

DESTINATAIRE : Hervé Chatagnier
Directeur

DATE : Le 19 novembre 2015

OBJET : **Modification de décret - Programme de dragage
d'entretien dans l'embouchure de la rivière Richelieu
sur le territoire de la ville de Sorel-Tracy
(Dossier 3211-02-202)**

Mise en contexte

Le décret numéro 1050-2004 du 9 novembre 2004, modifié par le décret numéro 886-2005 du 28 septembre 2005 a été délivré à la Société des parcs industriels Sorel-Tracy inc. (aujourd'hui Société de développement économique de Sorel-Tracy (SDÉST)) afin d'autoriser un programme décennal de dragage d'entretien dans l'embouchure de la rivière Richelieu de novembre 2004 au 31 décembre 2014. Ce programme avait pour objectif de maintenir des profondeurs sécuritaires aux aires d'approche et aux postes à quai du port de Sorel-Tracy afin de permettre aux navires d'accoster en toute sécurité.

La Société de développement économique de Sorel-Tracy (SDÉST) a déposé au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), le 10 décembre 2014, un avis de projet pour le renouvellement du programme décennal de dragage d'entretien dans l'embouchure de la rivière Richelieu sur le territoire de la municipalité Sorel-Tracy. Cet avis de projet avait pour but d'enclencher la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour le programme décennal 2016-2026.

Le MDDELCC a transmis une directive à l'initiateur le 15 décembre 2014. La SDÉST a déposé son étude d'impact le 27 janvier 2015, suite à laquelle deux séries de questions et commentaires lui ont été transmises. L'avis de recevabilité de l'étude d'impact a été signé le 4 novembre 2015. Le dossier sera rendu public sous peu.

Entre-temps, la SDÉST a contacté la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels (DÉEPHI) afin d'entamer les démarches pour la présente demande de modification de décret. Cette dernière vise à prolonger la date de fin du programme décennal de dragage d'entretien autorisé par le décret numéro 1050-2004 du 9 novembre 2004, au 15 mars 2016, afin que la SDÉST soit autorisée à draguer à l'automne 2015 et ainsi assurer la sécurité de la navigation aux aires d'approche et aux postes à quai du port de Sorel-Tracy.

...2

Justification de la demande de modification de décret

Un relevé bathymétrique, effectué le 6 octobre 2015, démontre une accumulation importante de sédiments à l'embouchure de la rivière Richelieu. Cette accumulation complique les opérations de navigation près des quais 14,15 et 19, ce qui compromet la sécurité des navires et de leur équipage (SDÉST, novembre 2015). Le relevé bathymétrique montre que les profondeurs mesurées ne correspondent pas à la profondeur requise pour assurer l'accostage sécuritaire des navires aux quais 14, 15 et 19 du port de Sorel-Tracy (annexe 1). Les profondeurs requises dans chacune des zones varient selon l'utilisation des différents quais. Le quai 14 sert au déchargement des barges provenant des Grands Lacs. Le tirant d'eau requis est de 8 m de profondeur. On doit ensuite ajouter 0,3 cm de marge de navigabilité sous la quille du navire, soit la marge de sécurité nécessaire pour les pilotes de la voie maritime. La profondeur minimale requise est donc de 8,3 m. Les quais 15 et 19 desservent des navires de pavillons étrangers. Le tirant d'eau requis est alors de 10,7 m, auquel on additionne le 0,3 cm de marge de navigabilité, une profondeur de 11,0 m est donc nécessaire. Ces profondeurs sont requises afin de maintenir une navigation sécuritaire.

L'Administration du Pilotage des Laurentides (APL), une agence fédérale responsable de la sécurité de la navigation a avisé Richardson International Québec limitée (Richardson), un usager du Port de Sorel-Tracy, le 9 octobre dernier, de la présence de hauts-fonds dans le secteur. Selon l'APL, ces hauts-fonds engendrent des variations dans les courants navigables, ce qui rend les transits de navires risqués et pourraient mener à de sérieux accidents (SDÉST, novembre 2015).

