

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour la première phase du projet de reprofilage du chenal
Landroche sur le territoire de la Municipalité de
Baie-du-Febvre par la Corporation de développement
économique de Baie-du-Febvre inc. et le ministre des
Ressources naturelles et de la Faune**

Dossier 3211-02-228

Le 1^{er} février 2008

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales :

Chargée de projet : Madame Annick Michaud, biologiste, M. Sc. Eau

Analyste : Monsieur Yves Rochon, M. Sc. Eau
Coordonnateur des projets d'aménagement de cours d'eau et de plans d'eau

Supervision administrative : Monsieur Gilles Brunet, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Dany Auclair, secrétaire

SOMMAIRE

La Corporation de développement économique de Baie-du-Febvre inc. ainsi que le ministère des Ressources naturelles et de la Faune désirent réaliser la première phase du projet de reprofilage du chenal Landroche sur le territoire de la Municipalité de Baie-du-Febvre. Ce projet est requis afin de garantir un libre accès au lac Saint-Pierre pour les usagers tout au long de la période navigable et pour promouvoir le développement d'activités d'écotourisme.

Le chenal Landroche a été creusé en 1964 afin de permettre aux pêcheurs commerciaux et sportifs et aux navigateurs de plaisance d'accéder au lac Saint-Pierre. Malgré un autre creusement effectué en 1979, le chenal s'est remblayé et n'est actuellement utilisable que du 1^{er} avril au 15 juillet, soit durant la période des hautes eaux printanières et seulement pour les embarcations à faible tirant d'eau.

Le projet a la particularité d'être près de la zone de tir du ministère de la Défense nationale, ce qui implique que des obus, possiblement actifs, risquent d'être présents dans l'aire de dragage. Toutefois, afin de permettre la réalisation du projet, le ministère de la Défense nationale s'est engagé à sécuriser l'aire de dragage et à réaliser les contrôles et les traitements nécessaires sur les sédiments excavés afin de garantir que ceux-ci soient exempts de tout risque relié aux explosifs rendant ainsi possible la valorisation des sédiments selon l'option choisie par l'initiateur. Compte tenu de cet engagement du ministère de la Défense nationale, l'analyse environnementale du projet a porté sur les travaux d'excavation en considérant que la zone draguée serait exempte de matières explosives.

Le projet consiste à draguer le chenal Landroche sur toute sa longueur, soit 2,5 kilomètres, dans le but de lui redonner sa profondeur d'origine qui est de 1,65 mètre sous le niveau d'étiage moyen du lac Saint Pierre. L'excavation du chenal couvre une surface de 25 000 mètres carrés et générera un volume de 20 000 mètres cubes de sédiments excavés qui seront gérés en milieu terrestre. Considérant que le premier 1 400 mètres à partir de la rive a été sécurisé par le ministère de la Défense nationale à l'automne 2007, l'initiateur du projet demande l'autorisation de réaliser cette première phase du projet. Lorsque la seconde section du chenal aura été sécurisée par le ministère de la Défense nationale, l'initiateur du projet demandera alors l'autorisation pour y réaliser le dragage prévu.

Les sédiments dragués seront transférés dans un lieu d'enfouissement technique, ou pourront être utilisés comme matériel de remblai pour l'aménagement d'un stationnement près de la route 132 utilisable par les visiteurs du Centre d'interprétation de Baie du-Febvre. Le stationnement projeté est situé à la fois sur une terre agricole et en zone inondable. Le 29 janvier 2008, la Commission de protection du territoire agricole du Québec a rendu une décision favorable à la réalisation du projet. De plus, l'initiateur du projet a entamé les démarches pour obtenir une dérogation de la municipalité régionale de comté de Nicolet-Yamaska. Advenant un refus de cette dernière, l'initiateur optera alors pour le transfert des sédiments vers un lieu d'enfouissement technique autorisé.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 2 *b* du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9) parce qu'il s'agit d'un projet de dragage dans le lac

Saint-Pierre à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans, sur une distance de plus de 300 mètres de longueur et une superficie de plus de 5 000 mètres carrés.

Les principaux enjeux de ce projet sont l'accès au lac Saint-Pierre pendant les travaux, la gestion des sédiments excavés et la protection de la faune ichthyenne et de ses habitats. Après analyse, le présent projet de reprofilage du chenal Landroche est considéré justifié et acceptable sur le plan environnemental puisque l'initiateur du projet a démontré que l'accès au lac Saint-Pierre pendant la période des travaux sera maintenu, que les sédiments seront gérés de façon adéquate et que les travaux de dragage prévus n'auront pas d'impact significatif sur la faune ichthyenne et ses habitats.

Il est donc recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur de la Corporation de Développement économique de Baie-du-Febvre inc. et du ministre des Ressources naturelles et de la Faune pour qu'ils puissent réaliser la première phase du projet de reprofilage du chenal Landroche sur le territoire de la Municipalité de Baie-du-Febvre.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Sommaire.....	iii
Liste des figures.....	vi
Liste des annexes	vi
Introduction	1
2. Le projet.....	1
2.1 Raison d'être du projet.....	1
2.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	6
2. Analyse environnementale	9
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	9
2.2 Analyse des variantes	9
2.3 Choix des enjeux	9
2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus.....	10
2.4.1 Accès au lac Saint-Pierre durant les travaux	10
2.4.2 La gestion des sédiments	11
2.4.3 La faune ichthyenne et ses habitats	12
2.5 Nation Abénaquise	15
Conclusion.....	15
Références.....	17
Annexes	21

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET.....	4
FIGURE 2 : CHENAL LANDROCHE DÉLIMITÉ PAR LES HERBIERS (VERS LE FLEUVE).....	4
FIGURE 3: TRACÉ DU CHENAL LANDROCHE	5
FIGURE 4 : PROFONDEUR DU CHENAL LANDROCHE À L'AUTOMNE.....	5

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	23
ANNEXE 2	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	24

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale de la première phase du projet de reprofilage du chenal Landroche sur le territoire de la Municipalité de Baie-du-Febvre. L'initiateur du projet est composé de deux entités, soit la Corporation de développement économique de Baie-du-Febvre inc. (CDE) et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF). Les tâches sont partagées de manière à ce que la CDE soit responsable de la réalisation de toutes les étapes de l'étude d'impact du projet, de l'entretien de la rampe de mise à l'eau située à l'extrémité du chenal Landroche et du stationnement adjacent pendant toute la durée de vie utile du chenal. Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), quant à lui, est responsable de la production des plans et devis, de la réalisation de l'ensemble des travaux de creusement et de l'entreposage des déblais de dragage (lettres CDE, 2006 et MRNF, 2007b).

