
**DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE**

**DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE
DES PROJETS HYDRIQUES ET INDUSTRIELS**

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet d'agrandissement des installations
du Club de Yachting Portage-Champlain inc. (marina de Hull)
sur le territoire de la municipalité de Gatineau par le
Club de Yachting Portage-Champlain inc.**

Dossier 3211-04-063

Le 11 mai 2017

*Développement durable,
Environnement et Lutte
contre les changements
climatiques*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels:

Chargé de projet : Madame Annie Bélanger

Analyste : Monsieur Pierre Michon, coordonnateur, projets de dragage et d'aménagement portuaire

Supervision administrative : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur

Révision de textes et éditique : Madame Mireille Langlois, secrétaire

SOMMAIRE

Le Club de Yachting Portage-Champlain inc. souhaite augmenter de 99 à 200 embarcations la capacité d'accueil de la marina de Hull, située sur la rivière des Outaouais. Le projet d'agrandissement est prévu en trois étapes successives dont la première est planifiée pour l'année 2017 et permettra la mise en place de structures permettant d'accueillir jusqu'à 141 bateaux. Concrètement, l'initiateur installera 127 blocs de béton en guise d'ancrage, réaménagera les pontons actuels et en ajoutera de nouveaux.

Les enjeux identifiés dans la présente analyse sont l'habitat du poisson, le potentiel archéologique du secteur et l'augmentation des nuisances. La marina de Hull est en opération depuis plus de 25 ans et a opéré pendant quelques années près de 140 places à quai. Aujourd'hui, ce nombre est établi à 99. La description du milieu retrouvé dans les documents déposés témoigne d'un secteur dans lequel des activités de nautisme ont cours depuis plusieurs années et pour lequel un équilibre a été atteint par les caractéristiques humaine, biologique, physique et chimique.

Selon les informations consultées, ce secteur de la rivière des Outaouais est utilisé par la faune ichtyenne comme aire d'alimentation et de repos. L'ajout de blocs de béton empiètera sur ces habitats. Cet impact est toutefois jugé faible, et ce, en raison des dérangements répétés associés aux activités qui s'y déroulent et des habitats semblables présents à proximité.

En ce qui a trait aux modifications visuelles, celles-ci seront peu perceptibles puisque les changements se feront à l'intérieur d'un cadre visuel présentant des caractéristiques semblables aux éléments ajoutés. Seuls les utilisateurs du parc Jacques-Cartier verront le paysage légèrement modifié, mais cet impact est jugé faible en raison du maintien de points de vue sur la rivière des Outaouais et la Ville d'Ottawa. Pour ce qui est du climat sonore, la présence de voies de circulation importantes et le type d'activité qui se déroulera à la marina font en sorte de minimiser les impacts.

Les sédiments présents dans la marina montrent une contamination en plomb et en zinc. Toutefois, considérant qu'aucun dragage ou régalaage ne sera effectué, que l'initiateur a prévu une méthode de travail apte à limiter la remise en suspension des sédiments et qu'il s'est engagé à déposer et à réaliser un suivi des matières en suspension, la mise en place des ancrages aura un faible impact sur le milieu. Également, l'équipe d'analyse est d'avis que le mouvement des embarcations, en période d'exploitation, n'est pas susceptible de générer un brassage des sédiments puisque la profondeur d'eau observée à la marina assure une marge de sécurité adéquate eu égard au tirant d'eau des embarcations utilisant les installations.

Le projet d'agrandissement des installations du Club de Yachting Portage-Champlain inc. (marina de Hull) répond à un besoin récréatif de la région de Hull qui voit le nombre d'adeptes de nautisme augmenter depuis plusieurs années. Par ailleurs, les impacts de la réalisation du projet sur les principaux enjeux sont de faible ampleur et limités dans le temps et l'espace. En conséquence, l'équipe d'analyse est d'avis, en collaboration avec les ministères consultés, que le projet est acceptable du point de vue environnemental.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Sommaire.....	iii
Liste des tableaux	vii
Liste des figures.....	vii
Liste des annexes	vii
Introduction	1
1. Le projet.....	1
1.1 Raison d'être du projet.....	2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	2
2. Analyse environnementale	3
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	3
2.2 Solutions de rechange au projet	4
2.3 Choix des enjeux	4
2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus.....	4
2.4.1 Milieu biologique	4
2.4.2 Potentiel archéologique	6
2.4.3 Augmentation des nuisances	7
2.5 Autres considérations	8
2.5.1 Faune aviaire.....	8
2.5.2 Qualité des sédiments.....	9
Conclusion.....	10
Références.....	12
Annexes	13

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	SÉQUENCE ENVISAGÉE POUR L'AGRANDISSEMENT DE LA MARINA DE HULL	2
-----------	---	---

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1	LOCALISATION DES COMPOSANTES ACTUELLES ET FUTURES DE LA MARINA DE HULL	3
----------	---	---

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS	15
ANNEXE 2	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	17

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'agrandissement des installations du Club de Yachting Portage-Champlain inc. (marina de Hull) sur le territoire de la municipalité de Gatineau par Club de Yachting Portage-Champlain inc.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet d'agrandissement des installations du Club de Yachting Portage-Champlain inc. (marina de Hull) est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *d* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23), puisqu'il concerne l'agrandissement d'un port destiné à accueillir plus de 100 bateaux de plaisance ou de pêche.