L'APL a mentionné que, lors des deux derniers voyages du navire Kaministiquia, les 9 et 22 septembre 2015, à destination du quai 14 du port de Sorel-Tracy, des manœuvres risquées se seraient produites à environ 100 pieds du quai 14. Le navire aurait éprouvé des difficultés à s'approcher du quai et aurait pris environ 45 minutes pour accoster. L'APL a alors demandé à Richardson de limiter le tirant d'eau des navires devant accoster au quai 14, afin d'éviter qu'un navire s'échoue. D'autres incidents se seraient produits au même emplacement, les 9 et 23 octobre 2015. La Corporation des pilotes ainsi que le Service hydrographique du Canada ont aussi, récemment, informé Richardson de la complexité des manœuvres d'accostage en raison de la présence de hauts-fonds.

Selon la SDÉST, une accumulation sédimentaire aussi importante était inattendue pour 2015. La SDÉST s'attendait à effectuer un dragage d'entretien seulement suite à l'obtention de son décret pour le programme décennal de dragage d'entretien dans l'embouchure de la rivière Richelieu en 2016. Toutefois, selon l'initiateur, il est maintenant impossible d'attendre l'automne 2016 pour effectuer un dragage d'entretien sans compromettre les activités portuaires.

Ce dragage d'entretien ne peut pas s'effectuer au printemps ou à l'été étant donné la période de restriction pour la protection de l'habitat du poisson qui s'étend du 15 mars au 1^{er} octobre. De plus, il est impossible de draguer durant la période hivernale puisque la sécurité des travailleurs et des équipements pourraient être

compromis. La présence de glace peut entraîner une instabilité des équipements flottants tant en termes de navigation que pour les manœuvres effectuées sur le pont. Les travaux de dragage doivent donc être effectués avant la prise des glaces. L'initiateur estime que la prise des glaces dans ce secteur peut se produire dès la première semaine de décembre.

L'équipe d'analyse considère que la présence de hauts-fonds dans le secteur pourrait mettre en péril les navires et la sécurité de leur équipage. Elle considère que le risque qu'un navire s'échoue ou entre en collision avec un autre navire ou les infrastructures portuaires pourrait provoquer des dommages importants à l'environnement, notamment par le déversement de produits pétroliers ou dangereux dans le milieu aquatique, amenant une dégradation importante des habitats du secteur. Enfin, de tels accidents pourraient également créer des dommages matériels importants en plus d'impliquer des retards dans la réception et l'expédition des marchandises.

L'équipe d'analyse a questionné l'initiateur quant à la possibilité de restreindre l'accès des navires aux quais 14-15 et 19 en attendant la délivrance du décret pour le programme décennal 2016-2026 de dragage d'entretien dans l'embouchure de la rivière Richelieu. La SDÉST considère qu'il est primordial de maintenir le transbordement des produits de grains et d'acier d'ici là étant donné l'importance du port sur l'économie de la région. L'utilisateur principal du port, le Terminal maritime Sorel-Tracy est spécialisé dans la manutention de produits d'acier et de marchandises générales, dont les volumes transités en 2014 s'élevaient à 556 417 tonnes métriques (SDÉST, novembre 2015). La SDÉST affirme que le transit de plusieurs de ces produits assure la stimulation de l'économie du Québec en général. Par ailleurs, l'autre client important du port de Sorel-Tracy, la compagnie Richardson transite des grains céréaliers, dont environ deux millions de tonnes métriques en 2014. Cette compagnie assure l'exportation de la production céréalière provenant des régions de la Montérégie et de la rive nord. Selon la SDÉST, ce transport permet à environ 2 000 producteurs québécois d'exporter leur production. Étant donné la spécificité des infrastructures requises pour le transbordement des marchandises, les transbordements via d'autres quais à proximité sont difficilement envisageables (SDÉST, novembre 2015). La SDÉST souligne l'absence d'autres infrastructures adaptées à ce type de marchandises et l'insuffisante capacité des autres quais à proximité. La restriction d'accéder aux installations de Richardson et de TMST deviendrait donc un enjeu pour la pérennité de ces entreprises qui perdraient alors leur marché d'exportation et une grande partie des volumes de transit.

