en développement durable avec une majeure en environnement (PADD-E). Ce plan, mis à jour en 2015, propose une série de 34 objectifs à atteindre par la réalisation de 178 actions, dont celle de « mettre à jour l'inventaire de GES réalisé en 2011 » et celle de « mettre à jour le Plan d'action de réduction de GES de 2013 » (Salaberry-de-Valleyfield, 2016, p. 4 à 5 et 28; Salaberry-de-Valleyfield, 2017, p. 1 PDF).

Sur proposition du MARE et d'autres groupes de la région du Suroît, les membres du Conseil municipal de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield ont adopté à l'unanimité, en septembre 2020, une résolution déclarant l'état d'urgence climatique. Cette résolution inclut diverses mesures, notamment la mise à jour du PADD-E, l'élaboration d'un plan d'ensemble touchant toutes les sources de gaz à effet de serre et des interventions auprès des autres paliers de gouvernement pour faire respecter ces engagements (Mouvement d'action régional en environnement, 2020; Pitre, 2020).

Puisque la Ville a identifié le secteur de la baie Saint-François comme l'axe de développement à prioriser pour s'assurer de retombées économiques (PR6, p. 2-1), elle gagnerait à étendre la période de référence²⁰ de ses quantifications à la phase d'exploitation de son projet. En faisant une projection des émissions que pourrait générer ce projet dans sa phase d'exploitation, la Ville se doterait de données quantifiables à partir desquelles elle pourrait dériver des indicateurs du trafic nautique. Ces derniers lui permettraient de quantifier les GES liés au trafic nautique et de les intégrer à son inventaire ainsi qu'à son Plan de réduction de GES (DQ6.2, p. 15).

20. L'organisme doit établir une année de référence historique pour les émissions et les suppressions de GES à des fins comparatives ou pour satisfaire aux exigences d'un programme GES ou à d'autres usages prévus pour l'inventaire des GES. Les émissions ou les suppressions de l'année de référence peuvent être quantifiées en fonction d'une période spécifique (par exemple une année ou une période de l'année si l'activité de l'organisme a un caractère saisonnier) ou moyennées sur plusieurs périodes (plusieurs années, par exemple). L'organisme peut modifier son année de référence, mais doit justifier toute modification (ISO, 2018, p. 11).

Dans le cas du projet de stabilisation des berges, la directive ministérielle mentionne que « l'initiateur doit évaluer la contribution du projet au bilan d'émission de GES du Québec » (PR2.1, p. 3).

- ◆ *La commission d'enquête constate que, bien qu'elle anticipe dans son étude d'impact une hausse de la fréquentation de la baie Saint-François qui augmenterait les émissions de gaz à effet de serre en phase d'exploitation du projet, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield ne les a pas quantifiées et n'a prévu aucune mesure d'atténuation.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'une éventuelle quantification des émissions de gaz à effet de serre du projet de stabilisation des berges et aménagements contigus à la phase d'exploitation constitue pour la Ville de Salaberry-de-Valleyfield une occasion qu'elle devrait saisir pour l'inscrire dans sa planification stratégique, qui sera en vigueur au cours de l'année 2021, et ainsi progresser vers l'atteinte de l'objectif de qualité de l'air de son PADD-E 2.0 et de réduction des îlots de chaleur sur son territoire.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'une estimation des émissions de gaz à effet de serre en période d'exploitation du projet pourrait bénéficier à la Ville de Salaberry-de-Valleyfield pour consolider la prise en compte des changements climatiques et les actions de réduction des émissions qu'elle a déjà menées. Toutefois, une estimation des émissions de gaz à effet de serre pour la phase d'exploitation nécessiterait que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield effectue préalablement une évaluation du trafic nautique dans cette phase du projet.*

Conclusion

Le présent mandat de consultation ciblée a porté sur les impacts du projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François associés à l'augmentation du trafic nautique et à la taille des embarcations dans la baie dues à la construction d'une nouvelle rampe de mise à l'eau de grande dimension et à l'agrandissement du quai fédéral.