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 Gatineau du 7 mars au 21 avril 2017. Au cours de cette période, aucune demande d'audience n'a été acheminée au ministre.

Sur la base de l'information recueillie, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDELCC et les ministères 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. L'information sur laquelle se base l'analyse comporte celle fournie par l'initiateur et celle recueillie lors de la consultation publique.

Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

Le présent rapport présente d'abord une brève description du projet et de sa raison d'être. Les différents enjeux ciblés sont ensuite décrits et pour chacun d'eux, une appréciation de l'ampleur de l'impact qu'ils subiront est présentée. Finalement, considérant l'ensemble des éléments évoqués dans le rapport, l'analyse environnementale conclut sur l'acceptabilité environnementale du projet.

1. LE PROJET

Le Club de Yachting Portage-Champlain inc. souhaite agrandir ses installations situées sur la rivière des Outaouais. La capacité d'accueil de la marina est actuellement de 99 embarcations et l'initiateur voudrait, à terme, pouvoir en accueillir 200. Le projet est prévu en trois étapes successives. La première est planifiée pour l'année 2017 et permettrait d'accueillir jusqu'à 141 bateaux.

Concrètement, l'initiateur installera 127 blocs de béton servant d'ancrage, réaménagera les pontons actuels et en ajoutera de nouveaux. Les blocs actuellement utilisés seront laissés en place. Aucun dragage ni régalage du fond ne sera effectué pour permettre la mise en place des ancrages.

1.1 Raison d'être du projet

Le Club de Yachting Portage-Champlain inc. opère la marina de Hull depuis plus de 25 ans. Afin de répondre à la popularité croissante des lieux, le site a fait l'objet de réaménagements destinés à moderniser les installations et augmenter le nombre de places à quai. Aujourd'hui, la marina offre 99 emplacements occupés en totalité par des membres. Malgré cela, l'initiateur doit composer avec une liste d'attente de plus de 40 personnes et l'absence de places disponibles pour les visiteurs.

Afin de répondre aux plaisanciers désirant devenir membres et offrir une option aux touristes de passage dans la région, l'initiateur souhaite bonifier le nombre de places à quai. De 99 places actuellement disponibles, l'initiateur prévoit, au terme de phases d'agrandissement successives, porter ce nombre à 200.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet à l'étude prévoit le réaménagement spatial des quais actuels et la mise en place de plus de 150 m de nouveaux quais pour un total d'environ 600 m. Pour ancrer ces structures, l'initiateur envisage utiliser des blocs de béton de deux dimensions différentes, soit 1,83 m par 1,83 m (6' x 6') et 2,43 m par 2,43 m (8' x 8'). Au total, 127 blocs seront utilisés ce qui représente une superficie totale d'un peu plus de 645 m². Selon les renseignements retrouvés dans l'étude d'impact, les blocs actuellement utilisés seront laissés en place.

La surface occupée par la marina, est de 710 m². L'agrandissement prévu augmentera cette surface à 1 185 m², alors que l'axe principal de la marina aura une longueur approximative de 220 m.

