



## Réponses aux questions du 18 décembre 2020

1. Vous anticipez une hausse de la fréquentation du site accompagnée d'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) en phase d'exploitation du projet. Toutefois, aucune mesure d'atténuation ou de compensation n'est prévue durant cette phase (Référence : PR3, Tableau 6-5, p. 6-35 et PR6, Tableau 6-2, p 6-3).

• Quelles seraient selon vous les sources d'émissions en lien avec une éventuelle augmentation du trafic nautique ?

### Réponse :

Comme il a été mentionné lors de la soirée du 16 décembre 2020, la Ville n'anticipe pas de changement notable au niveau de la fréquentation des sites nautiques visés par le projet. D'une part, les places à quai à la Marina et au parc Delpha-Sauvé demeurent les mêmes. D'autre part, pour ce qui est de la rampe de mise à l'eau, ce sont sensiblement les mêmes usagers que présentement qui vont l'utiliser, à savoir les plaisanciers de la Marina et les citoyens qui fréquentent habituellement le site pour mettre leurs embarcations à l'eau.

Il est possible que la configuration plus adéquate de la rampe de mise à l'eau projetée qui remplace les deux rampes existantes fasse en sorte que l'achalandage augmente légèrement même si les rampes actuelles sont déjà très utilisées. L'objectif premier du projet n'est pas d'augmenter l'utilisation, mais cet aménagement de remplacement est plutôt nécessaire afin de desservir les besoins des citoyens et d'assurer la sécurité tant des plaisanciers que des gens circulant aux alentours de la rampe. Par la même occasion, cette rampe permettra de relocaliser le stationnement des bateaux de la marina en hiver, libérant ainsi la langue de terre nord de la marina et permettant la végétalisation des berges et l'accès aux citoyens.

D'autre part, l'influence sur l'achalandage nautique de la rampe projetée est infime par rapport aux autres facteurs qui produisent du trafic nautique. En effet, le lac St-François comporte maints accès aux embarcations tant privés que publics en plus des propriétaires riverains qui possèdent majoritairement au moins une embarcation.

Enfin les conditions économiques et le climat sont les facteurs déterminants en matière de trafic nautique.

C'est pourquoi il est bien mentionné au premier paragraphe de la page 6-11 du rapport d'étude d'impact qu'il pourrait y avoir une certaine hausse de l'achalandage, mais que cette hausse est difficilement quantifiable et qu'elle apparaît surtout négligeable et non significative dans l'évaluation de l'impact de l'émission des GES en phase d'exploitation. C'est aussi pourquoi aucune importance d'impact n'a été déterminée ni

**ciblée dans le tableau 6-5 de la page 6-35 du rapport d'étude d'impact, car ceci apparaît négligeable au bout du compte, que les émissions viennent directement des bateaux ou encore indirectement des véhicules se destinant par exemple vers la nouvelle rampe de mise à l'eau.**

**D'autre part, l'amélioration de l'efficacité de la nouvelle rampe par rapport aux rampes existantes aura pour effet que les véhicules touant les remorques à bateau fonctionneront moins longtemps au ralenti et émettront donc moins de GES.**

**De plus, la plantation importante d'arbres dans le parc Marcil contribuera de façon marquée à l'absorption des GES.**

• Quelle serait la contribution de la concrétisation du projet aux émissions de GES durant la période d'exploitation ?

**Réponse :**

**Tel qu'il vient d'être expliqué, cette contribution est marginale.**

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

• Quel serait le taux annuel moyen d'émissions ? Ce taux serait-il susceptible d'évoluer, à la hausse ou à la baisse ? Si oui, à partir de combien d'années d'exploitation ? À combien s'élèverait l'ensemble des émissions annuelles engendrées par l'augmentation du trafic nautique ?

**Réponse :**

**Les émissions devraient être équivalentes ou moindres que les émissions actuelles.**

• Quelles mesures permettraient d'éviter ou de réduire ces émissions supplémentaires de GES ?

**Réponse :**

**Aucune mesure n'est prévue sur la base d'un impact négligeable avec les résultats obtenus et comme cela a déjà été documenté dans le rapport d'étude d'impact. (Voir aussi paragraphe précédent relativement aux arbres, ralenti des camions)**

- À défaut de pouvoir les éviter, comment prévoyez-vous compenser de manière écologiquement et/ou financièrement exemplaires pour les émissions qui seraient générées ?