Ce projet a toutefois été considéré par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) comme en étant un de stabilisation de berges, et ce, sans tenir compte des infrastructures connexes qui font l'objet du présent mandat confié au BAPE. La directive et la recevabilité de l'étude d'impact ont donc été orientées par le Ministère sur les enjeux inhérents aux travaux de stabilisation sans examiner et documenter les répercussions directes et indirectes qui pourraient être engendrées par les infrastructures connexes. Ce faisant, la commission n'a pu que constater qu'une portion de l'évaluation environnementale du projet reste à faire puisque des enjeux n'ont pu être documentés par l'initiateur avant ou pendant le mandat. Afin d'y parvenir, la commission propose une liste d'éléments qui devraient être étudiés dans le but de permettre au processus de décision de s'appuyer sur une information de qualité, complète et crédible.

Au terme de son analyse, la commission d'enquête conclut que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield n'a effectué aucune estimation des besoins en termes de capacité de mise à l'eau et de stationnement d'embarcations à quai. Elle n'a pas évalué les impacts de l'augmentation de la capacité d'accueil de ses installations ainsi que la croissance potentielle du trafic nautique qui en découlerait en période d'exploitation du projet qui constituent les cibles dans le mandat de consultation ciblée confié au BAPE. En dépit de l'indication faite par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield dans son étude d'impact sur un accroissement du trafic nautique anticipé, celle-ci affirmait en séance publique que la construction d'une rampe de mise à l'eau de grande dimension et l'agrandissement du quai fédéral ne causeraient pas d'augmentation du trafic nautique dans la baie Saint-François.

Le MELCC devrait expressément demander à la Ville de Salaberry-de-Valleyfield d'estimer les besoins en termes de capacité de mise à l'eau ainsi que de stationnement à quai dans la baie Saint-François, de les lui transmettre et de les rendre publics avant que le Ministère n'émette son décret d'autorisation du projet. Il devrait aussi exiger que la Ville effectue une évaluation des impacts de la construction de la rampe de mise à l'eau de grande dimension ainsi que de l'agrandissement du quai fédéral sur le trafic nautique dans la baie Saint-François en période d'exploitation du projet et propose des mesures d'atténuation éventuelles. La Ville devrait transmettre cette évaluation au Ministère et la rendre publique avant l'émission du décret d'autorisation du projet. Une telle évaluation selon les consignes du MELCC est nécessaire notamment sur les plans du climat sonore, de la sécurité des usagers ainsi que du brassage et de la remise en suspension de sédiments susceptibles de détériorer les herbiers aquatiques qui constituent des habitats du poisson dans la baie Saint-François.

Par ailleurs, un surdimensionnement de la grande rampe ainsi que de tout autre constituant de la rampe double de mise à l'eau prévue dans le projet, que ce soit la petite rampe ou les trois trottoirs, occasionnerait inévitablement un empiétement permanent additionnel sur le littoral et le milieu riverain et irait à l'encontre de la Politique de la protection des rives, du littoral et des plaines inondables du Québec. En vertu des principes de développement durable *prévention* et *protection de l'environnement*, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield devrait limiter chacun des constituants de la rampe double de mise à l'eau, soit la grande et la petite rampe ainsi que les trois trottoirs prévus, à des dimensions nécessaires et suffisantes pour assurer leur fonctionnalité et leur usage sécuritaire. Le Ministère devrait également lui demander de réduire les dimensions et la capacité portante de la remorque autopropulsée prévue en fonction des plus grands bateaux qui seraient manutentionnés, soit 17 m de longueur et 17 t.

Dans la perspective de mandats de consultations ciblées à venir, le MELCC devrait évaluer dans quelle mesure des activités ou des aménagements connexes à des projets de restauration de berges, ou autres, qui seraient déposés par des initiateurs, tels que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, nécessiteraient la production de données essentielles à la compréhension des enjeux qu'ils soulèvent, à l'évaluation de leurs impacts et à l'application de mesures d'atténuation, cela dans le but de les inclure dans la liste des éléments requis par les directives ministérielles transmises aux initiateurs de projets.

Fait à Québec,



Georges Lanmafankpotin
Président de la commission
d'enquête

Ont collaboré à la rédaction du rapport :
Kassiwamala-Sarah Bilé-N'Dédé, analyste stagiaire
Karim Chami, analyste

Avec la collaboration de :
Amal Bouchrik, agente de secrétariat
Line Jobin, coordonnatrice
Julie Olivier, conseillère en communication

Annexe 1

**Les renseignements
relatifs au mandat**

La requérante de la consultation ciblée

M^{me} Émilie Poirier

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, c. Q-2) était de tenir une consultation ciblée et de faire rapport au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 14 décembre 2020.