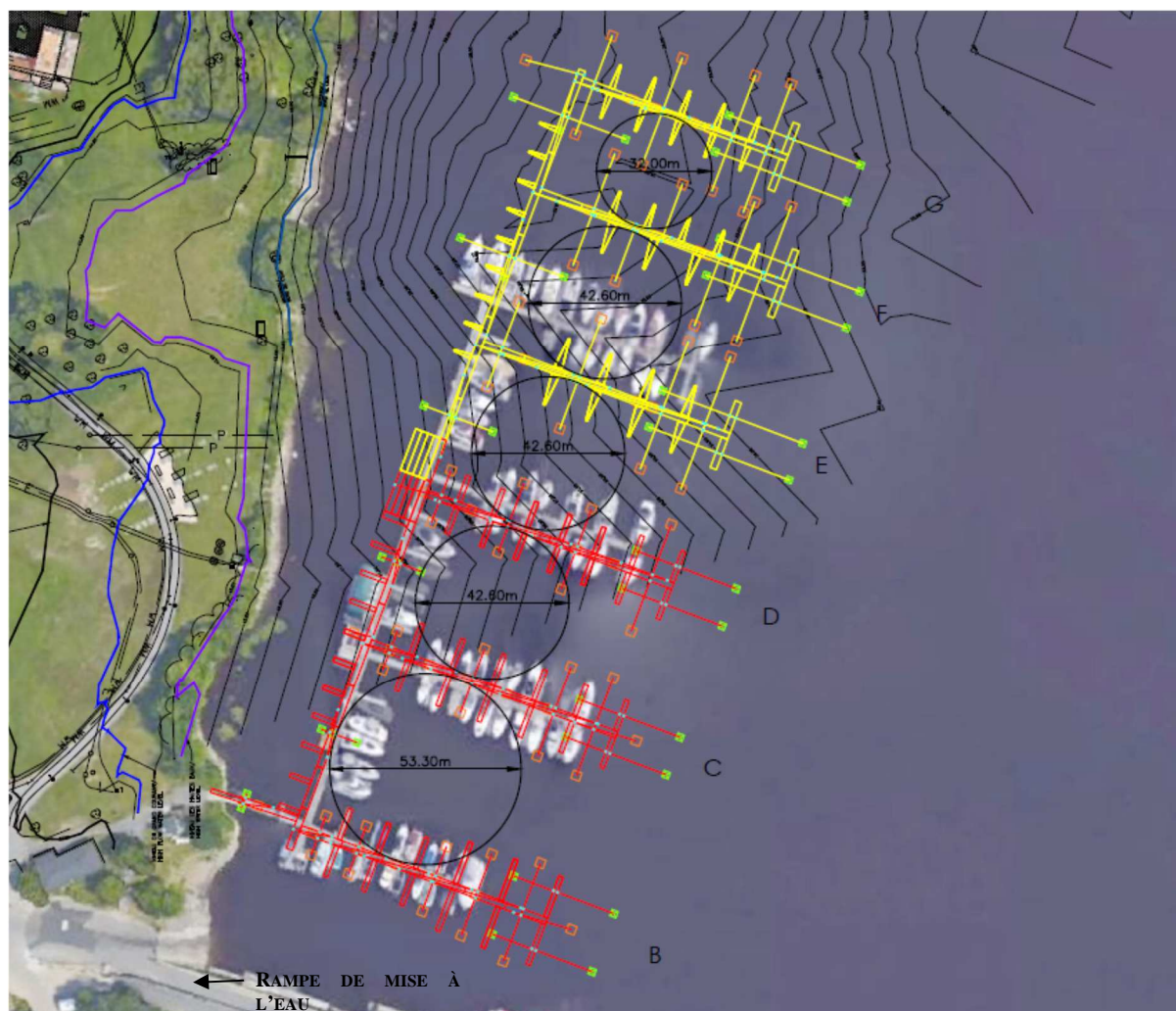
Les composantes nécessaires au projet seront acheminées sur le site par voie terrestre. Une barge assurera la mise en place des structures à même le milieu aquatique. Le chargement du milieu terrestre à l'eau se fera via la rampe de mise à l'eau située à même la marina. Aucun dragage de sédiments ou régalaage du fond de la rivière n'est requis. Conséquemment, aucune gestion de matériel excédentaire n'est prévue. Aussi, la mise en place des nouvelles structures est prévue sur trois ans.

Le tableau 1 montre la séquence envisagée pour l'agrandissement, alors que la figure 1 montre en superposition, l'ancien et le nouvel aménagement de la marina.

TABLEAU 1 SÉQUENCE ENVISAGÉE POUR L'AGRANDISSEMENT DE LA MARINA DE HULL

Activité d'agrandissement	Année d'implantation
Ajout de 42 places à quai incluant 20 places réservées aux visiteurs	2017
Ajout de 36 places	2018-2019
Ajoute de 23 places	2019-2020
Total : 101 places ajoutées	2017-2020

FIGURE 1 LOCALISATION DES COMPOSANTES ACTUELLES ET FUTURES DE LA MARINA DE HULL



Tirée de l'étude d'impact (en rouge : quais actuels réaménagés et en jaune : nouveaux quais).

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

La marina de Hull est en opération depuis plus de 25 ans. Au fil des années, l'initiateur a procédé à des modifications de ses installations de répondre à la demande croissante des plaisanciers.

En 2011, le Centre de contrôle environnemental du Québec a constaté qu'un quai additionnel avait été installé de sorte que la marina possédait désormais des aménagements destinés à accueillir plus de 99 embarcations. Des vérifications complémentaires ont également permis de constater que ce projet n'avait pas été soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE) et qu'aucun certificat d'autorisation n'avait été obtenu à cet effet. Devant ces constats et afin de respecter les termes de la Loi sur la qualité de l'environnement et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, l'initiateur a pris les mesures correctrices qui s'imposaient soit diminuer le nombre d'emplacement à 99 et faire une demande de certificat d'autorisation.

Toujours dans le même esprit de régularisation des activités, le projet soumis à la PÉEIE et faisant l'objet du présent rapport vise à permettre à Club de Yachting Portage-ChAMPLAIN inc. d'obtenir l'autorisation nécessaire à l'agrandissement et à l'exploitation d'une marina pouvant accueillir jusqu'à 200 embarcations.

