

---

---

**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 de la marina du  
Centre de villégiature Dam-en-Terre**

**Dossier 3211-04-062**

Le 17 juillet 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 : Monsieur Yvan Tremblay

Supervision administrative : Monsieur Pierre Michon, coordonnateur  
Monsieur Hervé Chatagnier, directeur

Révision de textes et éditique : Madame Mireille Langlois, secrétaire



## SOMMAIRE

Le projet d'agrandissement de la marina du Centre de villégiature Dam-en-Terre, sur le territoire de la municipalité d'Alma, émane d'une demande croissante de places d'amarrage des plaisanciers naviguant dans ce secteur. Ainsi, l'ajout de 57 emplacements supplémentaires, portant à 147 le nombre total de places à quai disponible, semble justifié si l'on considère l'essor que connaît le nautisme de plaisance au Québec.

L'agrandissement de la marina du Centre de villégiature Dam-en-Terre est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement 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), visant l'agrandissement d'un port de plaisance destiné à accueillir 100 bateaux et plus.

Pour sa réalisation, il est prévu que le projet soit élaboré en trois phases. Pour la première, le quai qui accueille actuellement un bateau de croisière sur le lac Saint-Jean sera déplacé. La deuxième prévoit l'addition de 57 emplacements aux 90 actuellement en usage et la troisième permettra le remplacement des 90 quais flottants actuels. Seule la phase deux est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

L'évaluation environnementale du projet n'a fait ressortir aucun enjeu significatif. En marge du projet, l'ichtyofaune sera affectée par l'empiétement permanent de 25 m<sup>2</sup> sur le lit du lac Saint-Jean, à la suite de la mise en place de butées de béton pour ancrer les quais. Toutefois, aucune compensation n'est jugée nécessaire par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.

Concernant la consultation autochtone, une démarche a été entreprise auprès des communautés innues de Mashteuiatsh, d'Essipit et de Natashquan, afin de connaître les impacts potentiels du projet sur la pratique des droits ancestraux des innues. À chacune des étapes de l'évaluation environnementale du projet, les représentants des communautés ont reçu les documents déposés par l'initiateur, ont été informés des étapes à venir dans le cadre de l'analyse du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et ont été invités à transmettre leurs préoccupations au Ministère. Les communautés consultées se sont montrées favorables face au projet à l'étude, à la suite des réponses fournies par l'initiateur aux questions soulevées.

L'analyse environnementale du projet d'agrandissement de la marina du Centre de villégiature Dam-en-Terre a démontré que celui-ci s'inscrit dans l'objectif de répondre à une demande réelle et actuelle de places à quai. Les engagements de l'initiateur de même que les mesures d'atténuation mises en place pour diminuer les impacts du projet le rendent acceptable d'un point de vue environnemental. Ainsi, il est recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement au Centre de villégiature Dam-en-Terre pour le projet d'agrandissement de la marina du même nom.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Équipe de travail.....</b>	<b>i</b>
<b>Sommaire.....</b>	<b>iii</b>
<b>Liste des figures.....</b>	<b>v</b>
<b>Liste des annexes .....</b>	<b>v</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>1. Le projet.....</b>	<b>2</b>
1.1 Raison d'être du projet.....	2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	2
<b>2. Consultation des communautés autochtones .....</b>	<b>6</b>
2.1 Étude de potentiel archéologique .....	6
2.1.1 Préoccupations des communautés autochtones .....	6
<b>3. Analyse environnementale .....</b>	<b>6</b>
3.1 Analyse de la raison d'être du projet.....	6
3.2 Analyse des variantes .....	7
3.3 Choix des enjeux .....	8
3.3.1 La protection de la faune ichthyenne et ses habitats.....	8
<b>Conclusion.....</b>	<b>10</b>
<b>Références.....</b>	<b>11</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>13</b>

**LISTE DES FIGURES**

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA MARINA EXISTANTE SOURCE : RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT.	4
FIGURE 2 : AMÉNAGEMENTS ACTUELS ET PROJETÉS .....	5
FIGURE 3 : PRINCIPALES COMPOSANTES DES MILIEUX NATUREL ET HUMAIN.....	9

**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 de la marina du Centre de villégiature Dam-en-Terre, sur le territoire de la ville d'Alma par le Centre de villégiature Dam-en-Terre.