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. La première phase du projet de reprofilage du chenal Landroche est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *b* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il constitue un projet de dragage, creusement, remplissage, redressement ou remblayage à quelque fin que ce soit dans un cours d'eau visé à l'annexe A de ce règlement ou dans un lac, à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans, sur une distance de plus de 300 mètres et sur une superficie de plus 5 000 mètres carrés.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Baie-du-Febvre du 12 septembre au 27 octobre 2007.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

2. LE PROJET

2.1 Raison d'être du projet

La CDE a été créée en 1988 pour promouvoir le développement économique, culturel, récréatif et social de Baie-du-Febvre ainsi que du lac Saint-Pierre. Depuis 1993, la CDE s'occupe principalement de la promotion de l'écotourisme et compte parmi ses projets, la mise en place du Centre d'interprétation de Baie-du-Febvre qui propose plusieurs activités d'interprétation sur la

migration printanière de l'oie blanche et les milieux humides du lac Saint-Pierre (CDE, 2005a et site Internet du Centre d'interprétation de Baie-du-Febvre, 2007). En mai 2006, la CDE et le MRNF sont devenus partenaires pour le projet de reprofilage du chenal Landroche (lettres CDE, 2006 et MRNF, 2007b). Le chenal Landroche est creusé dans le lac Saint-Pierre à la hauteur de la municipalité de Baie-du-Febvre qui se trouve à environ 15 kilomètres à l'ouest de Nicolet (figure 1) (CDE, 2005a).

La municipalité de Baie-du-Febvre, de part sa proximité au lac Saint-Pierre et de ses nombreux aménagements fauniques, est classée parmi les meilleurs sites ornithologiques du Québec, ce qui génère annuellement un fort achalandage d'observateurs d'oiseaux (Municipalité de Baie-du-Febvre, octobre 2007). Cependant, malgré sa notoriété pour les haltes migratoires des oiseaux et l'historique de conservation de la faune et ses habitats, la population de Baie-du-Febvre accède difficilement au lac Saint-Pierre. En effet, l'accessibilité au fleuve est très limitée sur la rive sud du lac, principalement en raison de la présence d'une vaste zone d'herbiers longeant la rive et pouvant atteindre une largeur de plus de 2 kilomètres (figure 2) (Comité Zip du lac Saint-Pierre, 2007). Outre la rampe de mise à l'eau publique qui est accessible à partir du Club Landroche à Baie-du-Febvre, les autres accès au lac Saint-Pierre dans le secteur sont à Nicolet (à 17 kilomètres à l'est), avec une rampe de mise à l'eau qui est à sec dès juillet, et à Pierreville (à 20 kilomètres à l'ouest) (CDE, 2005b).

La longueur totale du chenal Landroche est de 2 450 mètres, séparée en deux sections (figure 3). La première section, d'environ 230 mètres, débute au Club Landroche et longe la rive vers l'est alors que la deuxième section, d'environ 2 220 mètres, est perpendiculaire au rivage et conduit jusqu'à la zone d'eau libre plus profonde du lac Saint-Pierre. Bien que le chenal traverse un herbier sur toute sa longueur, la végétation est peu abondante ou absente dans le chenal même (CDE, 2005a).

Depuis son creusage en 1964, divers utilisateurs provenant de la région empruntent le chenal Landroche pour accéder au lac Saint-Pierre à l'aide d'embarcations. Les citoyens l'empruntent pendant la période estivale pour la pêche, en automne pour la chasse à la sauvagine et en toute saison pour la navigation de plaisance. De plus, le chenal est utilisé par les pêcheurs commerciaux ainsi que le Centre d'interprétation de Baie-du-Febvre qui l'utilise pour ses activités de canot rabaska. La majorité des embarcations utilisées pour circuler sur le chenal sont des chaloupes possédant des longueurs variant entre 3,5 mètres et 6,5 mètres, avec des moteurs allant de 20 à 90 forces (CDE, 2005b).

Les dimensions du chenal, lors de son creusage, étaient d'environ 4 mètres de largeur au fond, avec des pentes de 1 dans 1 (45°) de chaque côté. Le chenal Landroche n'a subi qu'un seul dragage d'entretien en 1979 et, depuis ce temps, les dimensions du chenal ont diminué considérablement. Actuellement, le chenal possède une largeur moyenne de 4 mètres en surface et de 2 mètres au fond avec une profondeur moyenne variant entre 1,05 et 1,35 mètre par rapport au niveau d'étiage minimum moyen qui s'établit à 0,09 mètre sous le zéro des cartes. La cause la plus probable de ce rétrécissement de largeur, selon l'initiateur, est l'affaissement progressif des pentes latérales (CDE, 2005b).

Seules les embarcations à faible tirant d'eau peuvent encore y circuler, et ce, pour très peu de temps encore (ZIP du lac Saint-Pierre, 2007). L'accès au lac Saint-Pierre par le chenal Landroche se limite donc essentiellement à la période des hautes eaux printanières, puisque au

cours de la période d'étiage et à l'automne il n'y a pas suffisamment d'eau pour y circuler avec facilité et en sécurité (figure 4). Par exemple, en 2005, le chenal Landroche n'a été utilisé que du 1^{er} avril au 15 juillet par les utilisateurs du lac Saint-Pierre (CDE, 2005*b*). Cette difficulté d'accès cause également un problème de sécurité car, lors de forts vents ou de tempêtes, les usagers doivent se rendre à Nicolet ou Notre-Dame-de-Pierreville pour sortir du fleuve, ce qui représente un danger d'accident, au lieu d'utiliser directement le chenal Landroche pour se mettre à l'abri (CDE et MRNF, 2007*b*).

L'accès au chenal Landroche est aussi important au niveau du développement des activités d'écotourisme de Baie-du-Febvre. En effet, le projet de développement écotouristique de la réserve mondiale de la biosphère du Lac-Saint-Pierre prévoit une commercialisation des activités d'écotourisme ayant un point d'accès par embarcation puisque les déplacements de la clientèle par l'eau permettent des points de vue visuels uniques pour l'observation de la faune et de la flore, ce qui augmente grandement la qualité des expériences écotouristiques. De plus, de par sa proximité au chenal, le Centre d'interprétation de Baie-du-Febvre l'utilise également pour les activités de canot rabaska et, une fois reprofilé, l'utilisera pour les activités de kayak. L'initiateur du projet estime que la mise en place d'activités éducatives sur l'eau deviendra une source de développement et augmentera le potentiel de développement économique de Baie-du-Febvre (CDE, 2005*a* et *b*).

L'initiateur du projet conclut que le projet de reprofilage du chenal Landroche permettra de lui redonner sa largeur originale sur le même site que le tracé actuel. Le reprofilage permettra une meilleure accessibilité et un accès sécuritaire au lac Saint-Pierre, pour toute la période libre de glace, et ce, tant pour les utilisateurs locaux, les pêcheurs commerciaux, les chercheurs que pour les touristes. À la suite de son reprofilage, le chenal Landroche aura une largeur suffisante pour répondre aux besoins des usagers et de la fréquentation prévue (CDE, 2005*b*). De plus, en considérant le taux d'accumulation observé dans le chenal Landroche qui est estimé à 0,3 centimètre/an, l'initiateur estime qu'il faudra plus de 30 ans pour atteindre une accumulation de 10 centimètres. La pérennité du chenal est ainsi assurée à long terme, et ce, sans nécessité d'autres excavations (CDE, 2005*a*).