La commission d'enquête et son équipe

La commission

M. Georges Lanmafankpotin, président

Son équipe

M^{me} Kassiwamala-Sarah Bilé-N'Dédé,
analyste stagiaire
M^{me} Amal Bouchrik, agente de secrétariat
M. Karim Chami, analyste
M^{me} Line Jobin, coordonnatrice
M^{me} Julie Olivier, conseillère en communication

Avec la collaboration de :

M^{me} Virginie Begue, soutien à l'édition
M. Pierre Dufour, responsable de la webdiffusion
et réalisateur des séances numériques
M^{me} Karine Fortier, responsable de l'infographie et
assistante à la réalisation des séances numériques
M^{me} Marie-Ève Gendron, responsable de la régie
des séances numériques
M^{me} Ariane Michaud-Gagnon, chargée de l'édition
M. Raphael Sioui, responsable de la webdiffusion

La consultation ciblée

Les rencontres préparatoires

7 et 8 décembre 2020

Rencontres préparatoires tenues à Québec
en visioconférence

Séance publique

16 décembre 2020
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
Séance tenue à Québec en visioconférence

L'initiateur

Ville de Salaberry-de-Valleyfield
Ses consultants

M. Ian Blanchet, porte-parole
M. Jacques F. Duval

EXP

M. Pierre Beauchamp

WSP

M. Bernard Fournier
M. Patrick Lafrance
M. Justin McKibbon

Les personnes-ressources

Ministère de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements
climatiques (MELCC)

M. Guillaume Thibault, porte-parole
M. François Coderre
M. François Delaître
M. Pierre Michon

Ministère des Forêts, de la Faune
et des Parcs (MFFP)

M^{me} Marie-Hélène Fraser, porte-parole
M^{me} Sylvie Laurence

A collaboré par écrit :

Pêches et Océans Canada – Région du Québec

Les participants

		Séance publique	
		Questions	Mémoires
Les citoyens			
M. Claude Boileau		X	
M. Elie Hanna		X	
M. Alexis Legault		X	
M. David Pharand		X	
M ^{me} Émilie Poirier		X	
Les organismes			
Comité Républicain Conservateur Québec	M. Patrizio Oliviero Armani Grecco	X	
Mouvement d'action régional en environnement (MARE)	M. Martin Legault M ^{me} Émilie Poirier	X	DM1 DM1.1

Un mémoire a été déposé et présenté à la commission d'enquête en consultation ciblée, ainsi que six opinions verbales. Quant aux mémoires non présentés, la commission a pris des dispositions afin de confirmer le lien entre ces mémoires et leurs auteurs.

Annexe 2

**Les seize principes de la
*Loi sur le développement durable***

Les principes

Santé et qualité de vie : Les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature;

Équité et solidarité sociales : Les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales;

Protection de l'environnement : Pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement;

Efficacité économique : L'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement;

Participation et engagement : La participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique;

Accès au savoir : Les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en œuvre du développement durable;

Subsidiarité : Les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés;

Partenariat et coopération intergouvernementale : Les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci;

Prévention : En présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source;

Précaution : Lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement;

Protection du patrimoine culturel : Le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs, reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent;

Préservation de la biodiversité : La diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens;

Respect de la capacité de support des écosystèmes : Les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité;

Production et consommation responsables : Des changements doivent être apportés dans les modes de production et de consommation en vue de rendre ces dernières plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental, entre autres par l'adoption d'une approche d'écoefficiente, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources;

Pollueur payeur : Les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci;

Internalisation des coûts : La valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, depuis leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.

Annexe 3

La documentation déposée

Les centres de consultation

Bureau du BAPE
Québec

En raison du contexte entourant la COVID-19, la documentation n'est disponible qu'en version numérique dans notre site Web (www.bape.gouv.qc.ca/fr/participer/periode-information-publique/demander-consultation-publique-mediation/).

La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Procédure

PR1 Avis de projet

PR1 – VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Avis de projet, avril 2017, 52 pages.

PR2 Directive ministérielle

PR2.1 – MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Directive, mai 2017, 30 pages.

PR3 Recevabilité de l'étude d'impact

PR3 – VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Étude d'impact, décembre 2017, 608 pages.