Considérant que la marina de Hull est en exploitation depuis plusieurs années, que l'achalandage des lieux est tel que l'initiateur était en mesure d'exploiter une installation comptant plus de 99 embarcations, que l'initiateur a régularisé la situation non-conforme en obtenant un certificat d'autorisation lui permettant d'opérer une marina de 99 places à quai et qu'il en entreprit les démarches afin de pouvoir exploiter une marina jusqu'à concurrence de 200 emplacements, l'équipe d'analyse est d'avis que le projet est justifié.

2.2 Solutions de rechange au projet

La solution de rechange évoquée par l'initiateur est le statu quo. Dans le contexte exposé à la section précédente, cette alternative n'apparaît pas optimale pour le milieu. En effet, les données d'exploitation des années précédentes ont démontré qu'avec une offre accrue de places à quai, l'initiateur était en mesure de répondre à la demande. Puisque la navigation de plaisance représente une activité récréotouristique importante dans le secteur de Hull, qu'elle constitue un apport économique non-négligeable pour le milieu d'insertion, l'équipe d'analyse considère que le maintien de 99 places à quai dans ce secteur n'est pas souhaitable.

2.3 Choix des enjeux

Considérant les années écoulées depuis les premières activités de la marina, il est possible d'affirmer que les caractéristiques humaine, biologique, physique et chimique se sont adaptées aux activités qui s'y déroulent. Néanmoins, compte tenu des nouvelles informations disponibles sur le milieu et de l'augmentation des activités qui se produira à cet endroit, certains éléments méritent une attention particulière. Les enjeux identifiés sont l'habitat du poisson, le potentiel archéologique du secteur et l'augmentation des nuisances.

2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.4.1 Milieu biologique

- *Faune ichthyenne*

La rivière des Outaouais abrite une faune ichthyenne diversifiée. Plus de 60 espèces de poissons y seraient présentes. Le secteur à l'étude, en particulier les herbiers situés à proximité, est susceptible d'être utilisés par les poissons en guise d'aires d'alimentation et d'alevinage. Aucune frayère ne serait située dans le secteur de la marina. Les deux plus près seraient localisées à plus d'un kilomètre en amont et en aval des installations.

- *Tortue*

Dans ses documents, l'initiateur mentionne que le secteur à l'étude aurait abrité et abriterait deux espèces de tortue à statut particulier, soit respectivement la tortue-molle à épine (menacée) et la tortue géographique (vulnérable).

Selon les informations du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP)¹, la rivière des Outaouais aurait déjà abrité une population de tortue-molle à épine. Aujourd'hui, l'aire de répartition de cette espèce serait située dans la baie Missisquoi, le lac Champlain et la rivière au Brochets. Toujours selon le MFFP, la tortue-molle à épine est strictement aquatique et occupe des habitats reliés en grande partie à l'abondance de nourriture. Conséquemment, elle peut utiliser une grande variété d'habitats (rivière, ruisseau, lac, étang, baie marécageuse peu profonde, sablonneuse ou vaseuse). Les menaces à l'espèce sont principalement la modification des berges, la pollution et la prédation (nids et jeunes). Dans une moindre mesure, les collisions avec les embarcations et la pêche accidentelle sont d'autres vecteurs qui entraîneraient son déclin.

Quant à la tortue géographique, le MFFP² mentionne que l'espèce a surtout été recensée le long des rivières des Outaouais et Richelieu. Les deux populations d'importance seraient celles du lac des Deux-Montagnes et de la rivière des Outaouais. Quelques individus auraient également été aperçus à Portneuf et Québec. La tortue géographique est essentiellement aquatique et préfère les vastes étendues d'eau comme les lacs et les rivières qui présentent un fond mou, plusieurs sites d'exposition au soleil et une riche végétation aquatique. Il s'agit d'une espèce farouche sensible à la modification des rives et aux dérangements.

- *Évaluation de l'impact sur la composante biologique*

Au fil des années, les pontons de la marina ont été retirés et mis en place à de nombreuses reprises, la capacité d'accueil a été augmentée et les déplacements nautiques se sont succédés. Les modifications anthropiques qu'impliquent ce type d'activités ont donc eu lieu de sorte que le milieu s'est aujourd'hui créé un nouvel équilibre.

L'empiètement associé aux blocs de béton constitue un impact du projet. Au total, cet empiètement représente une superficie d'un peu plus de 645 m². Le substrat de la rivière des Outaouais à cet endroit est très hétéroclite, il est composé de sédiments de granulométrie diverse se mêlant aux troncs d'arbres, copeaux de bois et matières organiques. Aucune intervention en rive n'est prévue. Les herbiers ne seront pas touchés par les nouveaux aménagements.

Compte tenu des répercussions potentielles du projet sur la faune aquatique et afin d'en évaluer adéquatement l'impact, le MFFP et Pêches et Océans Canada (MPO) ont été consultés.