**Réponse :**

**Aucune compensation n'est prévue suivant la réponse précédente.**

- Quelles seraient les mesures et indicateurs appropriés pour la surveillance et le suivi des émissions de GES dans le cadre de ce projet ?

**Réponse :**

**Des mesures sont déjà prévues pour la phase de construction à l'annexe H du document de réponses à la 2e série de questions du MELCC, document produit par le Consortium Exp-WSP et daté de décembre 2019.**

2. Vous avez identifié l'augmentation de la température en été et de l'occurrence des tempêtes comme principaux risques que représentent les changements climatiques pour le projet et le milieu. A l'égard du risque que représente l'augmentation de la température, vous identifiez les infrastructures récréatives et les parcs comme des moyens permettant à la population de Salaberry-de-Valleyfield de se prémunir de cet impact (PR3, p. 6-11).

- Comment ces risques pourraient être influencés par l'augmentation du trafic dans la baie ?

**Réponse :**

**L'augmentation hypothétique du trafic nautique due à notre projet étant infime par rapport aux autres facteurs influant ce trafic, nous ne croyons pas qu'il aura une influence notable sur ces risques. Le projet, en donnant un meilleur accès à l'eau et aux espaces verts au pourtour de la baie, permettra à la population de s'accaparer ces îlots de fraîcheur en période de canicule.**

- Quelles seraient les mesures particulières prévues durant la phase d'exploitation ?

**Réponse :**

**Voir paragraphe précédent.**

3. L'initiateur a considéré les impacts du climat sonore pour les récepteurs situés aux abords de la baie Saint-François uniquement en phase de construction du projet. Concernant la période d'exploitation vous indiquez « Les nouvelles infrastructures ont pour but d'améliorer l'expérience des utilisateurs des lieux une fois les travaux complétés. L'impact est donc ici de nature positive sur l'ensemble de la population » (PR3, p. 6-29 à 6-32).

- Sans remettre en question cette affirmation, l'initiateur a-t-il considéré les impacts de l'augmentation du trafic nautique sur le climat sonore pour les récepteurs situés aux abords de la baie Saint-François ?

**Réponse :**

**Cet aspect n'a pas été pris en compte dans l'évaluation des impacts puisque la directive du MELCC mentionne seulement une exigence de documenter les nuisances causées par le bruit en période de construction (p. 16 de la directive).**

**Cependant, il importe de rappeler encore une fois que l'impact de l'accroissement possible de l'achalandage à la rampe de mise à l'eau est tout au plus négligeable avec toutes les explications données dans la réponse à la question 1, mais également lors de la soirée du 16 décembre 2020 et en plus de tous les détails fournis dans le rapport de l'étude d'impact. Ce faisant, l'impact acoustique en phase d'exploitation pourrait lui aussi être qualifié tout au plus de négligeable.**

- Si oui, comment évaluez-vous ces impacts ?

**Réponse :**

**Voir les explications données au point précédent.**

4. Le sondage réalisé en 2015 (Convercité -2016) révèle que : « Tous les bateaux ne respectent pas les règles de stationnement et nombreux sont ceux qui s'ancrent sur de mauvais espaces ». Pour cela il a été suggéré de « Réglementer et surveiller davantage l'ancrage dans la baie. Pour ce faire, il faudrait s'inspirer de ce qui se fait dans d'autres municipalités (notamment à Burlington sur le lac Champlain) » (PR3, p. 3-3).

- À quel règlement faites-vous référence ? Que stipule le règlement à cet effet ? Qui a la responsabilité de son application ? Veuillez déposer ce règlement.

**Réponse :**

**Nous n'avons pas ce règlement en notre possession et tentons de l'obtenir.**

- Veuillez décrire les pratiques mises en oeuvre à Burlington et sur le lac Champlain ?

**Réponse :**

**Il semble que certains " mooring" sont contrôlés et facturés par la marina de Burlington (à confirmer).**

- Quels mécanismes de surveillance envisagez-vous mettre en place pour empêcher l'ancrage des bateaux dans les espaces inappropriés ?