Malgré sa compréhension de la nécessité de draguer rapidement, l'équipe d'analyse tient à souligner que la SDÉST aurait pu être plus prévoyante. Sachant que le programme décennal de dragage autorisé par décret le 10 novembre 2004 prenait fin le 31 décembre 2014, elle aurait pu déclencher la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement plus tôt en 2014, afin de s'assurer d'obtenir un décret pour le renouvellement de son programme avant l'automne 2015. Sachant qu'il n'avait pas dragué depuis 2011 et voyant l'évolution de l'accumulation sédimentaire à l'aide de sondage, l'initiateur aurait pu éviter une telle urgence. Il y a

d'ailleurs plusieurs mentions dans l'étude d'impact et dans les addendas de 2015 qui confirment qu'un dragage était envisagé pour l'automne 2015.

L'équipe d'analyse juge toutefois important le danger associé à une profondeur d'eau inadéquate dans ce secteur fortement achalandé du port de Sorel-Tracy. La difficulté des manœuvres reliée à la présence de hauts-fonds et le risque qu'un navire s'échoue ou entre en collision mettent en danger la sécurité de l'équipage et représentent un risque pour l'environnement. L'équipe d'analyse considère aussi que restreindre les activités au port de Sorel-Tracy pourrait mettre en péril plusieurs activités économiques de la région. L'équipe d'analyse juge donc que cette demande de modification de décret à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement est justifiée.

Dragage 2015-2016

Le dragage sera effectué dans les aires d'approche du port de Sorel-Tracy, dans le fleuve Saint-Laurent et dans l'embouchure de la rivière Richelieu. L'accès aux quais 14,15 et 19 est visé par la modification.

La SDÉST désire draguer 13 615 m³ de sédiments. Ce volume se répartit sur une superficie de 30 520 m² (annexe 1). Les données exactes de volume et de superficie seront présentées lors de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE).

Les sédiments seront dragués mécaniquement, puis transportés vers un site de transbordement, duquel ils seront gérés en milieu terrestre.

Le site de transbordement envisagé est le quai 11 du parc industriel Ludger-Simard. Le détail et les résultats de la caractérisation de l'état initial des sols du site de transbordement au parc industriel Ludger-Simard seront présentés lors de la demande de certificat d'autorisation. Le détail de la conception des aires de transbordement sera aussi précisé lors de la demande de certificat d'autorisation.

Le transport des sédiments s'effectuera par camion à benne à partir du site de transbordement. Si un bassin d'assèchement des sédiments est requis, celui-ci sera situé au parc industriel Ludger-Simard. Il s'agira du même site d'assèchement ayant été utilisé lors du dragage d'entretien de 2011. Le détail de la conception des bassins d'assèchement sera précisé lors de la demande de certificat d'autorisation. Le site d'assèchement fera également l'objet d'une caractérisation de l'état initial des sols, laquelle sera présentée lors de la demande de certificat d'autorisation. La nécessité d'assécher les sédiments dépendra du niveau de contamination des sédiments. Certains sites de gestion des sédiments acceptent les sédiments non contaminés (< A) non asséchés.

L'initiateur choisira le lieu de dépôt final des sédiments en fonction des résultats de la caractérisation *in situ* qu'il aura réalisée préalablement au dragage. Plusieurs options sont envisagées pour la gestion des sédiments; le remplissage en milieu terrestre et la construction de buttes paysagères, la restauration de sablières,

carrières ou de sites contaminés et l'enfouissement sur un site prévu à cet effet. Plusieurs sites potentiels ont été identifiés dans la demande. L'ensemble des sites envisagés est localisé dans les régions de la Montérégie, du Centre-du-Québec, de Lanaudière et de l'Estrie.