Le MFFP a demandé que des inventaires soient réalisés, puisque les données utilisées par l'initiateur datent de 1996 et que leur banque de données ne contient aucune information plus récente. L'équipe d'analyse est d'avis que des inventaires récents auraient permis de confirmer les

¹ <http://www3.mffp.gouv.qc.ca/faune/especes/menacees/fiche.asp?noEsp=9>

² <http://www3.mffp.gouv.qc.ca/faune/especes/menacees/fiche.asp?noEsp=72>

espèces qui fréquentent le secteur, mais n'auraient pas permis d'acquérir de nouvelles informations sur l'utilisation du milieu. De plus, le secteur est utilisé pour le nautisme depuis plus de 25 ans. Ce faisant, l'usage que fait la faune du milieu s'est adapté et les données de 1996 en témoignent.

Les sources d'information consultées montrent qu'aucun habitat d'intérêt faunique ne se trouve dans le secteur à l'étude. Le MFFP considère par ailleurs que l'habitat est de qualité passable à faible. Ainsi, l'empiètement occasionné par les blocs de béton n'aurait pas pour effet de détruire un habitat essentiel. Néanmoins, sur la base du principe d'aucune perte nette appliqué par le MFFP, celui-ci recommande que l'initiateur compense l'empiètement et la perte d'habitat associés à la mise en place des structures d'ancrage. Pour ce faire, une compensation financière, dont le calcul s'appuie sur le *Guide de compensation financière* du MFFP, a été fournie par ce ministère.

Les herbiers en rive apparaissent des milieux beaucoup plus favorables pour la faune. Considérant que le cumul des années de navigation n'a pas endommagé ces herbiers et que l'agrandissement ne modifiera pas les activités qui se déroulent à cet endroit, il est peu probable que l'exploitation à venir entraîne des impacts supplémentaires à ce niveau. Dans sa pratique courante, l'initiateur impose aux utilisateurs une limite de vitesse lorsque ceux-ci doivent se déplacer à l'intérieur de la marina. Cette mesure est destinée à assurer la sécurité des personnes et à éviter l'érosion des berges attribuable au passage des embarcations, mais assure par le fait même une intégrité des herbiers limitrophes. Cette mesure est donc de nature à minimiser l'impact des activités sur ces milieux.

En ce qui a trait au MPO³, celui-ci est d'avis que le projet n'entraînerait pas de dommage sérieux aux poissons et à leurs habitats. Ce dernier appuie sa conclusion sur le fait que le secteur a déjà subi des perturbations attribuables à la présence des bateaux et qu'aucune espèce ou habitat à haute priorité n'est identifié à cet endroit.

Puisque les activités prévues à la marina de Hull sont identiques à celles observées à cet endroit depuis plus de 25 ans, que le milieu s'est adapté aux activités qui s'y déroulent, que le projet consiste à réintégrer les places à quai retirées afin de respecter la législation, que le substrat constituant le fond de la rivière des Outaouais n'est pas propice à la faune, qu'aucun habitat d'intérêt n'a été identifié, que les herbiers adjacents à la marina seront maintenus et que l'initiateur maintiendra une limite de vitesse à l'intérieur de ses installations qui assurera une pérennité des herbiers limitrophes, l'équipe d'analyse est d'avis que l'impact de l'agrandissement de la marina de Hull sur la faune et ses habitats sera faible et, dans ce contexte, ne donne pas suite à la recommandation du MFFP en ce qui a trait à la compensation.

2.4.2 Potentiel archéologique

L'étude de potentiel archéologique réalisée par l'initiateur indique que quatre zones de potentiel archéologique sont partiellement incluses dans la zone d'étude alors que deux sites archéologiques connus sont présents immédiatement à l'extérieur de la même zone d'étude.

Des quatre zones ciblées, trois sont identifiées en rive, dans le parc Jacques-Cartier, alors que la quatrième est localisée au sud du quai fédéral. Les sites connus sont situés sur le coin sud-est du quai fédéral et dans le parc Jacques-Cartier. Les deux sites sont à l'extérieur de la zone d'étude.

³ Avis du MPO daté du 11 janvier 2017.

Les interventions associées au projet d'agrandissement seront effectuées à partir du cours d'eau et l'accès à celui-ci se fera à partir de la rampe de mise à l'eau située au nord du quai fédéral (voir figure 1). Les voies d'accès terrestres utilisées seront celles en place. Les travaux aquatiques consistent à déposer des blocs de béton sur le fond du cours d'eau sans effectuer de dragage ou de régalaie. Sur la base des informations fournies et analysées, aucun site reconnu ou présentant un potentiel archéologique ne sera touché par les travaux. Ainsi, aucun impact n'est attendu concernant la composante archéologique du milieu.