**Réponse :**

**La ville n'a pas autorité sur le lac St-François. Sa surveillance est assurée par la garde côtière et la Sureté du Québec.**

5. L'initiateur a considéré les impacts du climat sonore uniquement en phase de construction du projet pour les récepteurs situés aux abords de la baie Saint-François qui seraient susceptibles d'en subir les conséquences. Concernant la période d'exploitation vous indiquez « Les nouvelles infrastructures ont pour but d'améliorer l'expérience des utilisateurs des lieux une fois les travaux complétés. L'impact est donc ici de nature positive sur l'ensemble de la population » (PR3, p. 6-29 à 6-32).

- Sans remettre en question cette affirmation, l'initiateur a-t-il considéré les impacts de l'augmentation du trafic nautique sur le climat sonore pour les récepteurs situés aux abords de la baie Saint-François ?
- Comment évaluez-vous ces impacts ?

**Réponse :**

**Voir question 3.**

6. Dans son dernier avis le MELCC indique : « [...] qu'une amélioration notable de plusieurs concepts de protection de berges a été observée dans le dernier document de réponses aux commentaires et questions du MELCC. On remarque entre autres une diminution importante des secteurs enrochés et une approche végétale privilégiée sur plusieurs tronçons. Cependant, le manque de caractérisation qualitative et quantitative des problématiques d'érosion des berges empêche actuellement de statuer sur la justification des options de protection présentées » (PR4.3, p. 54). Il précise : « la caractérisation des problématiques d'érosion et des forces érosives devra être davantage détaillée lors de l'acceptabilité environnementale du projet. Pour permettre de régler les enjeux soulevés, la DEHA recommande les actions suivantes :

- a. Faire une caractérisation qualitative des problématiques d'érosion pour chacun des sites à l'étude à l'aide de photographies plus claires que celles présentées dans l'étude d'impact et dans les documents de réponses. De plus, une visite de terrain avec les responsables du MELCC est demandée au printemps lorsque la neige sera fondue.
- b. Faire une caractérisation quantitative du taux de recul annuel des berges à l'aide de photographies aériennes et/ou de relevés topographiques historiques (si disponibles).
- c. Dans l'optique où les caractérisations qualitative et quantitative permettent de confirmer de façon claire les secteurs où l'érosion des berges est significative, faire une étude complète du régime des vagues incluant une modélisation avec une bathymétrie actualisée pour calculer sur des bases adéquates les hauteurs de vagues de conception. À cet effet, les données de vents les plus à jour doivent être utilisées.
- d. En fonction des hauteurs de vagues et des niveaux d'eau de conception mis-à-jour, si nécessaire, réviser et adapter les concepts de protection de berges présentés dans le dernier document de réponses.

• Avez-vous effectué la visite avec le ministère au printemps 2020 ? Si oui quelles conclusions en avez-vous tiré ?

**Réponse :**

**Il n'y a pas eu de visite terrain avec le ministère.**

- Les 4 étapes précitées préconisées par le ministère ont-elles été réalisées ? si oui quelles modifications cela implique-t-il sur les aménagements prévus dans le projet ?

Pour permettre de régler les enjeux soulevés, les actions suivantes sont recommandées :

**Réponses :**

***a') Tenir une rencontre accompagnée d'une visite de terrain des différents sites au printemps prochain avec les experts concernés.***

La Ville de Salaberry-de-Valleyfield souhaite aussi qu'une rencontre sur le terrain avec les experts soit tenue. Celle-ci permettrait une meilleure compréhension des problématiques rencontrées, des besoins à satisfaire et de toutes les composantes du projet. Rappelons que la Ville a demandé des rencontres sur le terrain dès le début du projet. Le Ministère a bel et bien délégué une première équipe avant le début des études au tout début du projet, mais ces personnes ont malheureusement été affectées depuis à d'autres projets et il n'y a pas eu de suite sur cette reconnaissance des particularités du terrain. La Ville demande donc que les nouveaux spécialistes et les nouveaux analystes viennent sur le terrain pour bien saisir ces particularités. Une visite sur place démontre de façon limpide la nécessité de nos interventions.

***a'') Présenter une caractérisation qualitative des problématiques d'érosion pour chacun des sites à l'étude à l'aide de photographies plus claires que celles présentées dans l'étude d'impact et dans les documents de réponses.***

Tel que mentionné plus haut, la problématique actuelle n'est pas au niveau de l'érosion, mais plutôt de l'instabilité des berges.