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET



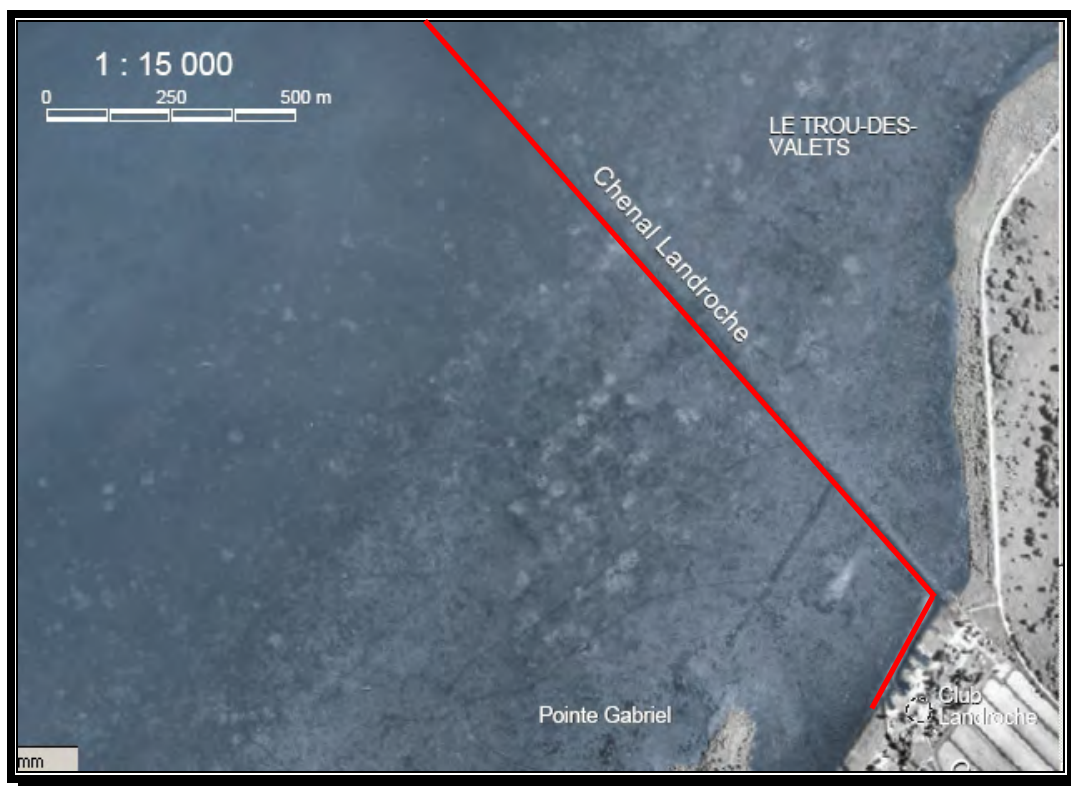
Source : Modifiée de la CDE, février 2005

FIGURE 2 : CHENAL LANDROCHE DÉLIMITÉ PAR LES HERBIERS (VERS LE FLEUVE)



Source : MDDEP (Jean Sylvain), automne 2004

FIGURE 3: TRACÉ DU CHENAL LANDROCHE



Source : Modifiée de la CDE, février 2005

FIGURE 4 : PROFONDEUR DU CHENAL LANDROCHE À L'AUTOMNE



Source : MDDEP (Jean Sylvain), automne 2004

2.2 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet a fait l'objet de plusieurs modifications au cours de son analyse. La présente description est tirée de l'étude d'impact, des addenda 1 et 2 et des lettres citées dans les références.

Ce projet présente une problématique particulière puisque le ministère de la Défense nationale (MDN) a effectué, entre 1952 et 2000, des tests d'homologation au Centre d'essais et d'expérimentation en munitions (CEEM) de Nicolet avec des projectiles inertes, mais aussi avec des projectiles contenant des matériaux énergétiques. La majorité des tirs était dirigée en direction du lac Saint-Pierre et tombaient dans l'eau ou sur les glaces, jusqu'à une distance de 22 kilomètres. La zone de tir occupait un vaste territoire de 23 kilomètres de longueur sur 7 kilomètres de largeur comprise dans la partie sud du lac (Cusson et Latreille, 2003). Le chenal Landroche est donc inclus dans les limites du champ de tir du MDN. Cela implique qu'il y a possiblement des obus dans la zone d'étude et que certains d'entre eux seraient potentiellement encore dangereux s'ils sont touchés ou manipulés lors des travaux de reprofilage du chenal Landroche (CDE, 2005a).

Afin de permettre la réalisation du présent projet, le MDN s'est engagé à sécuriser l'aire de dragage avant les travaux et à être présent lors des travaux de dragage afin d'effectuer les contrôles nécessaires pour garantir que les sédiments qui seront gérés en milieu terrestre seront exempts de tout risque relié aux explosifs rendant ainsi possible la valorisation des sédiments selon l'option choisie par l'initiateur (lettre MRNF, 2008a). Une première section du chenal a été sécurisée à l'automne 2007, soit les premiers 1 400 mètres en partant de la rive. Compte tenu de cet engagement du MDN, l'analyse environnementale du projet a porté sur les travaux d'excavation en considérant que la zone draguée sera exempte de matières explosives.

Le projet consiste à draguer le chenal Landroche sur toute sa longueur, soit environ 2,5 kilomètres afin de rétablir des conditions de navigation efficaces et sécuritaires pour les divers usagers. Les travaux de dragage se feront sur une superficie d'environ 25 000 mètres carrés afin de retirer un volume total de sédiments estimé à environ 20 000 mètres cubes. Le dragage formera un canal qui atteindra une profondeur d'eau de 1,65 mètre sous le niveau minimum d'étiage sur une largeur de 4 mètres au fond (CDE, 2005a). Les pentes latérales du canal seront de 1 V dans 3 H (18,4°), ce qui portera la largeur en surface à près de 11,2 mètres (lettre MRNF, 2007c). Le plan original du creusement de 1964 présentait des pentes latérales de 1 V dans 1 H (45°). Ce changement dans les pentes a pour but de donner une meilleure stabilité aux sédiments en place puisque celles-ci auront un angle d'inclinaison de 18,4° qui est inférieur à l'angle de repos du matériel saturé qui a été calculé à 22° (CDE et MRNF, 2007a; lettre MRNF, 2007c).

La période hivernale est la période de réalisation des travaux choisie par l'initiateur du projet. En conséquence, pour permettre à la machinerie d'accéder au site des travaux, un pont de glace sera mis en place si le site des travaux n'est pas complètement exondé ou si le couvert de glace n'est pas suffisamment épais pour supporter la machinerie (lettre MRNF, 2007c). La construction du pont de glace sera réalisée par épaissement de la glace à l'aide du pompage d'eau à la surface du pont, en fonction du poids de la machinerie utilisée sur le pont de glace (CDE et MRNF, 2007a). La localisation du pont de glace par rapport au chenal Landroche sera déterminée par l'entrepreneur. Le pont de glace sera donc construit, soit directement au-dessus du chenal ou en

bordure de celui-ci. Dans le premier cas, le pont de glace sera excavé en même temps que les sédiments et la glace sera déposée au même site que les sédiments, alors que dans le deuxième cas, le pont de glace restera en place à la fin des travaux et un nettoyage de la surface de roulement sera effectué pour récupérer les sédiments échappés lors du dragage (lettre MRNF, 2007c). Dans ce dernier cas, le décapage de la surface de roulement représente environ 750 mètres cubes à évacuer du site (CDE et MRNF, 2007a). Dans l'éventualité où la machinerie circulera sur les herbiers et leur causera des dommages, l'initiateur du projet s'engage à restaurer les lieux (lettre MRNF, 2007c).