En somme, puisque les sites reconnus et présentant un potentiel archéologique se situent à l'extérieur des zones des travaux d'agrandissement ou des aires d'accès et que, conséquemment, lesdits sites demeureront intacts, l'équipe d'analyse est d'avis que le projet, d'un point de vue de considération archéologique est acceptable. Néanmoins, il importe de rappeler l'obligation associée à l'article 74 de la Loi sur le patrimoine culturel à l'effet que l'initiateur doit informer le ministère de la Culture et des Communications de toutes découvertes de biens ou de sites archéologiques.

2.4.3 Augmentation des nuisances

La hausse d'une activité dans un secteur donné peut provoquer des nuisances dans le milieu d'insertion. Dans le cas du présent projet, une augmentation des déplacements et du bruit, ainsi qu'une modification du paysage est attendue.

La marina de Hull est située dans un secteur pour lequel une affectation récréative est prévue. À l'ouest, se succèdent le parc Jacques-Cartier offrant des espaces de détente et une piste cyclable, une rue à trois voies et une zone commerciale/résidentielle. À l'est, du côté Ontarien, se trouve une rue bordée d'arbres. Au sud et au nord, se trouvent les ponts Alexandra et Cartier-MacDonald.

Les nouveaux emplacements offerts par la marina sont destinés aux plaisanciers saisonniers, ainsi qu'aux voyageurs de passage. L'arrivée d'utilisateurs supplémentaires augmentera inévitablement le nombre de déplacements automobiles au pourtour de la marina. Or, le nautisme est une activité pratiquée de manière inégale dans le temps. Ce faisant, les déplacements qui y sont associés seront variables d'une journée à l'autre. Aussi, il importe de considérer que le secteur est voué à accueillir des activités récréatives et qu'en ce sens, il offre l'espace requis pour recevoir ces déplacements.

Les déplacements automobiles et les utilisateurs plus nombreux généreront du bruit supplémentaire. Il s'agit toutefois de sources de bruit de faible niveau. Considérant la présence du parc accueillant des activités variées et la présence à proximité d'axes routiers (rue et pont), cette augmentation sera peu perceptible. Aussi, compte tenu de la vocation du secteur, les utilisateurs sont à même de s'attendre à ce que le milieu soit actif et que du bruit y soit perceptible.

Visuellement, le secteur présente depuis plus de 25 ans un paysage typique de marina. L'ajout de places supplémentaires ne modifiera pas ce panorama. Les percées visuelles sur les installations nautiques se situent au parc Jacques-Cartier, sur les ponts localisés en amont et en aval de la marina et sur la rue du côté ontarien. Les résidences les plus près sont à plus de 200 m et ont plusieurs arbres dans leur champ visuel.

L'impact visuel le plus important pourrait être ressenti au niveau du parc. En effet, le parc Jacques-Cartier, en plus d'offrir un cadre agréable pour les activités offre également une vue sur la rivière des Outaouais, la Ville d'Ottawa et le Parlement canadien. L'ajout de places

supplémentaires pourrait altérer ce point de vue et occasionner la perte de cet accès au cours d'eau et ses environs. Dans le contexte de l'ajout actuellement prévu, ce changement au paysage est acceptable, puisque des points de vue sur la rivière seront toujours disponibles. Toutefois, dans l'éventualité où un agrandissement au-delà de 200 embarcations était envisagé, une attention particulière devrait être portée à cet élément.

En ce qui a trait aux autres percées visuelles, l'impact sera limité. La perception à partir des ponts ne sera que peu modifiée puisque les gens empruntant ces artères routières seront en mouvements et que la modification visuelle sera en contrebas. Le quartier résidentiel et la rue située du côté ontarien ne subiront pas d'impact notable. Chacun de ces milieux a un champ visuel limité sur la marina en raison de la présence d'arbres. L'ajout de places supplémentaires sera donc peu perceptible à partir de ces points de vue.

En conséquence, considérant que le projet s'inscrit dans la continuité et en accord avec les activités qui s'y déroulent et que les modifications apportées aux déplacements, au paysage et au climat sonore seront peu perceptibles, l'équipe d'analyse est d'avis que d'un point de vue nuisance, le projet est acceptable.

2.5 Autres considérations

2.5.1 Faune aviaire

Dans le cadre de la rédaction de l'étude d'impact, l'initiateur a réalisé deux inventaires. Le recensement effectué montre la présence de 21 espèces d'oiseaux. De celles-ci, 14 sont protégées en vertu de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs.

Consulté sur le projet, Environnement et Changements climatique Canada (ECCC) confirme avoir peu de préoccupation par rapport à la faune aviaire. Néanmoins, par principe de précaution, ECCC recommande que le projet soit réalisé en dehors de la période de nidification des oiseaux migrateurs fixée du 15 avril au 15 août.