Les photographies déposées rappellent et démontrent les problèmes soulevés dans chacun des secteurs.

***b) Faire une caractérisation quantitative du taux de recul annuel des berges à l'aide de photographies aériennes et/ou de relevés topographiques historiques (si disponibles)***

La majorité des berges n'ont pas bougé depuis 50 ans (sauf Pointe-aux-Anglais, langue de terre de la marina et parc Marcil) et ce, parce qu'il y avait une stabilisation mécanique en place, soit principalement des gabions. Maintenant, les gabions basculent et la durée de vie utile de cette stabilisation mécanique est atteinte. Il y a donc 1 280 m de gabions à enlever qui nécessitent de nouveaux travaux de stabilisation avec végétalisation. La problématique majeure est non pas l'érosion qui est cependant présente sur certaines sections (Marcil, Pointe-aux-anglais, langue de terre), mais l'instabilité et l'absence de végétation en rive.

**c) Dans l'optique où les caractérisations qualitative et quantitative permettent de confirmer de façon claire les secteurs où l'érosion des berges est significative, faire une étude complète du régime des vagues incluant une modélisation avec une bathymétrie actualisée pour calculer sur des bases adéquates les hauteurs de vagues de conception. À cet effet, les données de vents les plus à jour doivent être utilisées.**

Il n'apparaît pas utile de pousser plus loin l'analyse au regard du régime des vagues. Les études requises ont été faites comme il avait été convenu avec les représentants du Ministère et ce, via les réponses à la deuxième série de questions du MELCC datées du 16 août 2019. Des modèles ont été développés pour chaque site. Des calculs de plusieurs ingénieurs ont été comparés entre les spécialistes du consortium exp – WSP, pour arriver à présenter des solutions qui sont sensiblement les mêmes entre les deux firmes. Nous considérons que les réponses données au ministère ont prouvé la pertinence des conceptions.

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

Sur la base de toutes les études et analyses effectuées à ce jour, les concepts sont adéquats et aucune mise à jour n'est prévue. Nous considérons que les réponses données au ministère ont prouvé la pertinence des conceptions.

**Tableau 1 Résumé du projet par secteur**

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

7. Vous indiquez qu'une demande d'examen préalable sera déposée au MPO prochainement en lien avec de potentiels dommages causés par la réalisation du projet aux poissons, notamment des espèces en péril ou à leur habitat. De plus, le MFFP précisait dans son dernier avis : "En prévision des demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, il est souhaitable que le MFFP, le MPO et le MELCC soient consultés en même temps par l'initiateur du projet, concernant le programme de suivi environnemental (pendant les travaux), les suivis environnementaux (post-construction) et le projet de compensation qui seront déposés » (PR5.6, p. 85 ; PR4.3, p. 12 du PDF).

- Cette demande a-t-elle été déposée auprès de MPO ? si oui, avez-vous reçu une réponse de MPO ? si oui, quelles sont les exigences formulées par MPO ?

**Réponse :**

**La demande d'examen au MPO a été déposée le 27 mars 2020. Suite au dépôt de cette demande, la Ville a fourni des réponses aux différentes questions du MPO. Un rapport complémentaire a été déposé le 23 décembre 2020. Ce rapport présente le bilan final des empiètements en milieu aquatique, le projet de compensation proposé, le programme de suivi associé, les coûts approximatifs de réalisations et l'échéancier. La Ville est en attente des commentaires par les autorités gouvernementales.**

- Veuillez résumer les démarches entreprises auprès du MELCC et du MFFP ?

**Réponse :**

**Les demandes d'autorisation au MELCC et MFFP seront déposées dans une étape subséquente, une fois que le processus d'évaluation environnementale sera complété.**

8. Vous considérez les impacts du climat sonore uniquement en phase de construction du projet et seulement pour les récepteurs en milieu terrestre qui seraient susceptibles d'en subir les conséquences (PR3, p. 6-29 à 6-32).

- Pour quelle raison ces impacts n'ont-ils pas été considérés dans le cas du milieu aquatique, notamment sur les populations de poissons ?