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 de la marina du Centre de villégiature Dam-en-Terre 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 de plaisance destiné à accueillir 100 bateaux et plus.

Sa réalisation 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 Alma du 31 janvier au 17 mars 2017. Aucune demande d'audience n'a été déposée durant cette période. De plus, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) a consulté, au nom du gouvernement, la communauté innue de Mashteuiatsh, puisque le projet est susceptible d'affecter leurs droits.

Sur la base de l'information recueillie, l'analyse effectuée par les spécialistes du MDDELCC et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDELCC et des 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 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, celle issue de la consultation des communautés autochtones et celle recueillie lors des consultations publiques.

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

Le rapport décrit sommairement le projet, expose sa raison d'être et ses principales composantes telles que présentées par l'initiateur. Puis, l'analyse environnementale du projet est exposée. Dans le cadre de cette analyse, la raison d'être, les différentes variantes et les principaux enjeux du projet sont étudiés de sorte à émettre une recommandation concernant le projet et ses modalités de réalisation.

## **1. LE PROJET**

### **1.1 Raison d'être du projet**

Le centre de villégiature exploite depuis 1970 une marina dont la capacité d'accueil actuelle est de 90 bateaux de plaisance. Selon l'initiateur, deux volets justifient l'ajout de 57 emplacements à ceux en place.

Il établit le premier par un accroissement depuis quelques années de la demande pour la location de quais. Il associe cet essor à une croissance du nautisme au Québec marqué par une augmentation de 47 000 amateurs de bateau québécois entre 2009 et 2010 et à l'implication de l'Association maritime du Québec dans la promotion, la structure et le développement du nautisme dans la province. Dans la région d'Alma en 2015, cela se transpose par 80 demandes en attente d'accès à un quai à la marina Dam-en-Terre.

Le deuxième réfère à une volonté d'autofinancement viable à long terme, à la suite d'une réduction significative de subvention municipale nécessaire au maintien des activités et services offerts. En effet, l'initiateur souligne que d'ici cinq ans, le Centre verra cette subvention réduite des deux tiers et qu'en augmentant la capacité d'accueil de sa marina et en améliorant ses infrastructures, il vise à devenir l'un des trois pôles nautiques majeurs au Lac-Saint-Jean, lui permettant ainsi de générer des revenus suffisants à son autofinancement.

Il est à noter que même si 80 demandes sont en attente d'accès à un quai à la marina, il est fortement improbable qu'une autre demande d'agrandissement soit formulée. Cela s'explique par la capacité physique restreinte de la baie de Dam-en-Terre à accueillir de nouvelles places, au-delà des 57 demandées.

Également, lors de cet agrandissement, il est prévu d'améliorer les infrastructures d'accueil pour les passagers du bateau « La Tournée ». Ces modifications au quai d'embarcation permettraient d'optimiser la visibilité du navire, d'en faciliter les manœuvres de départ ou d'amarrage et de continuer d'assurer la sécurité des passagers.

### **1.2 Description générale du projet et de ses composantes**

Le Centre de villégiature Dam-en-Terre souhaite augmenter la capacité d'accueil de sa marina, passant de 90 à 147 emplacements à quai. Le Centre est localisé à l'intérieur des limites intramunicipales de la ville d'Alma (figure 1), au sein de la municipalité régionale de comté (MRC) du Lac-Saint-Jean Est. Situé dans la baie Dam-en-Terre du lac Saint-Jean, en bordure de la rivière La Grande Décharge, il est aménagé sur des terrains privés appartenant à Rio Tinto Alcan, dont l'utilisation aux fins récréatives et de villégiature bénéficie d'une entente entre la Ville d'Alma et l'entreprise. Afin d'atteindre l'objectif de 147 emplacements à quai, il est prévu que le projet soit réalisé en trois phases.

Pour la phase 1, le quai qui accueille actuellement un navire de croisière sera déplacé. L'initiateur a déterminé que le meilleur emplacement serait situé à l'extrémité du quai municipal existant, de façon à ce que la structure proposée soit parallèle à la berge (figure 2). Les nouvelles installations prévoient un quai flottant de 3,5 m de large sur 5,7 m de long qui fera la liaison entre une passerelle d'embarquement et un nouveau quai d'embarquement, mesurant 3,5 m de largeur sur 40 m de longueur.