Les travaux d'excavation seront réalisés à l'aide d'une pelle hydraulique sur chenilles d'une capacité de 3 mètres cubes. Le nombre de pelles pourra varier selon les conditions climatiques présentes de façon à réduire la durée des travaux s'il y a lieu (CDE, 2005a). L'initiateur du projet s'est engagé dans son étude d'impact à installer un rideau géotextile ceinturant l'aire de travail qui permettra de contrôler les matières en suspension dans l'eau lors des travaux même si la vitesse d'écoulement de l'eau est basse en saison hivernale (CDE et MRNF, 2007a; lettre MRNF, 2007c).

Les matériaux récupérés à la suite du décapage de la surface de roulement (glace souillée) et ceux excavés seront placés et transportés dans des boîtes de camion d'une capacité de 8 mètres cubes ou des camions semi-remorques d'une capacité de 12 mètres cubes. L'utilisation de lubrifiants biodégradables dans la machinerie sera spécifiée dans les conditions de l'appel d'offres pour la durée des travaux de construction (CDE, 2005b).

Durant des travaux similaires effectués en hiver, il a été observé que le surplus d'eau accumulé au-dessus des sédiments était évacué par les ouvertures présentes dans la partie supérieure de la boîte des camions, et au moment du départ du camion sur le chemin de glace. Au besoin, les camions feront une période d'attente d'environ 10 minutes sur le pont de glace (CDE, 2005b). Les camions se rendront ensuite jusqu'à l'intersection de la route Janelle et de la route 132 où se trouve le site d'assèchement qui est situé sur une terre agricole à 4 kilomètres de la zone de dragage. L'eau provenant des sédiments transportés sera évacuée sur les terres adjacentes au site et dans les fossés présents sur ces terres. Le terrain possède une longueur de 600 mètres et une largeur de 20 mètres pour une superficie de 12 000 mètres carrés (CDE, 2005a). Une digue sera construite afin de contenir les sédiments au site de dépôt. La durée d'assèchement est évaluée à une période de 8 à 10 mois.

Après cette période d'assèchement, l'initiateur du projet prévoit transporter les sédiments dans un lieu d'enfouissement technique (LET) conforme aux normes du MDDEP. Dans le cas où l'initiateur du projet obtient une dérogation de la MRC de Nicolet-Yamaska pour aménager un stationnement en plaine inondable, il prévoit utiliser les déblais comme matériel de remplissage pour aménager un tel stationnement sur le site d'assèchement (lettre MRNF, 2008a).

Advenant le cas où l'initiateur du projet obtient ses dérogations avant septembre 2008, les sédiments complètement séchés seront nivelés à l'aide d'un tracteur sur chenilles et recouverts de pierres concassées dans le but de construire un stationnement de 400 mètres de longueur et de 20 mètres de largeur pour une superficie de 8 000 mètres carrés permettant d'accommoder quelque 200 véhicules. Les analyses granulométriques réalisées sur les échantillons récoltés dans le chenal Landroche démontrent que les sédiments sont fins, avec 75 à 97 % de particules plus petites que 80 µm. Selon l'initiateur, ce type de matériau est généralement utilisé dans des

remblais avant la construction des sous-fondations et des fondations des infrastructures routières. Ainsi, les matériaux d'excavation provenant du chenal Landroche sont adaptés à des conditions de remblai pour la construction d'un stationnement (CDE, 2005a).

Ce stationnement est rendu nécessaire pour assurer la sécurité des visiteurs qui viennent observer la sauvagine lors de leur grande migration. Il est fréquent que le manque de places de stationnement oblige les gens à utiliser l'accotement de la route 132 qui est peu sécuritaire. Ce stationnement permettra à de nombreux touristes d'accéder en toute sécurité aux infrastructures d'interprétation de la faune de Baie-du-Febvre (CDE, 2007a et b).

Coût et période de réalisation

Le coût pour la réalisation du projet de reprofilage du chenal Landroche est estimé à 331 500 \$ (CDE août 2007).

La réalisation du projet nécessite une coordination entre l'initiateur du projet et le MDN qui s'est engagé à sécuriser les lieux afin de permettre la réalisation des travaux de dragage (CDE et MRNF, 2007a). En octobre 2006, le MDN a effectué le repérage d'anomalies sur toute la longueur du chenal Landroche. Les résultats indiquaient la présence d'objets insolites (métal et obus) dans le chenal. Toutefois, le MDN a constaté que les premiers 1 400 mètres du chenal, à partir de la rive, ne renfermaient que très peu d'anomalies, contrairement au reste du chenal. Il a été convenu, entre le MDN et l'initiateur du projet, d'effectuer les travaux en deux phases. La première phase couvre les premiers 1 400 mètres et la deuxième phase couvre le dernier secteur entre 1 400 mètres et 2 500 mètres.

La première section du chenal, soit les premiers 1 400 mètres en partant de la rive, a été sécurisée par le ministère de la Défense nationale à l'automne 2007. Considérant que la zone des premiers 1 400 mètres a été sécurisée et qu'il y a urgence d'agir afin de s'assurer qu'elle ne soit à nouveau contaminée par des obus provenant de la dérive des glaces, l'initiateur du projet a demandé que le gouvernement autorise d'abord la première phase (lettre MRNF, 2008c et lettre CDE, 2008). L'initiateur du projet prévoit effectuer les travaux de dragage de la première phase de la mi-février au début du mois de mars 2008 (lettre MRNF, 2007c). Cependant, en considérant l'ensemble des travaux de la première phase, c'est-à-dire le dragage, l'assèchement des sédiments et la réalisation possible du stationnement, nous considérons que ces derniers doivent être réalisés avant le 1^{er} avril 2009.

En ce qui concerne la deuxième phase, le MDN prévoit effectuer les travaux d'enlèvement des obus dans la première année de son programme visant à sécuriser l'ensemble du lac Saint-Pierre, soit le projet pluriannuel d'atténuation du risque pour la munition explosive non explosée (UXO) au lac Saint-Pierre. Lorsque la dernière section du chenal sera sécurisée par le ministère de la Défense nationale, l'initiateur du projet procédera alors à la demande d'autorisation pour la réalisation de la deuxième phase du projet sur la base des documents déjà déposés (lettre MRNF, 2008c et lettre CDE, 2008).

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

L'initiateur du projet a démontré que les travaux de reprofilage du chenal Landroche sur le territoire de la Municipalité de Baie-du-Febvre sont nécessaires pour permettre le libre accès au lac Saint-Pierre sur toute la période libre de glace, et ce, de façon sécuritaire pour tous les utilisateurs potentiels. Compte tenu du faible nombre d'accès au lac Saint-Pierre par la rive sud (3 accès sur environ 50 kilomètres), le reprofilage du chenal Landroche améliorera la sécurité de la navigation dans ce secteur, augmentera l'accès au lac et par ce fait favorisera le développement écotouristique de cette région.