PR4 Avis (ministères et organismes)

PR4 – AUTEURS MULTIPLES. Avis d'experts sur la recevabilité, octobre 2018, 63 pages.

PR4.2 – AUTEURS MULTIPLES. Avis des experts sur la recevabilité, juin 2019, 39 pages.

PR4.3 – AUTEURS MULTIPLES. Avis des experts sur la recevabilité, février 2020, 54 pages.

PR5 Questions et commentaires

PR5.1 – MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Questions et commentaires, octobre 2018, 38 pages.

PR5.2 – VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Réponses aux questions et commentaires du 2 octobre 2018, mai 2019, 508 pages.

PR5.3 – MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. QUESTIONS ET COMMENTAIRES – Deuxième série, août 2019, 29 pages.

PR5.4 – VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Réponses aux questions et commentaires – Deuxième série, décembre 2019, 361 pages.

PR5.5 – MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Complément d'information nécessaire à la recevabilité, février 2020, 3 pages.

PR5.6 – VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Réponses aux questions et commentaires du 25 février 2020, mars 2020, 187 pages.

PR6 Résumé

PR6 – VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement, mars 2020, 126 pages.

PR7 Avis de recevabilité ou de non-recevabilité

PR7 – MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact, mars 2020, 5 pages.

PR8 Participation publique

PR8.1 – MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une période d'information publique, avril 2020, 2 pages.

PR8.2 – VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Avis sur la tenue d'une période d'information publique, mai 2020, 1 page.

PR8.3 – MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une consultation ciblée, octobre 2020, 1 page.

PR8.4 – AUTEURS MULTIPLES. Requêtes d'audiences ou de médiation, juin 2020, 5 pages.

PR8.5 – BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Recommandation du BAPE sur le type de mandat qui devrait lui être confié, juillet 2020, 2 pages.

PR14 WSP. Réponse à une question posée lors de la séance publique d'information du 21 mai 2020, 26 mai 2020, 1 page.

Correspondance

- CR2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Lettre de nomination du commissaire, 13 novembre 2020, 1 page PDF.
- CR3** VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Berges Baie St-François, site et lots, 5 mai 2020, 1 page PDF.

Communication

- CM2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqués de presse relatifs à l'audience publique.
- CM3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Curriculum vitæ du commissaire, s. d., 1 page.
- CM4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqués de presse relatifs à la consultation ciblée.
- CM4.1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqué de presse annonçant le début de la consultation ciblée, 2 décembre 2020, 2 pages.

Avis

- AV3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Compte rendu de la période d'information, du 12 mai au 26 juin 2020, 7 pages PDF.
- AV8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. « Avis public », Le Saint-François, 9 décembre 2020, 1 page.

Par l'initiateur

- DA1** VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Présentation du projet au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 16 décembre 2020, 25 pages PDF.
- DA2** VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Réponses aux questions formulées par la commission d'enquête lors de la séance du 16 décembre 2020, s. d., 1 page.
- DA3** VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Précisions en regard des préoccupations soulevées par les requérants, 15 décembre 2020, 86 pages PDF.

Par les personnes-ressources

- DB1** MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Documentation complémentaire pertinente, 10 décembre 2020, 1 page et annexe.
- DB2** MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Mission et éléments fauniques évalués*, 16 décembre 2020, 5 pages PDF.
- DB3** MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *La communauté des poissons – annexe 1*, s. d., 1 page.

Par les participants

Aucun document déposé.

Par la commission

- DD1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions reçues par écrit du 2 décembre 2020 au 8 janvier 2021 à 16 h, s. d., 1 page.

Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions à la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, 18 décembre 2020, 5 pages.
- DQ1.1** VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Réponses aux questions du document DQ1, s. d., 11 pages.
- DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 18 décembre 2020, 3 pages.
- DQ2.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Réponses aux questions du document DQ2, 6 janvier 2021, 8 pages.
- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 18 décembre 2020, 2 pages.
- DQ3.1** MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponses aux questions du document DQ3, 21 décembre 2020, 1 page.
- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions à Pêches et Océans Canada – Région du Québec, 18 décembre 2020, 2 pages.