La phase 2 prévoit l'addition de 57 emplacements à ceux déjà en usage et d'un nouveau quai à essence. Les nouveaux emplacements seront des quais flottants (structure en aluminium et plancher en composite) équipés d'une passerelle d'accès reliée à une butée en béton aménagée sur la berge. Les quais seront attachés à quelque 40 blocs d'ancrage qui couvriront au total environ 25 m<sup>2</sup> sur le fond de la baie. Puis, le quai à essence en place sera démantelé et remplacé par un pouvant accueillir deux bateaux à la fois. Il aura 3,5 m de largeur par 15 m de longueur et sera relié par une passerelle au quai en bois existant.

La phase 3 permettra le remplacement des 90 emplacements actuels. Il n'est pas prévu que les blocs présentement utilisés soient déplacés. De plus, une section de quais flottants sera ajoutée à gauche du quai principal pour permettre aux visiteurs de s'amarrer de façon temporaire. Il est à noter que seule la phase deux est assujettie à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

En marge des trois phases du projet, d'autres aménagements connexes sont aussi prévus, soit une nouvelle capitainerie, un poste de pompage et un cabanon ainsi que la prolongation d'une conduite sanitaire. L'initiateur vise à réaliser la plupart des phases de construction durant la saison d'automne soit en dehors de la période de fréquentation de la marina tandis que la construction de la capitainerie serait réalisée l'année suivante. Le coût global du projet est évalué à une somme de près de 3,2 millions de dollars.