De plus, l'option de gestion des déblais de dragage qui consisterait en la création d'un stationnement possède l'avantage de répondre à des attentes locales et régionales très importantes, notamment en ce qui concerne la sécurité des observateurs de la faune avienne qui, faute de places disponibles, doivent se ranger de façon non sécuritaire le long de la route 132. Il est fréquent que le manque de places de stationnement oblige les gens à utiliser l'accotement de la route 132 qui est peu sécuritaire. Ce stationnement permettra à de nombreux touristes d'accéder en toute sécurité aux infrastructures d'interprétation de la faune de Baie-du-Febvre (CDE, 2007*a* et *b*).

Considérant ces éléments, nous concluons que le projet de reprofilage du chenal Landroche sur le territoire de la Municipalité de Baie-du-Febvre est justifié.

2.2 Analyse des variantes

Étant donné le contexte particulier des travaux de dragage du chenal Landroche, soit dans un secteur de faible profondeur d'eau (maximum de 0,6 mètre) en période d'étiage, deux types de techniques d'excavation ont fait l'objet d'une analyse sommaire : l'une avec une drague à godet-pompe (Amphibex) et l'autre avec une pelle mécanique montée sur chenilles (CDE, février 2005). Selon l'initiateur, l'excavation à l'aide d'une pelle mécanique sur chenilles apparaît mieux convenir aux caractéristiques du projet en étant mieux adaptée aux conditions du site, en offrant une meilleure précision d'excavation en eau peu profonde et en ne nécessitant pas de construction de bassin de sédimentation en rive (CDE, 2005).

Pour la mise en place des sédiments excavés, deux possibilités ont fait l'objet d'une évaluation, soit le dépôt en milieu aquatique et le dépôt en milieu terrestre. Considérant que le lac Saint-Pierre est protégé à titre de réserve mondiale de la biosphère (UNESCO), qu'il est également désigné comme zone humide d'importance internationale selon la Convention sur les zones humides (site Ramsar) et qu'il s'agit d'un écosystème très productif et unique, l'initiateur a décidé que cette option était, sur les plans social et environnemental, moins justifié que la mise en dépôt en milieu terrestre qui est l'option retenue (CDE, février 2005).

2.3 Choix des enjeux

L'analyse du dossier, notamment basée sur les avis des experts consultés, a permis de faire ressortir différents enjeux environnementaux reliés au projet. Les principaux enjeux sont l'accès

au lac Saint-Pierre pendant les travaux de construction, la gestion des sédiments excavés et la protection de la faune ichthyenne et ses habitats.

2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.4.1 Accès au lac Saint-Pierre durant les travaux

Les travaux de dragage auront lieu en hiver, soit en dehors de la période touristique, ce qui fera en sorte que la plupart des divers usages récréotouristiques répertoriés dans le secteur ne seront pas perturbés, tant en milieu terrestre qu'en milieu aquatique (CDE, avril 2005). Cependant, certaines activités qui se déroulent à proximité de la zone des travaux durant l'hiver, telles la pêche blanche et la motoneige, pourraient être affectées.

Pêche blanche

La pêche blanche, pratiquée sur le lac Saint-Pierre, débute normalement au début du mois de janvier et se poursuit jusqu'à la fin du mois de mars (CDE, 2005a). Elle permet la capture de perchaudes, de grands brochets, de dorés jaunes et de lottes, selon les secteurs où elle est pratiquée (CDE, 2005a). Cette activité se concentre à la pourvoirie Jean-François Lemire. Les pêcheurs utilisent le chenal Landroche comme chemin d'accès pour se rendre à la zone de pêche blanche, à quelque 2,4 kilomètres du rivage, où sont installées environ 125 cabanes de pêche, surtout du côté ouest à la sortie du chenal Landroche. Cette pourvoirie privilégie le chenal Landroche, notamment en raison de son accessibilité par le Club Landroche (CDE, 2005a).

L'initiateur du projet prévoit la construction d'un chemin de contournement afin d'accéder au site de pêche blanche lors des travaux dans le chenal Landroche. Ce chemin de contournement sera constitué d'un pont de glace qui sera entretenu selon une entente établie entre les deux parties. L'itinéraire alternatif sera sécuritaire et prévu pour tous les types de véhicules se rendant au site de pêche blanche (CDE, 2005a). Selon les propos de l'initiateur du projet, le propriétaire de la pourvoirie Jean-François Lemire serait satisfait de l'alternative (CDE, 2005b). L'initiateur du projet mentionne que les activités de pêche blanche se déroulent souvent le soir et qu'il n'y aura pas de travaux durant cette période de la journée (CDE, 2005b). Il est aussi prévu de mettre en place une signalisation adéquate à l'intersection du chemin Janelle et de la route 132 pour baliser le site des travaux sur le chenal Landroche afin de ne pas avoir d'accident. L'entretien du nouveau chemin sera également assuré advenant que la glace se soulève lors des grandes marées (CDE, 2005a).

Les motoneigistes

Il y a un sentier de motoneige qui passe à moins de 500 mètres de la zone d'étude en milieu terrestre. La piste de motoneige traverse à quatre reprises l'itinéraire emprunté par les camions, soit la route 132 (1 fois), route Janelle (1 fois) et le chemin du Club Landroche (2 fois). Toutefois, le chenal Landroche serait aussi emprunté fréquemment par les motoneigistes pour accéder au site de pêche blanche (CDE, 2005a).

Considérant que le dragage est effectué directement dans une zone normalement empruntée par les motoneigistes, une signalisation appropriée sera installée aux endroits spécifiques afin d'avertir les motoneigistes (CDE, 2005a et b).

Transport et circulation

Des chemins et des routes seront utilisés pour la circulation de la machinerie et pour le transport par camion des matériaux excavés. Ces chemins et ces routes utilisés seront le chemin du Club Landroche, le chemin Janelle et la route 132 (CDE, 2005a).

La circulation de la machinerie et des camions s'effectuera en hiver, au moment où les routes et les chemins seront gelés. L'initiateur du projet s'est engagé, au besoin, à niveler et réparer le route Janelle et le chemin du Club Landroche s'ils ont été endommagés durant les activités de transport. Par ailleurs, les entrepreneurs respecteront les charges autorisées par le ministère des Transports en période de dégel advenant que des travaux soient exécutés durant cette période (CDE, 2005a).

L'initiateur du projet conclut que compte tenu des mesures d'atténuation mises en place, les impacts du projet sur l'accessibilité du territoire et les voies de circulation sont acceptables. Nous sommes en accord avec cette conclusion.

2.4.2 La gestion des sédiments

Afin d'évaluer la qualité chimique des sédiments à excaver, huit échantillons ont été prélevés dans le secteur à draguer en 2004 (5 en surface et 3 en profondeur) ainsi que neuf échantillons en 2005 (6 en surface et 3 en profondeur). Les échantillons de surface, ont été prélevés à 0,3 mètre sous le lit du chenal alors que les échantillons en profondeur ont été prélevés à 1 mètre sous le lit du chenal. L'ensemble des échantillons a été soumis à des analyses chimiques. Pour chacun des échantillons, les métaux lourds (aluminium, arsenic, cadmium, chrome, cuivre, mercure, nickel, plomb, zinc), le carbone organique total (COT), le phosphore total, l'ensemble des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et les biphényles polychlorés (BPC) ont été analysés (CDE et MRNF, 2005b).