- DQ4.1** PÊCHES ET OCÉANS CANADA. Réponses aux questions du document DQ4, 7 janvier 2021, 4 pages PDF.
- DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 5 janvier 2021, 2 pages.
- DQ5.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Réponses aux questions du document DQ5, 8 janvier 2021, 3 pages et annexe.
- DQ6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions à la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, 12 janvier 2021, 3 pages.
- DQ6.1** VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Réponses aux questions du document DQ6, s. d., 3 pages.
- DQ6.2** ENVIRO-ACCÈS. *Inventaire 2016 des émissions de gaz à effet de serre de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield*, complément de réponse à la question 6 du document DQ6.1, 12 juin 2017, 24 pages.
- DQ6.3** TAKT-ETIK. *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre*, complément de réponse à la question 5 du document DQ6.1, 30 octobre 2013, 88 pages.
- DQ6.4** CONSORTIUM EXP. et WSP. *Rampe de mise à l'eau*, complément de réponse à la question 2 du document DQ6.1, s. d., 2 pages PDF.
- DQ6.5** VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. *Soirée « Développement durable »*, complément de réponse à la question 5 du document DQ6.1, s. d., 44 pages PDF.
- DQ7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions à la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, 25 janvier 2021, 3 pages PDF.
- DQ7.1** VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Réponses aux questions du document DQ7, 25 janvier 2021, 5 pages et annexes.
- DQ8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 25 janvier 2021, 2 pages PDF.
- DQ8.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Réponses aux questions du document DQ8, 27 janvier 2021, 3 pages.
- DQ9** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 25 décembre 2021, 1 page.
- DQ9.1** MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponse à la question du document DQ9, 26 janvier 2021, 1 page.

DQ10 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions à la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, 2 février 2021, 2 pages.

DQ10.1 VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD. Réponses aux questions du document DQ10, s. d., 2 pages.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield

DT1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Séance tenue le 16 décembre 2020 en soirée par webdiffusion, 100 pages.

Bibliographie

Chapitre 1

OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE (2012a). « Gabion », Le grand dictionnaire terminologique [en ligne (8 février 2021)]: http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?ld_Fiche=8485855].

OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE (2012b). « Langue de terre », Le grand dictionnaire terminologique [en ligne (18 février 2021)]: http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?ld_Fiche=1299696].

OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE (2018). « Paroi berlinoise », Le grand dictionnaire terminologique [en ligne (21 février 2021)]: http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?ld_Fiche=26544262].

Chapitre 2

ANDRÉ, Pierre, Georges LANMAFANKPOTIN, Jean-Pierre REVÉRET et Samuel YONKEU (2020). *L'évaluation des impacts sur l'environnement : processus, acteurs et pratique pour un développement durable*. Presses internationales Polytechnique, 605 p. (Cursus), ISBN : 978-2-553-01726-1.

CALVÉ, Mélanie (2020). « Campivallensien, une erreur historique? » *VIVA média* [en ligne (11 février 2021)]: www.viva-media.ca/la-voix-regionale-beauharnois-salaberry-haut-saint-laurent/actualite-bshsl/opinion-bshsl/editoriaux-bshsl/salaberrien-ou-campivallensien/].

OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE (2012c). « Batillage », Le grand dictionnaire terminologique [en ligne (22 février 2021)]: http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?ld_Fiche=8362688].

Chapitre 4

DZEPINA, Natalie (2020). *Pourquoi un élévateur de bateau est-il un bon investissement?* [en ligne (8 février 2021)]: www.multikit.ca/pourquoi-un-eleveur-de-bateau-est-il-un-bon-investissement/].

KROPF INDUSTRIAL INC. (2018). *Conolift Marine Hydraulic Equipment* [en ligne (8 février 2021)]: www.kropfindustrial.com/docs/conolift-marine-hydraulic-trailer-brochures/conoliftequipment2018.pdf?sfvrsn=2].

KROPF INDUSTRIAL INC. (2020). *SL-30 Conolift Marine Sling Lift Trailer* [en ligne (8 février 2021)]: www.kropfindustrial.com/conolift/sling-lifts/sl-30].

LE DICTIONNAIRE (2021). *Ber* [en ligne (11 février 2021)]: www.le-dictionnaire.com/definition/ber].

VIEUX CANAL (2016). *Infos techniques* [en ligne (8 février 2021)]: www.vieuxcanal.com/services-2/infos-techniques/].