Le dragage sera réalisé sur une période d'environ dix jours. L'assèchement des sédiments (si requis) aura lieu durant l'hiver et la gestion finale de ces sédiments s'effectuera au printemps 2016. Tous les travaux reliés au dragage seront terminés le 31 juillet 2016. Le coût des travaux est estimé à deux millions de dollars.

Analyse environnementale

L'analyse du projet a fait ressortir deux enjeux majeurs. D'abord, la perturbation de la qualité de l'eau et de l'habitat du poisson durant les travaux, puis la gestion des sédiments dragués.

Qualité de l'eau et habitat du poisson

Les opérations de dragage augmenteront temporairement la turbidité de l'eau et modifieront les conditions hydrauliques. En effet, l'utilisation de la benne est susceptible d'entraîner la remise en suspension des sédiments.

L'initiateur est tenu de respecter les mesures d'atténuation prévues au décret numéro 1050-2004 du 9 novembre 2004, afin de minimiser l'émission de MES durant les travaux. Par ailleurs, dans le cadre de cette modification de décret, la SDÉST s'est engagée à présenter, dans la demande de certificat d'autorisation, son plan de gestion de matières en suspension (MES). Ce plan prendra en compte la présence des herbiers aquatiques situés à environ 250 mètres en aval du projet. Advenant un dépassement de plus de 25 mg/L la concentration naturelle de MES à 100 m en aval de la drague, la SDÉST s'est engagée à suspendre les travaux temporairement, à revoir les mesures d'atténuation en place et si nécessaire, à changer les méthodes de travail. L'initiateur s'est également engagé, aux termes des travaux, à déposer au MDDELCC le rapport de surveillance environnementale.

La modification de la qualité de l'eau est susceptible de perturber les activités et les habitats de l'ichtyofaune. Par ailleurs, la période sensible pour les poissons est du 16 mars au 1^{er} octobre, les impacts sur la faune sont donc minimisés étant donné que les travaux auront lieu en décembre. De plus, la faible durée des travaux rend l'impact très ponctuel et ne devrait pas nuire à la faune ichthyenne de manière significative.

L'équipe d'analyse est d'avis que les engagements pris par l'initiateur relativement au contrôle de MES sont suffisants pour assurer la qualité de l'eau durant les travaux. Le dépôt du rapport de surveillance des activités de dragage permettra de s'assurer que l'initiateur a respecté l'ensemble de ses engagements. L'équipe d'analyse est également d'avis que le respect de la période de restriction pour la protection de l'habitat du poisson minimise de façon importante les impacts du projet sur la faune ichthyenne.

Gestion des sédiments

Le projet est susceptible d'induire une contamination des milieux aquatique et terrestre advenant une gestion inadéquate des sédiments dragués. L'initiateur s'est engagé à présenter, dans la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE, le détail et les résultats de la caractérisation *in situ* des sédiments effectuée préalablement aux travaux. Cette caractérisation a eu lieu le 15 octobre 2015. Selon l'initiateur, l'échantillonnage a été effectué en conformité avec le Guide d'échantillonnage des sédiments du Saint-Laurent pour les projets de dragage et de génie maritime. Cette affirmation sera confirmée lors de l'analyse de la demande de certificat d'autorisation.

La SDÉST s'est aussi engagée à déposer son plan de gestion des sédiments dragués dans la demande de certificat d'autorisation. En ajout aux engagements de 2004, la SDÉST s'est engagée à n'effectuer aucun remblai en rive, littoral, plaines inondables et milieux humides, à gérer les sédiments dragués et asséchés en respectant la grille intérimaire de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés. La SDÉST gèrera les sédiments dragués et asséchés en respectant la réglementation relative à la gestion des sols contaminés.