L'équipe d'analyse comprend le bien-fondé de cette recommandation, mais la juge difficilement applicable aux activités associées à une marina. En effet, l'ouverture des marinas et les travaux qui y sont afférents, ainsi que les activités de nautisme à proprement dit se déroulent à l'intérieur de ce laps de temps. Dans ce contexte, les travaux visant la mise en place de nouveaux blocs de béton et de nouveaux quais ne représentent pas plus d'impacts que les activités usuelles associées à une marina. Également, les interventions prévues seront effectuées à partir de voies d'accès existantes, de la rampe de mise à l'eau adjacente à la marina et directement sur l'eau, soit à des endroits peu susceptibles d'abriter un nid d'oiseau. De plus, aucun arbre ne sera coupé.

Par rapport à la composante faune aviaire du milieu, l'équipe d'analyse est d'avis que les travaux à entreprendre représentent peu de risques pour les oiseaux du secteur et donc aucun impact n'est attendu. Toutefois, considérant l'importance accordée aux oiseaux migrateurs, l'équipe d'analyse donne suite à une recommandation d'ECCC et demande à l'initiateur de contacter le Service Canadien de la faune d'ECCC si la présence de ces oiseaux était notée lors des travaux.

2.5.2 Qualité des sédiments

À la hauteur de la marina de Hull, le substrat de la rivière des Outaouais est constitué de sédiments dont la granulométrie varie de très fine le long du quai à plus grossière en se dirigeant vers la limite nord de la marina. La présence de troncs d'arbres, de copeaux de bois et de matières organiques est également observée.

La caractérisation chimique consultée montre que dans la majorité des éléments analysés sont en concentration inférieure à la concentration d'effets occasionnels⁴ (CEO). Des teneurs supérieures à la CEO sont mesurées pour le plomb (Pb) et le zinc (Zn) pour respectivement quatre et trois échantillons sur cinq. Dans le cas d'un échantillon prélevé, la concentration d'effets fréquents (CEF) est surpassée pour le Pb uniquement.

La profondeur d'eau à l'intérieur de la marina varie de trois à douze mètres. La section la plus profonde est située dans la portion extérieure des installations. Les plaisanciers qui utilisent la marina ont des embarcations qui possèdent un tirant d'eau moyen de 1,2 m.

Bien que soulevant un questionnement, les concentrations mesurées en Pb et en Zn et leur possible contamination des milieux situés en aval ne constituent pas un enjeu dans le cadre de ce projet. En effet, les travaux à réaliser ne comprennent pas de dragage ou encore de régalaie du fond de la rivière. Seul le dépôt des blocs de béton pourrait faire en sorte de soulever une fraction des sédiments en place. Afin de limiter cet impact, l'initiateur s'assurera que les blocs de béton soient déposés lentement et délicatement sur le fond de la rivière. Aussi, afin de s'assurer que la quantité de sédiments soulevés est faible et que la méthode de travail est adéquate, l'initiateur s'est engagé à déposer et à réaliser un suivi des matières en suspension (MES) basé sur le document *Recommandations pour la gestion des matières en suspension (MES) lors des activités de dragage*.

Les sédiments pourraient également être soulevés et transportés en raison du brassage pouvant être occasionné par le mouvement des hélices et le déplacement des bateaux à la surface. Sur la base des chiffres fournis par l'initiateur, la profondeur d'eau en place est supérieure au tirant d'eau des embarcations utilisant la marina. Conséquemment, il est peu probable que l'exploitation de la marina entraîne une remise en suspension des sédiments et un déplacement de ceux-ci.

Considérant ce qui précède, l'équipe d'analyse est d'avis que compte tenu des activités devant se dérouler à la marina de Hull, la qualité des sédiments ne constitue pas un élément qui doit freiner la réalisation du projet à l'étude. Toutefois, si un brassage important des sédiments devait être fait dans ce secteur, des mesures appropriées devraient être mises en place et une gestion appropriée des sédiments devrait être définie.

⁴ Environnement Canada et ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, 2007. *Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec et cadres d'application : prévention, dragage et restauration*, 39 pages.

CONCLUSION

Le projet défini par le Club de Yachting Portage-Champlain inc. vise à augmenter la capacité d'accueil de la marina de Hull, située sur la rivière des Outaouais. La capacité actuelle de la marina est de 99 bateaux et l'initiateur souhaite, à terme, pouvoir monter le nombre d'emplacements offerts à 200. Le projet d'agrandissement se déroulera en trois étapes successives. La première est planifiée pour l'année 2017 et permettra la mise en place de structures permettant d'accueillir jusqu'à 141 bateaux. Au total, l'initiateur installera 127 blocs de béton en guise d'ancrage, réaménagera les pontons actuels et en ajoutera de nouveaux.

Les enjeux identifiés dans le cadre de la présente analyse sont l'habitat du poisson, le potentiel archéologique du secteur et l'augmentation des nuisances. La marina de Hull est en exploitation depuis plus de 25 ans. À un certain moment, l'initiateur opérait près de 140 places à quai. Aujourd'hui, ce nombre est établi à 99.