Chapitre 5

GOUVERNEMENT DU CANADA (2011). *Profil d'espèce (Tête rose) – Registre public des espèces en péril* [en ligne (9 février 2021) :

https://faune-especes.canada.ca/registre-especes-peril/species/speciesDetails_f.cfm?sid=474].

ISO (2018). *ISO 14064-1 : 2018 (fr), Gaz à effet de serre – Partie 1 : Spécifications et lignes directrices, au niveau des organismes, pour la quantification et la déclaration des émissions et des suppressions des gaz à effet de serre* [en ligne (8 février 2021) :

www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:14064:-1:ed-2:v1:fr].

LAROUSSE (2021a). *Recépage* [en ligne (9 février 2021) :

www.larousse.fr/dictionnaires/francais/recepage/66955].

LAROUSSE (2021b). *Faucardage* [en ligne (9 février 2021) :

www.larousse.fr/dictionnaires/francais/faucardage/32994].

MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS (2018a). *Guide des bonnes pratiques en milieu aquatique dans le but de prévenir l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes*, 40 p. (Bibliothèque et Archives nationales du Québec) ISBN : 978-2-550-82008-6 [en ligne (8 février 2021) : <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/3590003>].

MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS (2018b). *Nettoyer pour ne pas propager* [en ligne (8 février 2021) :

<https://mffp.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/Depliant-nettoyage-embarcations.pdf>].

MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS (2021a). *Les espèces envahissantes au Québec*, Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs [en ligne (9 février 2021) :

<https://mffp.gouv.qc.ca/la-faune/especes/envahissantes/>].

MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS (2021b). *La moule zébrée (Dreissena polymorpha)*, Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs [en ligne (9 février 2021) :

<https://mffp.gouv.qc.ca/la-faune/especes/envahissantes/moule-zebree/>].

MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS (2021c). *Cladocère épineux (Bythotrephes longimanus)*, Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs [en ligne (9 février 2021) :

<https://mffp.gouv.qc.ca/la-faune/especes/envahissantes/cladocere-epineux/>].

MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS (2021d). *Espèces fauniques menacées ou vulnérables*, Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs [en ligne (9 février 2021) :

<https://mffp.gouv.qc.ca/la-faune/especes/especes-menacees-vulnerables/>].

MOUVEMENT D'ACTION RÉGIONAL EN ENVIRONNEMENT (2020). *Bonne nouvelle : Salaberry-de-Valleyfield déclare l'urgence climatique* [en ligne (8 février 2021) :

<https://mouvementmare.org/nos-campagnes-daction/appui-a-la-duc-declaration-durgence-climatique/>].

MUNICIPALITÉ DE BLUE SEA (2017). *Lavage de bateaux obligatoire sur tous les lacs* [en ligne (9 février 2021) : <http://blueseas.ca/index.php/lavage-de-bateaux-obligatoire-sur-tous-les-lacs>].

PITRE, Mario (2020). « Salaberry-de-Valleyfield déclare l'état d'urgence climatique », *Journal Saint-François* [en ligne (8 février 2021) :

www.journalsaint-francois.ca/salaberry-de-valleyfield-declare-letat-durgence-climatique/].

RÉGATES DE VALLEYFIELD (2021). *Les Régates de Valleyfield* [en ligne (9 février 2021) : <https://hrlhydroplane.com/valleyfield/medias/les-regates/regates-de-valleyfield/>].

SALABERRY-DE-VALLEYFIELD (2016). *Plan d'action 2.0 en développement durable avec une majeure en environnement (PADD-E) 2010-2020* [en ligne (8 février 2021) : https://dua3m7xvptjw.cloudfront.net/documents/general/brochure_padd-e_95_x_65_internet.pdf?mtime=20200603115847&focal=none].

SALABERRY-DE-VALLEYFIELD (2017). *Communiqué de presse : PADD-E 2,0 Reddition de compte 2016* [en ligne (8 février 2021) : https://dua3m7xvptjw.cloudfront.net/documents/general/rel-com-2017-09-01_-_padd-e_2016_reddition_de_compte.pdf?mtime=20200906115317&focal=none].



Pages intérieures de l'impression d'origine sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié choix environnemental, procédé sans chlore et fabriqué au Québec à partir d'énergie biogaz

**Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement**

Québec 



Imprimé sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation,
certifié choix environnemental, procédé sans chlore et fabriqué au Québec à partir d'énergie biogaz.