L'initiateur s'est aussi engagé à valider que le certificat d'autorisation de la carrière ou de la sablière où aura lieu la gestion des sédiments, permet le dépôt des sols/sédiments présentant une contamination anthropique et que cette gestion respecte la réglementation applicable. Les sites de dépôt final des sédiments, identifiés dans la demande de modification sont localisés dans les régions de la Montérégie, du Centre-du-Québec, de Lanaudière et de l'Estrie.

L'assèchement des sédiments pourrait également entraîner une contamination. En ce sens, l'initiateur s'est engagé à effectuer une caractérisation environnementale de site conforme au guide de caractérisation des terrains du MDDELCC afin d'établir l'état de référence pour remettre le site dans son état initial. L'initiateur s'est engagé à ce que les sédiments placés dans le ou les bassins d'assèchement aient une concentration de contaminants inférieure ou égale au sol sur lequel ils sont déposés.

Le détail de la conception des bassins d'assèchement sera déposé lors de la demande de certificat d'autorisation. Des bassins distincts ou un seul bassin divisé en plusieurs compartiments seront conçus afin de recevoir séparément les sédiments contaminés à différents niveaux.

Enfin, l'initiateur s'est engagé à déposer un rapport de surveillance environnementale au MDDELCC au plus tard, un mois après la gestion finale des sédiments. Le rapport inclura la date des travaux, la quantité de sédiments dragués, la méthode de dragage utilisée, les mesures d'atténuation mises en place, le mode de transport des sédiments, le site choisi pour assécher et entreposer les sédiments à l'intérieur du parc industriel Ludger-Simard et les sites de dépôt final des sédiments.

CONCLUSION

La présence de hauts-fonds dans le secteur du port de Sorel-Tracy constitue un risque d'échouement pour les navires, ce qui met en danger la sécurité de leur équipage et représente un risque pour l'environnement. La restriction des activités au port de Sorel-Tracy pourrait aussi mettre en péril l'activité économique de la région. La réalisation des travaux de dragage dès cet automne est donc justifiée.

Bien que l'initiateur ait complété son étude d'impact sur le programme de dragage d'entretien 2016-2026 et que cette étude d'impact sera rendue publique sous peu, la SDÉST ne peut attendre la décision du gouvernement pour procéder.

Dans ce contexte, la modification de décret pour le programme de dragage d'entretien dans l'embouchure de la rivière Richelieu sur le territoire de la Ville de Sorel-Tracy est justifiée et jugé acceptable sur le plan environnemental. Le projet permettra d'assurer la sécurité des usagers du port et de ne pas compromettre les activités portuaires. Les engagements supplémentaires pris par l'initiateur dans la demande de modification sont jugés satisfaisants pour contrer les impacts négatifs associés au projet.

À la suite de cette analyse, il est recommandé de modifier le décret 1050-2004 du 4 novembre 2004 afin de permettre à la SDÉST d'effectuer un dragage d'entretien avant le 15 mars 2016.