Considérant que les sédiments dragués qui sont déposés en milieu terrestre sont considérés comme des sols, leur gestion doit alors se faire en conformité avec les critères génériques de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du MDDEP (MDDEP, 1^{er} juin 2007). Cette politique définit trois seuils de contamination désignés comme A, B et C. Le niveau A représente les teneurs de fond (c'est-à-dire le niveau naturel de la contamination des sols), le niveau B représente la limite maximale acceptable pour des terrains à vocation résidentielle, récréative et institutionnelle et le niveau C représente la limite maximale acceptable pour les terrains à vocation commerciale ou industrielle. Les résultats d'analyses chimiques démontrent que pour tous les paramètres, sauf le cuivre, le zinc et certains hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), le niveau de contamination des échantillons prélevés se situe sous le niveau A. Pour le cuivre et le nickel, deux échantillons sont entre les niveaux A-B, soit les stations F2-S et F10-S. Un échantillon, la station F2-S (2004), se retrouve entre les niveaux A-B pour trois HAP (phénanthrène, fluoranthène et pyrène) alors qu'un échantillon, la station F10-S (2005), se retrouve entre les niveaux A-B pour un HAP, soit le pyrène. Il est à noter que la station F10-S, échantillonnée en 2005, est localisée à proximité de la station F2-S échantillonnée en 2004 (CDE, 2005b).

L'initiateur s'est engagé à gérer les sédiments selon leur niveau de contamination (lettres MRNF, 2008a et b). Pour les sédiments non contaminés, les résultats montrent que la qualité des sédiments du chenal Landroche ne représente pas une problématique relativement aux critères établis pour leur dépôt en milieu terrestre.

Pour les sédiments contaminés, ils seront gérés conformément à la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés. (CDE, 2005b; lettre MRNF, 2008a et b). Selon cette politique, le dépôt d'un sol contaminé ne doit pas augmenter le niveau de contamination du site récepteur. De ce fait, le volume de sédiments contaminés dans le chenal Landroche, qui est approximativement de 585 mètres cubes, entre les stations F9-S et F10-S, sera déposé dans un lieu d'enfouissement technique à Bécancour en conformité avec les règlements requis, soit le Règlement sur l'enfouissement et l'incinération de matières résiduelles (c. Q-2, r.6.02) et le Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (c. Q-2, r.6.01). Lors de l'assèchement des sédiments sur le terrain situé entre la jonction entre les routes Janelle et 132, l'initiateur du projet s'est engagé à mettre en place une membrane géotextile qui servira de barrière physique entre le sol en place et les déblais de dragage (lettre MRNF, 2008b).

Le service des lieux contaminés de la Direction des politiques en milieu terrestre juge que l'initiateur du projet devrait refaire une nouvelle caractérisation après le séchage des sédiments contaminés afin de vérifier la contamination à la suite du dragage. Les résultats permettront de statuer à nouveau sur la gestion à faire de ces sédiments et dans le cas où la contamination ne serait plus significative, l'initiateur du projet prévoit les laisser sur place et les utiliser dans l'aménagement du stationnement (MRNF, 2008b). Le site du stationnement est localisé sur les lots 231 à 239 qui appartiennent à la Société d'aménagement récréatif pour la conservation de l'environnement du lac Saint-Pierre (SARCEL) et sont considérés comme des terres agricoles. Le 29 janvier 2008, la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) a rendu une décision favorable à la réalisation du projet.

Sur la base de cette analyse, la Direction des évaluations environnementales et la Direction des politiques en milieu terrestre jugent que le mode de gestion des déblais de dragage proposé par l'initiateur du projet est acceptable sur le plan environnemental. En effet, le plan de gestion des sédiments proposé par l'initiateur du projet est conforme aux orientations du MDDEP.

2.4.3 La faune ichtyenne et ses habitats

Le chenal Landroche est localisé dans le lac Saint-Pierre, à la hauteur de la municipalité de Baie-du-Febvre. Le lac Saint-Pierre abrite quelque 80 espèces de poissons contre 116 espèces pour la province de Québec, dont 22 qui utilisent la plaine inondable. Le lac Saint-Pierre accueillerait donc plus de 68 % des espèces d'eau douce du Québec, illustrant bien la grande diversité de sa faune ichtyenne (CDE, 2005a).

Les espèces les plus abondantes et dominantes dans le lac Saint-Pierre sont le doré jaune, la perchaude, le grand brochet et le maskinongé. Ces espèces de poissons sont très recherchées par les pêcheurs sportifs du lac Saint-Pierre. Parmi ces poissons, la perchaude est l'espèce la mieux connue. Cette abondance et cette diversité contribuent à ce que la pêche soit une activité très populaire dans la région du lac Saint-Pierre (Saint-Laurent Vision 2000, 2007).

Phase de construction

La perchaude et le brochet utilisent la végétation pour frayer. Ces deux espèces fraient tôt au printemps, d'avril à mai, dans des herbiers denses des rives inondées. D'après les caractéristiques d'habitat des espèces qui ont un statut d'espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables selon la Loi sur les espèces menacées du Québec, le méné d'herbe est l'espèce la plus susceptible d'utiliser la zone à l'étude. Les travaux de dragage ayant lieu en hiver, il n'y aura pas d'impact significatif sur ces espèces lors de la fraie. De plus, au printemps, la surface d'habitat touchée par les travaux sera déjà en cours de réhabilitation, ce qui fait en sorte que les alevins ne seront aucunement touchés (CDE, 2005b).

Le profil des pentes a été établi à 1 H : 3 V dans le but d'augmenter la stabilité du talus, de favoriser la reprise rapide de la végétation, de minimiser l'impact du battillage et de favoriser les activités de fraie du poisson. Les pentes utilisées sont maintenant la norme minimale adoptée par la Direction de l'aménagement de la faune du MRNF, lors d'aménagement de canal de fraie (CDE et MRNF, 2007a). La reprise de la végétation sera ainsi davantage protégée contre de possibles ruptures dans les parois en bordure du chenal.

Les travaux de dragage sont susceptibles d'augmenter la turbidité de l'eau, ce qui pourrait provoquer l'éloignement temporaire de la faune ichthyenne et perturber certaines de leurs fonctions biologiques. Selon l'initiateur du projet, puisque les travaux seront réalisés en hiver, les impacts seront limités en raison des basses vitesses d'écoulement d'eau en saison hivernale ainsi que de la couverture de glace qui va ralentir grandement la circulation de l'eau et confiner à quelques mètres de distance la propagation du panache de turbidité créé par l'excavation des sédiments. De plus, selon l'initiateur du projet, la faune ichthyenne ne devrait pas être affectée, puisqu'en hiver elle recherche les eaux plus chaudes, donc plus profondes que celles du chenal Landroche (CDE, 2005 a et b).

L'initiateur du projet s'est donc engagé, dans son étude d'impact, à installer un rideau géotextile ceinturant l'aire de travail qui permettra de contrôler les matières en suspension dans l'eau lors des travaux même si la vitesse d'écoulement de l'eau est basse en saison hivernale (CDE et MRNF, 2007a; lettre MRNF, 2007c).