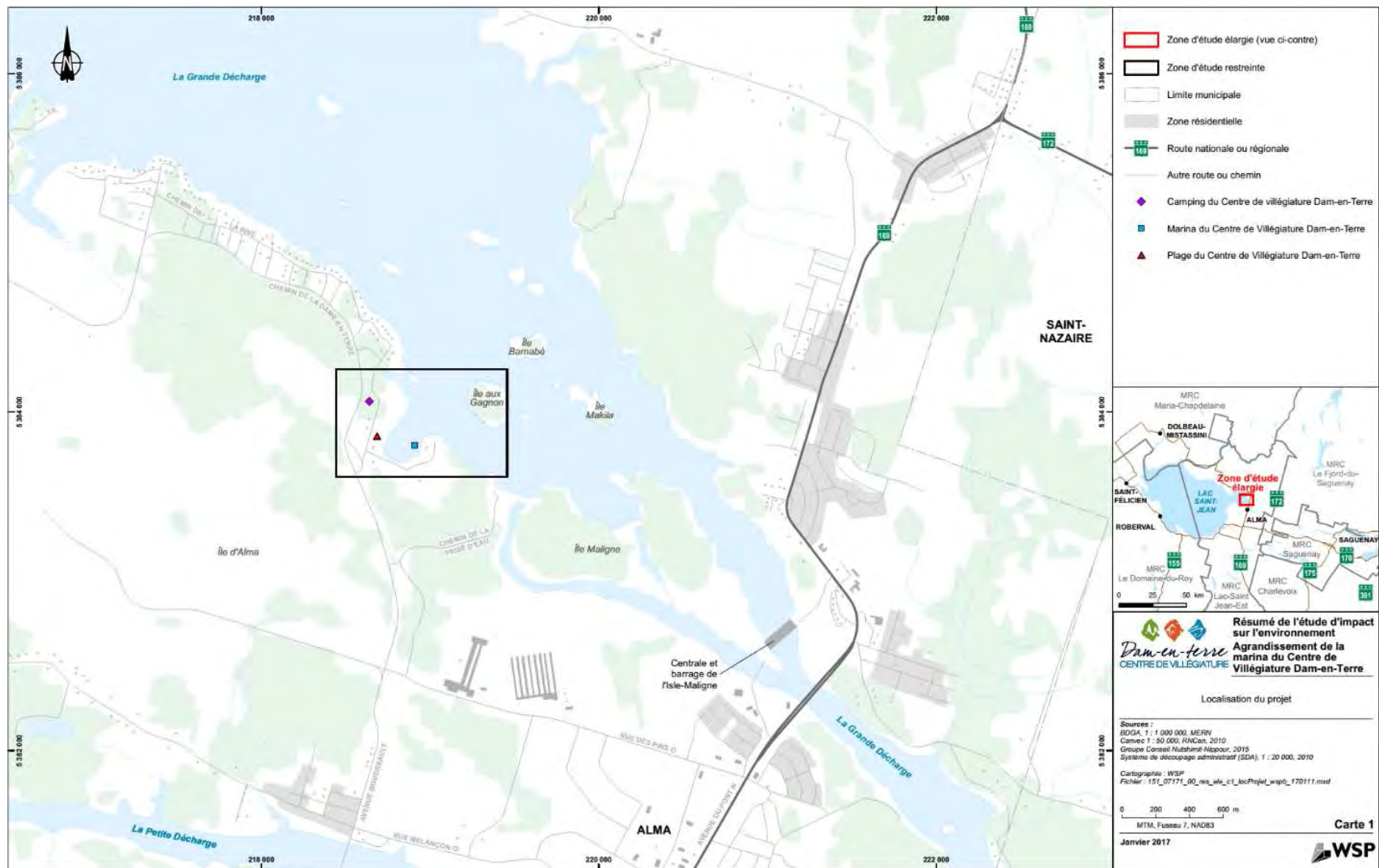


FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA MARINA EXISTANTE  
 Source : Résumé de l'étude d'impact.



FIGURE 2 : AMÉNAGEMENTS ACTUELS ET PROJETÉS

Source : Étude d'impact.

## **2. CONSULTATION DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES**

Le MDDELCC, au nom du gouvernement, a l'obligation légale de consulter les communautés autochtones et, dans certaines circonstances, de les accommoder lorsqu'il a connaissance de l'existence possible d'un droit ancestral revendiqué ou établi et qu'il envisage des mesures pouvant avoir des effets préjudiciables sur celui-ci. Ainsi, dans le cadre de l'évaluation et de l'examen des impacts sur l'environnement du projet d'agrandissement de la marina du Centre de villégiature Dam-en-Terre, le Ministère, par l'intermédiaire de la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique a effectué des démarches auprès des communautés innues de Mashteuiatsh, d'Essipit et de Natashquan afin de connaître la perception de ses représentants sur les impacts potentiels du projet sur la pratique de ses droits ancestraux. Les communautés consultées se sont montrées favorables face au projet à l'étude, à la suite des réponses fournies par l'initiateur aux questions soulevées.

### **2.1 Étude de potentiel archéologique**

#### **2.1.1 Préoccupations des communautés autochtones**

Bien que la marina se situe en terres privées, l'augmentation de sa capacité d'accueil est susceptible d'accroître la navigation sur le lac Saint-Jean et la rivière Saguenay, ce qui aurait pu potentiellement affecter les activités traditionnelles des communautés innues de Mashteuiatsh, d'Essipit et de Natashquan. Ces communautés ont été consultées initialement en juillet 2015 par le biais de l'avis de projet et par la suite lors de la réception de l'étude d'impact, en décembre de la même année. Il a été demandé à ce moment que l'initiateur réalise une étude de potentiel archéologique.

Tel que demandé, l'étude de potentiel archéologique ainsi qu'un rapport d'inventaire archéologique ont été produits par l'initiateur. Sur la base d'une visite du site des travaux, des analyses du secteur ainsi que les différents paramètres historiques et naturels considérés, l'étude conclut que la construction de la nouvelle capitainerie, de même que les autres travaux connexes n'auraient aucun impact sur la ressource archéologique.

## **3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE**

### **3.1 Analyse de la raison d'être du projet**

Selon les plus récentes données publiées par l'Association maritime du Québec (AMQ), le Québec était en 2010 la deuxième province canadienne en termes de pratique de la navigation de plaisance, avec 18,9 % de tous les plaisanciers au Canada (bateaux à moteur et à voile). Entre 2003 et 2009, l'évolution de la pratique du bateau à moteur dans la province est demeurée sensiblement la même avec un peu plus de 600 000 adeptes. Par contre, entre 2009 et 2010, ils sont passés de 611 000 à 658 000. À ceux-là, s'ajoutent les passionnés de la pratique du bateau à voile. Leur progression a connu une hausse généralisée pour la même période, passant d'environ 100 000 fervents en 2003 pour atteindre les 199 000 en 2010 (AMQ, 2011). Considérant ces données, la pratique du nautisme au Québec semble avoir connu un certain essor jusqu'au début des années 2010.