La description du milieu rend compte d'un secteur où des activités de nautisme ont cours depuis plusieurs années et témoigne d'un équilibre atteint par les caractéristiques humaine, biologique, physique et chimique du milieu. Dans ce contexte, l'ajout de places supplémentaires aura peu d'impacts sur le milieu.

La mise en place de blocs de béton génèrera un empiètement du fond de la rivière. Le milieu est utilisé par la faune ichtyenne comme aire d'alimentation et d'alevinage. Aucun habitat essentiel pour le poisson ne sera détruit. Bien que réel, l'impact de cet empiètement est tout de même faible compte tenu que le fond de la rivière des Outaouais n'est pas propice à la faune, qu'aucun habitat d'intérêt n'a été identifié, que les herbiers adjacents à la marina seront maintenus et que des habitats semblables sont présents à proximité.

En ce qui a trait aux nuisances reliées au projet, en l'occurrence les impacts visuels et sonores, celles-ci seront peu perceptibles. D'une part, le champ visuel sera peu modifié, puisque les changements se feront à l'intérieur d'un cadre visuel présentant des caractéristiques semblables aux éléments ajoutés. Les utilisateurs du parc Jacques-Cartier verront le paysage légèrement modifié. Or, cet impact sera de faible ampleur puisque l'agrandissement à l'étude permettra aux utilisateurs du parc de conserver des points de vue sur la rivière des Outaouais et sur la Ville d'Ottawa. Pour ce qui est du climat sonore, peu de modifications sont attendues puisque les activités supplémentaires qui se dérouleront à la marina génèreront peu de bruit, que le secteur est voué aux activités récréotouristiques et que des artères de circulation sont situées à proximité, ce qui augmente le niveau de bruit ambiant.

Les sédiments présents dans la marina montrent une contamination en Pb et en Zn. Les activités à être réalisées pourraient présenter un risque de dispersion de cette contamination. Toutefois, considérant qu'aucun dragage ou régalaage ne sera réalisé, que l'initiateur a prévu une méthode de travail apte à limiter la remise en suspension de ces sédiments et qu'il s'est engagé à déposer et à réaliser un suivi des MES, la mise en place des blocs de béton aura un faible impact sur le milieu. En période d'exploitation, le déplacement des embarcations n'est pas susceptible de générer un brassage des sédiments puisque la différence entre le tirant d'eau des embarcations et la profondeur d'eau observée à la marina assure une marge de sécurité adéquate.

En résumé, le projet d'agrandissement des installations du Club de Yachting Portage-Champlain inc. (marina de Hull) répond à un besoin de la région de Hull qui voit le nombre d'adeptes de nautisme en croissante évolution. Par ailleurs, les impacts du projet sur les principaux enjeux sont de faible ampleur et limités dans le temps et l'espace. En conséquence, l'analyse du projet permet à l'équipe d'analyse, en collaboration avec les ministères consultés, de conclure que le projet est acceptable du point de vue environnemental.

Original signé par :

Annie Bélanger
B.Sc. chimie, M.Sc. terre
Chargée de projet

RÉFÉRENCES

CLUB DE YACHTING PORTAGE CHAMPLAIN INC. *Agrandissement de la Marina de Hull à Gatineau – Étude d'impact sur l'environnement*, par CIMA, Octobre 2016, 58 pages et 6 annexes;

CLUB DE YACHTING PORTAGE CHAMPLAIN INC. *Agrandissement de la Marina de Hull à Gatineau – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda : Réponses aux questions et commentaires*, par CIMA, Février 2017, 32 pages.

ENVIRONNEMENT CANADA ET MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS, 2007. *Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec et cadres d'application : prévention, dragage et restauration*, 39 pages.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA, 2016. *Recommandations pour la gestion des matières en suspension (MES) lors des activités de dragage*. Québec. 64 pages et annexes.

MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS, 2015. *Guide de compensation financière*. 21 pages et 6 annexes.

Site Web du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs :
<http://www3.mffp.gouv.qc.ca/faune/especes/menacees/liste.asp>.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

L'évaluation de l'acceptabilité environnementale du projet a été réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels en collaboration avec les unités administratives concernées du Ministère ainsi que les ministères suivants :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Outaouais;
- la Direction de la gestion du domaine hydrique de l'État;
- la Direction de l'expertise hydrique;
- la Direction de l'expertise en biodiversité;
- la Direction des aires protégées;
- le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation;
- le ministère de la Forêts, de la Faune et des Parcs;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- Tourisme Québec;
- Secrétariat aux affaires autochtones;
- Environnement et Changement climatique Canada;
- Pêches et Océans Canada;
- Transports Canada.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2015-11-18	Réception de l'avis de projet
2015-12-11	Délivrance de la directive
2016-11-03	Réception de l'étude d'impact
2017-01-18	Transmission des questions
2017-02-17	Réception des réponses
2017-03-07 au 2017-04-21	Période d'information et de consultation publiques
2017-04-21	Réception du dernier avis des ministères