Le bruit engendré par la machinerie et les camions, lors des travaux de dragage, sera possiblement perçu par la faune ichthyenne. Selon l'initiateur du projet, le bruit émis par les activités se déroulant à la pourvoirie de pêche blanche (125 cabanes) située dans le secteur est déjà important et les activités de dragage étant en eaux peu profondes, les répercussions sur la faune ichthyenne devraient être minimales (CDE, 2005a).

Selon Pêches et Océans Canada, le projet de reprofilage du chenal Landroche entraînera une destruction, une détérioration et une perturbation (DDP) de l'habitat du poisson. L'initiateur du projet s'est engagé à préparer un projet de compensation qui respectera le principe d'aucune perte nette. Ce projet d'aménagement, d'une superficie de 58 hectares, permettra l'amélioration d'une portion du territoire qui est actuellement utilisée de façon irrégulière et avec des résultats inégaux par le poisson. Le projet consiste en la création de plusieurs étangs sur le territoire de la Société d'aménagement récréatif et de conservation de l'environnement du lac Saint-Pierre (SARCEL) afin d'offrir notamment un habitat optimal pour les frayeurs hâtifs, particulièrement

la perchaude, et un meilleur habitat pour l'alimentation des frayeurs tardifs (lettre MRNF, 2007a).

Phase d'utilisation

Le reprofilage du chenal Landroche permettra de concentrer la circulation des embarcations aquatiques dans le chenal, ce qui limitera le risque que des embarcations aillent naviguer dans les herbiers qui sont considérés comme des zones de fraie potentielles (CDE, 2005b). Pour ce qui est des poissons qui circulent dans le chenal, ils pourront éviter les embarcations plus facilement puisque la largeur du chenal passera de 4 mètres à 11,2 mètres en surface et de 2 mètres à 4 mètres en profondeur. Les travaux de dragage feront en sorte que les hélices des embarcations ne remueront plus le fond du chenal, ce qui aura comme conséquence de limiter la remise en suspension des sédiments.

L'initiateur du projet instaurera tout de même une période de restriction de circulation des bateaux durant les deux premières années suivant le dragage, dans le but de permettre la recolonisation des pentes par la végétation. La circulation sera interdite du 1^{er} avril au 15 juin, sauf pour les activités liées à la pêche commerciale (CDE et MRNF, 2007b). Des balises seront également installées dans le chenal pour forcer les utilisateurs à demeurer dans la partie profonde du chenal. La largeur du fond du chenal, établie à 4 mètres, permettra la rencontre sécuritaire de deux chaloupes en empêchant les embarcations de se déplacer au-dessus des talus et ainsi protéger la végétation lorsque les balises seront enlevées, au moment où la végétation aura recolonisé les talus (CDE et MRNF, 2007b).

Afin d'accélérer la reprise végétale, l'initiateur du projet récupèrera une couche organique d'une épaisseur de 250 millimètres dans la zone à forte densité végétale. Ces matériaux seront remis dans les pentes du chenal. La présence de racines, de rhizomes, de graines et de tiges dans les matériaux récupérés et remis en place favorisera la reprise rapide de la végétation (CDE et MRNF, 2007b).

L'initiateur du projet s'engage aussi à installer des panneaux à des endroits stratégiques dans le chenal et près de la rampe de mise à l'eau, indiquant une limite de vitesse pour les embarcations de 10 kilomètres/heure dans le but d'atténuer les vagues. Cette imposition d'une limite de vitesse sera appliquée jusqu'à ce que la végétation soit de nouveau convenablement implantée sur les talus du chenal (CDE et MRNF, 2007b). Un plan de communication visant à sensibiliser les utilisateurs sera mis en place au moment des travaux. Entre autres, des pancartes, des encarts dans les hebdomadaires locaux décrivant l'objet des travaux, les coûts engendrés et les enjeux environnementaux des travaux y seront expliqués, de telle sorte que les utilisateurs comprennent qu'il est dans leur intérêt que le milieu perturbé se restaure le plus rapidement possible et qu'il demeure dans cet état le plus longtemps possible (CDE et MRNF, 2007b).

À la demande de Pêches et Océans Canada, l'initiateur du projet s'est engagé à effectuer un suivi sur une période de trois ans après les travaux de creusage pour vérifier l'efficacité de la reprise de la végétation aquatique sur les bords du chenal. Les critères spécifiques qui seront vérifiés par l'échantillonnage seront les espèces végétales présentes, la densité de la végétation, la comparaison de la végétation du talus avec le marais adjacent qui agira à titre de témoin (CDE et MRNF, 2007b).

Le MDDEP et Pêches et Océans Canada considèrent qu'en ce qui a trait aux aspects fauniques, le projet tel que présenté en incluant le projet de compensation pour la perte d'habitat du poisson apparaît acceptable.

2.5 Nation abénaquis

Les Abénaquis d'Odanak sont susceptibles d'exercer, dans le milieu visé par le projet, des droits liés à la pratique de la chasse et de la pêche. Considérant la nature des travaux et le fait que ces derniers visent l'entretien d'un ouvrage existant, nous considérons que le projet ne peut porter atteinte sur ce droit et en conséquence aucune consultation particulière autre que celle déjà réalisée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, dans le cadre de la procédure, n'a été réalisée.

CONCLUSION

Résumé des enjeux

L'analyse du projet de reprofilage du chenal Landroche sur le territoire de la Municipalité de Baie-du-Febvre a fait ressortir trois enjeux principaux. L'accès au lac Saint-Pierre durant les travaux, la gestion des sédiments ainsi que la faune ichthyenne et ses habitats.

L'initiateur du projet a démontré que les travaux prévus n'auront pas d'impact significatif par rapport à ces enjeux. Ainsi, les travaux de dragage n'empêcheront pas les utilisateurs du lac Saint-Pierre, en période hivernale, d'avoir accès au lac. En effet, un chemin de contournement sera aménagé pour les activités de pêche blanche et des panneaux de signalisation seront mis en place pour les motoneigistes.

Par ailleurs, la gestion proposée des sédiments dragués est acceptable sur le plan environnemental. L'évaluation de la contamination des sédiments dragués a été effectuée et l'initiateur du projet s'est engagé à transporter les sédiments contaminés vers un lieu d'enfouissement technique. Les sédiments non contaminés, quant à eux, seront transportés vers un lieu d'enfouissement technique, mais dans la situation où l'initiateur du projet obtient la dérogation de la MRC, il utilisera les sédiments non contaminés pour l'aménagement d'un stationnement à l'intersection des routes Janelle et 132 qui servira aux observateurs de la migration de la sauvagine.

L'initiateur du projet s'est également engagé à compenser, à la satisfaction du MDDEP, la perte permanente d'habitats aquatiques engendrée par l'empiètement de sa nouvelle structure, en respectant le principe d'aucune perte nette d'habitat.

Acceptabilité environnementale

Compte tenu de l'analyse qui précède, elle-même basée sur l'expertise du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales et les avis d'experts, le projet de reprofilage du chenal Landroche sur le territoire de la Municipalité de Baie-du-Febvre est jugé acceptable sur le plan environnemental. Cette analyse révèle également que l'objectif principal d'assurer un accès libre et sécuritaire au lac Saint-Pierre devrait être atteint.