Depuis la parution de ces résultats, l'AMQ tente de mieux structurer l'offre en créant des programmes pour favoriser le développement de la pratique d'activités nautiques au Québec. Entre autres, le programme Québec Stations Nautiques vise à mettre en valeur les ressources nautiques (services, activités, infrastructures et événements) et à assurer le développement de la pratique du nautisme dans la province. D'ailleurs, la marina du centre de villégiature Dam-en-Terre est membre de la station nautique Lac-Saint-Jean.

En lien avec les caractéristiques intrinsèques du site à l'étude (absence de marée et de navigation marchande ainsi que la présence d'une eau chaude en été et de plages de sable), la croissance des adeptes d'activités nautiques, des efforts dans la promotion au fil des ans et son affiliation à la station nautique dans la région, il y aurait jusqu'à 80 demandes d'accès à un quai à la marina du centre de villégiature.

Dans un contexte où la navigation de plaisance semble en essor dans la région du Lac-Saint-Jean et que l'offre de places à quai est insuffisante pour répondre à la demande dans le secteur d'implantation, le projet paraît donc justifié, puisqu'il permet de développer l'offre régionale en matière d'activités nautiques et aquatiques.

### **3.2 Analyse des variantes**

La marina étant déjà en opération depuis 1970 pour les 90 emplacements à quai disponibles, les différentes solutions de rechange considérées furent limitées pour l'initiateur. La première a été le statu quo par rapport à la situation actuelle. Cette option n'a pas été retenue, puisque l'initiateur soutient qu'il s'agit d'une alternative économiquement non viable du fait que le Centre tente actuellement d'équilibrer son budget par le biais de l'autofinancement grâce aux locations de postes d'amarrage et aux retombées économiques associées au tourisme nautique. De plus, il avance que cela pourrait entraîner une diminution locale de la capacité d'accueil des places à quai, nuisant ainsi aux efforts récents de développement du nautisme récréatif dans la région.

La deuxième concerne la scission de la marina en deux sites. Cette option aurait supposé de conserver la marina telle quelle et l'aménagement de places à quai supplémentaires sur un autre site en plus de générer des coûts supplémentaires, afin de construire une nouvelle marina. Comme le Centre de villégiature Dam-en-Terre est une entité légale, l'initiateur plaide qu'il ne pourrait administrer deux sites distincts et que du point de vue organisationnel, deux sites appartenant à un même club nautique nécessiteraient une logistique plus complexe, adaptée aux flux de navires et aux besoins en approvisionnement et en entretien. De plus, l'utilisation d'un deuxième site d'implantation pourrait entraîner d'autres impacts potentiels, tels un dérangement d'un milieu encore non perturbé, un nouvel empiètement dans l'habitat du poisson ou des conflits d'usage dans un autre secteur.

La solution retenue par l'initiateur est celle qui permet de maximiser l'utilisation des installations connexes déjà en place, qui présente des coûts d'implantation moindres, qui favorise un empiètement réduit dans l'habitat du poisson et évite la perturbation d'un deuxième milieu ou des conflits d'usage.

### 3.3 Choix des enjeux

L'analyse du projet basée, entre autres, sur les avis des experts, n'a pas permis d'identifier d'enjeu environnemental significatif, mais deux en marge, soit l'empiètement dans l'habitat aquatique et sa perturbation pendant la période de construction.