**Réponse :**

**Tel que mentionné lors de la soirée du 16 décembre, la Ville ne considère pas que le projet contribuera à l'augmentation de l'achalandage de bateaux dans la Baie St-François. Ainsi, le projet ne contribuera pas à l'augmentation significative du bruit sous-marin dans la baie durant la phase d'opération.**

- Quels seraient selon vous les impacts potentiels du climat sonore qui serait engendré par une hausse du trafic nautique sur la population de poissons présente dans la baie Saint-François ?

**Réponse :**

**Tel que spécifié ci-haut, la Ville n'anticipe pas d'augmentation du climat sonore sous-marin associé au trafic nautique et par conséquent n'anticipe pas d'impact sur la population de poisson présente dans la baie Saint-François.**

**9.** Concernant les trois herbiers qui seraient aménagés à titre de compensation pour les habitats aquatiques qui seraient perdus lors de la réalisation du projet, l'initiateur indique : « Des entraves à la navigation (bouées) pourront être mises en place afin d'éviter que des embarcations ne pénètrent à l'intérieur des deux herbiers » (PR6, p. 8-1).

- La ville prévoit-elle installer ces bouées ?

**Réponse :**

**Les zones identifiées pour l'aménagement des herbiers ne sont pas propices à la navigation. Au besoin, si une problématique survient, des bouées pourront être mises en place.**

**10.** Vous indiquez : « La Ville de Salaberry-de-Valleyfield est en voie de se doter d'un plan de mesures d'urgence, lequel sera conçu pour faire face aux principaux risques d'accidents pouvant survenir sur son territoire. Les principaux risques à prévoir en phase d'exploitation sont les mêmes que ceux identifiés pour la phase de construction, à savoir un déversement accidentel d'hydrocarbures et un incendie. Ce sont sensiblement les mêmes mesures préventives, de contrôle et d'urgence qui sont prévues en fonction des adaptations nécessaires à faire » (PR3, p. 9-3).

- Le plan d'urgence a-t-il été mis en oeuvre ?

**Réponse :**

**La Ville possède un plan de mesures d'urgence depuis plusieurs années. Celui-ci est mis à jour régulièrement. Il couvre le volet terrestre de la baie uniquement puisque la baie proprement dite relève du palier de gouvernement fédéral.**

- Quelles sont les mesures qui sont prévues dans le cas d'un accident survient impliquant une embarcation et une autre, un baigneur, un kayakiste ?

**Réponse :**

**Ce genre d'évènement n'est pas couvert par un plan de mesures d'urgence en raison de l'ampleur limitée. Cependant, le service des incendies de la Ville possède une ligne directrice en matière de sauvetage nautique qui couvre la baie St-François. Ils interviennent régulièrement pour des incidents ou accidents sur les plans d'eau.**

- Quelle serait la meilleure pratique : un plan d'urgence propre à la baie arrimé à celui de la Ville ou un plan d'urgence de la Ville intégrant la problématique sécuritaire de la baie ?

**Réponse :**

**Le plan de mesures d'urgence de la Ville couvre l'ensemble des risques à l'intérieur des limites sous juridiction de la Ville.**

11. Advenant la dégradation de la qualité de l'eau qui serait engendré par une augmentation du trafic nautique dans la baie Saint-François, quelles seraient les mesures que vous mettriez en oeuvre dans le but de préserver les prises d'eau qui y sont présentes ? (Question soumise par courriel à la commission par M<sup>me</sup> Suzanne Girard).

**Réponse :**

**Tel que mentionné lors de la soirée du 16 décembre, la Ville ne considère pas que le projet contribuera à l'augmentation de l'achalandage de bateaux dans la Baie St-François.**

**Toutefois, à titre d'information, et pour rassurer les citoyens inquiets:**

**Il n'y a qu'une seule prise d'eau dans la baie Saint-François, soit celle de l'usine de filtration et cette dernière a été stratégiquement localisée et installée pour éviter d'être influencée par une pollution accidentelle ou spontanée.**

**En effet les courants dans la baie entraînent toute pollution directement vers le déversoir de la baie. La prise d'eau est située à l'extérieur de ce courant.**

**D'autre part, deux barrières de traitement ont été installées à l'usine de filtration soit un prétraitement à l'ozone et une filtration sur charbon biologique. Ces barrières ont la capacité de traiter une contamination aux phénols.**