Recommandation

Après analyse, il est recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur de la Corporation de développement économique de Baie-du-Febvre inc. et du ministre des Ressources naturelles et de la Faune pour qu'ils puissent réaliser la première phase du projet de reprofilage du chenal Landroche sur le territoire de la Municipalité de Baie-du-Febvre.

Original signé par

Annick Michaud, biologiste, M. Sc. Eau
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

- CENTRE D'INTERPRÉTATION DE BAIE-DU-FEBVRE, 2007. Site Internet du Centre d'interprétation de Baie-du-Febvre. [En ligne], Consulté le 22 janvier 2008, <http://www.oies.com/accueil.asp>, Dernière mise à jour, septembre 2007;
- COMITÉ ZIP DU LAC SAINT-PIERRE, 2007. Site Internet du Comité de la zone d'intervention prioritaire du lac Saint-Pierre. [En ligne], Consulté le 10 octobre 2007, <http://www.comitezplsp.org/index.htm>, Dernière mise à jour, juillet 2007, Propriétaire et éditeur du site : Comité ZIP du lac Saint-Pierre;
- COMMISSION DE LA PROTECTION DES TERRITOIRE AGRICOLE (CPTAQ). Décision numéro 355472 rendue le 29 janvier 2008, 5 p.;
- CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE BAIE-DU-FEBVRE, 2005a. *Reprofilage du chenal Landroche, Baie-du-Febvre, Rapport principal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec*, préparé par les consultants René Gervais, Groupe conseil, et Procéan, membre du Groupe SNC-Lavalin, février 2005, 88 p. et 7 annexes;
- CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE BAIE-DU-FEBVRE, 2005b. *Reprofilage du chenal Landroche, Baie-du-Febvre, Rapport complémentaire, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, préparé par les consultants René Gervais, Groupe conseil, et Procéan, membre du Groupe SNC-Lavalin, septembre 2005, 23 p. et 4 annexes;
- CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE BAIE-DU-FEBVRE ET MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE, 2007a. *Reprofilage du chenal Landroche, Baie-du-Febvre, Second rapport complémentaire, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, préparé par les consultants René Gervais, Groupe conseil, et Procéan, membre du Groupe SNC-Lavalin, avril 2007, 8 p. et 1 annexe;
- CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE BAIE-DU-FEBVRE ET MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE, 2007b. *Reprofilage du chenal Landroche, Baie-du-Febvre, Second rapport complémentaire, Étude d'impact sur l'environnement déposée à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale*, préparé par les consultants René Gervais, Groupe conseil, et Procéan, membre du Groupe SNC-Lavalin, avril 2007, 8 p. et 1 annexe;
- CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE BAIE-DU-FEBVRE ET MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE, 2007c. *Reprofilage du chenal Landroche, Baie-du-Febvre, Résumé, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, préparé par les consultants René Gervais, Groupe conseil, et Procéan, membre du Groupe SNC-Lavalin, août 2007;

- CUSSON, B. et A. LATREILLE, 2003. *Étude environnementale portant sur la qualité des sédiments de la portion sud du lac Saint-Pierre utilisée par le Centre d'essai et d'expérimentation en munitions (CEEM) de Nicolet : rapport final*, Environnement Canada – Région du Québec, Direction de la protection de l'environnement, Montréal, 179 p.;
- « Lettre CDE, 2006 » Lettre de M. Christian Hart, de la Corporation de développement économique de Baie-du-Febvre inc., à M. Yves Rochon, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 17 mai 2006, concernant l'ajout du ministère des Ressources naturelles et de la Faune comme partenaire officiel et financier, 1 p.;
- « Lettre MRNF, 2007a » Lettre de M^{me} Stéphanie Lachance, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 10 septembre 2007, concernant une proposition de mesures de compensation pour la perte d'habitat visant la création d'un aménagement faunique en milieu aquatique, 1 p. et 2 annexes;
- « Lettre MRNF, 2007b » Lettre de M^{me} Stéphanie Lachance, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 13 septembre 2007, concernant la confirmation que le ministère des Ressources naturelles et de la Faune est maintenant un partenaire financier pour le projet de reprofilage du chenal Landroche avec la Corporation de développement économique de Baie-du-Febvre inc., 1 p.;
- « Lettre MRNF, 2007c » Lettre de M^{me} Stéphanie Lachance, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 28 décembre 2007, concernant des précisions sur la construction du pont de glace, les superficies à draguer et la gestion des matières en suspension, 1 p.;
- « Lettre MRNF, 2008a » Lettre de M^{me} Stéphanie Lachance, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 21 janvier 2008, concernant la gestion des sédiments dragués, 2 p.;
- « Lettre MRNF, 2008b » Lettre de M^{me} Stéphanie Lachance, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 23 janvier 2008, concernant la gestion des sédiments contaminés, 1 p.;
- « Lettre MRNF, 2008c » Lettre de M^{me} Stéphanie Lachance, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 31 janvier 2008, concernant la réalisation de la première phase du projet, 1 p.;

- « Lettre CDE, 2008 » Lettre de M^{me} Guylaine Fréchette, de la Corporation de développement économique de Baie-du-Febvre inc., à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 1^{er} février 2008, concernant la réalisation de la première phase du projet et de l'accord de la Corporation de développement de Baie-du-Febvre inc. avec les engagements pris par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, 2 p. et 1 annexe;
- MUNICIPALITÉ DE BAIE-DU-FEBVRE. Site Internet de la Municipalité de Baie-du-Febvre, [En ligne], Consulté le 30 octobre 2007, <http://www.baie-du-febvre.net>;
- SAINT-LAURENT VISION 2000, 2007. *Bulletin d'information Saint-Laurent vision 2000*, volume 13, numéro 1, avril 2002, [En ligne], Consulté le 16 janvier 2008, http://www.slv2000.qc.ca/bibliotheque/lefleuve/vol13no1/zip_f.htm. Dernière mise à jour, mai 2007, Propriétaire et éditeur du site : Saint-Laurent Vision 2000.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie et du Centre-du-Québec;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- la Direction des politiques en milieu terrestre
- le Centre d'expertise hydrique du Québec;
- le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère de la Sécurité publique;
- Environnement Canada;
- Pêches et Océans Canada, Gestion de l'habitat du poisson.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2004-09-07	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
2004-09-09	Délivrance de la directive
2005-02-16	Réception de l'étude d'impact
2005-02-22 au 2005-05-10	Consultation auprès des ministères et organismes
2005-05-26	Transmission du document de questions et commentaires à l'initiateur de projet
2005-09-19	Réception de l'addenda no 1
2005-09-22 au 2005-11-09	Consultation auprès des ministères et organismes
2005-11-23	Transmission du document de questions et commentaires, 2 ^{ième} série, à l'initiateur de projet
2007-02-18	Réception de l'addenda no 2
2007-05-08 au 2007-07-26	Consultation auprès des ministères et organismes
2007-08-16	Délivrance de l'avis de recevabilité
2007-09-12	Mandat d'information et de consultation publiques
2007-10-27	Période d'information et de consultation publiques (fin)
2007-10-29	Début de la consultation sur l'analyse environnementale
2008-02-01	Fin de la consultation sur l'analyse environnementale