#### 3.3.1 La protection de la faune ichthyenne et ses habitats

Trois herbiers ont été répertoriés dans la zone d'étude (figure 3). L'herbier A, dont l'espèce dominante à 75 % est la quenouille à feuilles larges (*Typha latifolia*), est protégé par un enrochement et accessible seulement lors des hauts niveaux du lac Saint-Jean. L'herbier C, également caractérisé par la quenouille à feuilles larges, est situé à l'arrière des quais flottants, à une vingtaine de mètres de la première passerelle de la marina. D'une superficie de 25 m<sup>2</sup>, l'herbier B situé en face de la marina est subaquatique et constitué essentiellement de *Potamogeton* sp. Aucune des espèces de l'ichtyofaune ou du benthos recensée dans le lac ne possède de statut en vertu de la Loi sur les espèces menacées et vulnérables du Québec ni de la Loi sur les espèces en péril au Canada. Également, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) n'a attribué aucun statut aux espèces présentes.

En phase de construction, de par leur localisation en retrait des travaux, aucun impact direct sur les trois herbiers n'est attendu de la part de l'initiateur. Toutefois, certains autres indirects pourraient affecter l'herbier C. En effet, le retrait des quais flottants, la mise en place des blocs d'ancrage et l'installation des nouveaux quais pourraient occasionner une augmentation temporaire de la turbidité. En ce sens, l'initiateur s'est engagé à installer des barrières à sédiments ou rideau de turbidité, lorsque requis.

En période d'exploitation, de mai à septembre, l'activité de la marina englobe les périodes de fraie du brochet (mai), de la perchaude (juin) et des autres espèces dites d'eau chaude utilisant les herbiers pour la fraie et la croissance.

Ainsi, l'augmentation de l'achalandage et la vitesse des embarcations sont susceptibles d'augmenter les risques d'impacts (batillage notamment) sur les herbiers aquatiques. À cet effet, la délimitation physique des zones de circulation, afin d'y limiter la circulation et la vitesse est une mesure jugée suffisante pour réduire les impacts en phase d'exploitation sur les herbiers, la faune ichthyenne et les berges. En ce sens, l'initiateur mentionne qu'un plan de balisage de la rivière La Grande Décharge, qui s'étend de l'embouchure du lac Saint-Jean jusqu'au secteur de la Dam-en-Terre, est en cours de réalisation et qu'il prévoit l'implantation de balises pour identifier et sécuriser le corridor de navigation. Il ajoute qu'avant d'entrer dans le port de plaisance, un panneau visible exige actuellement le respect d'une vitesse de 5 km maximum dans le port et qu'un bateau destiné à la sécurité nautique à la marina Dam-en-Terre favorise le respect de la réglementation. Ces mesures en place auront donc pour effet de diminuer la vitesse de l'eau issue du mouvement des embarcations et réduire la force des vagues se percutant sur la rive.

Puis, l'impact sur le milieu biologique pendant cette période concerne l'empiètement du milieu aquatique. En effet, l'ancrage des nouveaux quais sur le fond de la baie occasionnera un empiètement d'environ 25 m<sup>2</sup> en raison de l'utilisation de blocs de béton. Toutefois, considérant que les quais flottants auxquels sont associés les ancrages, et donc l'empiètement, ne sont pas interdits par règlement (art. 31 du Règlement sur les habitats fauniques), que leur taille n'est pas excessive et que la tenure du littoral est privée, l'initiateur n'aura pas à compenser cet empiètement.





FIGURE 3 : PRINCIPALES COMPOSANTES DES MILIEUX NATUREL ET HUMAIN.

Source : Résumé de l'étude d'impact

### 3.3.1.1 Préoccupations du public

Outre les préoccupations fauniques, la période de consultation et d'information publiques a permis au MDDELCC de prendre connaissance des inquiétudes de l'Organisme de Bassin Versant du Lac-Saint-Jean, relativement à l'introduction d'espèces envahissantes dans le lac Saint-Jean.

L'organisme souhaitait que les utilisateurs soient informés et sensibilisés en lien avec les bonnes pratiques à adopter pour limiter la propagation d'espèces envahissantes, que l'initiateur mette en place un système de vérification des embarcations à l'entrée de la marina, afin d'en assurer un contrôle et qu'une collaboration soit établie entre les deux parties, afin de mobiliser l'ensemble des marinas du Lac-Saint-Jean pour l'identification d'actions à mettre en place.

En lien avec ces demandes, le Centre de villégiature Dam-en-Terre a adopté, le 3 avril 2017, une résolution qui confirme son engagement à collaborer à la mise en place de mesures concrètes visant à limiter l'introduction d'espèces envahissantes dans le Lac-Saint-Jean.