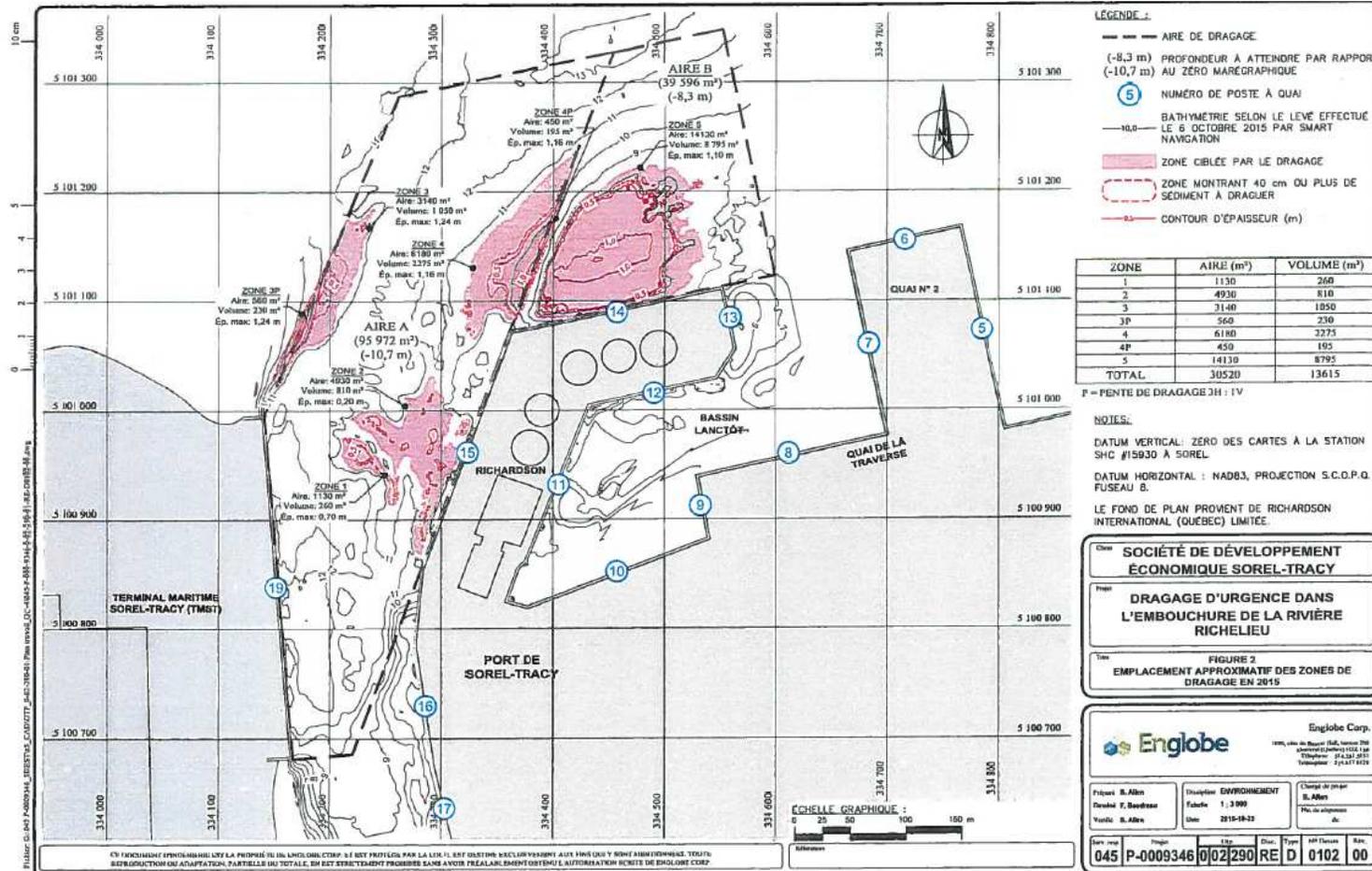
Original signé par :

Michèle Tremblay
Chargée de projet

RÉFÉRENCES

Lettre de M^{me} Josée Plamondon, de la Société de développement économique de Sorel-Tracy, à M. Hervé Chatagnier, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 19 novembre 2015, concernant la demande de modification de la date de fin du programme décennal de dragage d'entretien à l'embouchure de la rivière Richelieu, 39 pages incluant 2 pièces jointes;

Annexe 1



Source : Société de développement économique de Sorel-Tracy – Demande de prolongation et de modification des décrets 1050-2004 du 9 novembre 2004 et 886-2005 du 28 septembre 2005 – Dragage décennal de dragage d’entretien dans l’embouchure de la rivière Richelieu à Sorel-Tracy – Annexe 2, 19 novembre 2015, 39 pages incluant 2 pièces jointes.