*Considérant l'engagement de l'initiateur à mettre en place les mesures d'atténuation et de sensibilisation proposées, nous sommes d'avis que les impacts du projet sur la faune ichthyenne et ses habitats sont traités de façon satisfaisante.*

## CONCLUSION

Le projet d'agrandissement de la marina du Centre de villégiature Dam-en-Terre, sur le territoire de la ville d'Alma par le Centre de villégiature Dam-en-Terre ne fait ressortir aucun enjeu significatif.

En marge du projet, l'ichtyofaune sera affectée par l'empiètement permanent de 25 m<sup>2</sup> sur le lit du lac Saint-Jean, à la suite de la mise en place de butées de béton pour ancrer les quais. Toutefois, selon le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, aucune compensation n'est jugée nécessaire du fait que les quais flottants desquels découle l'empiètement sont permis par règlement, que leur taille n'est pas excessive et que la tenure du littoral est privée.

L'analyse complétée, basée sur l'expertise de la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels et les avis des ministères consultés, le projet d'agrandissement de la marina du Centre de villégiature Dam-en-Terre est jugé acceptable sur le plan environnemental. Par conséquent, il est recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement au Centre de villégiature Dam-en-Terre pour qu'il puisse réaliser le projet d'agrandissement de la marina du Centre de villégiature Dam-en-Terre sur le territoire de la municipalité d'Alma.

*Original signé par :*

Yvan Tremblay  
B.Sc, M.Sc  
Chargé de projet

## RÉFÉRENCES

ASSOCIATION MARITIME DU QUÉBEC (AMQ), 2011. Tourisme nautique au Québec, étude sur les marchés potentiels – Rapport de recherche. 58 pages et 9 annexes;

Courriel de M<sup>me</sup> Virginie Brisson, du Centre de villégiature Dam-en-Terre, à M. Yvan Tremblay, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 9 décembre 2016 à 11 h 37, concernant des précisions demandées en lien avec la première série de questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, incluant 1 pièce jointe;

Courriel de M<sup>me</sup> Virginie Brisson, du Centre de villégiature Dam-en-Terre, à M. Yvan Tremblay, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 4 avril 2017 à 9 h 53, concernant la résolution du conseil d'administration en lien avec la problématique des espèces envahissantes et aux bonnes pratiques limitant leur propagation, incluant 1 pièce jointe;

Courriel de M<sup>me</sup> Virginie Brisson, du Centre de villégiature Dam-en-Terre, à M. Yvan Tremblay, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 26 juin 2017 à 16 h, en lien avec la date d'ouverture de la marina;

Courriel de M<sup>me</sup> Sophie Hardy, du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, à M. Yvan Tremblay, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 27 juin 2017 à 13 h 45, concernant l'empiètement dans l'habitat du poisson;

Lettre de M<sup>me</sup> Aline Gagnon, de l'Organisme de bassin versant Lac-Saint-Jean, à M<sup>me</sup> Virginie Brisson, du Centre de villégiature Dam-en-Terre, datée du 27 mars 2017, concernant la problématique des espèces envahissantes et aux bonnes pratiques limitant leur propagation, 1 page.



## **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 de l'expertise en biodiversité, direction générale de l'écologie et de la conservation;
- la Direction de l'expertise hydrique;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement;
- la Direction régionale du centre de contrôle environnemental du Saguenay–Lac-Saint-Jean;
- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Saguenay–Lac-Saint-Jean;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire;
- le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs;
- le Secrétariat aux affaires autochtones.





## ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

<b>Date</b>	<b>Événement</b>
2015-04-30	Réception de l'avis de projet
2015-05-08	Délivrance de la directive
2015-12-01	Réception de l'étude d'impact
2016-04-21	Transmission des questions
2016-08-29	Réception des réponses
2016-11-23	Transmission des questions supplémentaires
2016-12-09	Réception des réponses
2017-01-31 au 2017-03-17	Période d'information et de consultation publiques
2017-06-27	Réception des dernières informations de l'initiateur de projet
2017-05-10	Réception du dernier avis des ministères et organismes