

SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC
PROJET N° : 201-05606-00

PROGRAMME DÉCENNAL DE DRAGAGE D'ENTRETIEN – QUAI DE RIVIÈRE-DU-LOUP (2022-2031) RECTIFICATIONS SUR LE MÉMOIRE DE LA SOCIÉTÉ DUVETNOR LTÉE

JUILLET 2022





PROGRAMME DÉCENNAL DE DRAGAGE D'ENTRETIEN – QUAI DE RIVIÈRE-DU-LOUP (2022-2031)

RECTIFICATIONS SUR LE MÉMOIRE DE LA SOCIÉTÉ DUVETNOR LTÉE

SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

*Mémoire présenté par la Société Duvetnor Ltée le
19 juillet 2022 aux audiences du BAPE tenues à Rivière-du-Loup
(document 6211-02-147)*

PROJET N° : 201-05606-00
DATE : JUILLET 2022

WSP CANADA INC.
1135, BOULEVARD LEBOURGNEUF
QUÉBEC (QUÉBEC) G2K 0M5
CANADA

TÉLÉPHONE : +1 418 623-2254
TÉLÉCOPIEUR : +1 418 624-1857
WSP.COM

1 RÉPONSES AUX COMMENTAIRES

Le présent document comprend les rectifications (le cas échéant) apportées aux propos contenus dans certains mémoires et transcriptions déposés à la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) dans le cadre du Projet du programme décennal de dragage d'entretien au quai de Rivière-du-Loup. Il est important de noter que le présent exercice constitue un droit de rectification à certains propos que le promoteur juge erronés ou incomplets.

PAGE 2 :

Le report du dragage à l'automne a aussi entraîné une hausse fulgurante de son coût qui est passé d'environ 500 000\$ avant 2016 à plus de 1,5M\$ présentement.

Réponse :

Les coûts de dragage de 2016 étaient de 751 024,31 \$ en plus des honoraires professionnels en environnement et des bathymétries pour un total d'environ 850 000 \$ en 2016.

PAGE 3 :

Nous pensons que le report du dragage à l'automne a aussi un effet pernicieux que personne n'avait anticipé. La Société des traversiers et la firme WSP qui a réalisé l'étude d'impact que le BAPE évalue maintenant suggèrent que le report du dragage à l'automne crée de telles contraintes qu'il faut désormais envisager l'abandon du port de Rivière-du-Loup en faveur d'un port alternatif (Gros Cacouna pour ne pas le nommer...). En Page 2 de l'Étude d'impact on lit : La STQ est bien au fait que le site actuel devient plus contraignant en termes d'opération et de manœuvres et que les besoins de dragage sont significatifs; c'est pourquoi la société a entamé l'analyse d'un site alternatif.

Réponse :

Rien dans l'étude d'impact ne mentionne que la STQ doit abandonner le Port de RDL en faveur d'un port alternatif. Il est vrai qu'il est fait mention des contraintes dorénavant associées au report du dragage de la période estivale à automnale. Il est mentionné que la récurrence des travaux de dragage ne s'améliorera vraisemblablement pas et qu'ainsi, pour assurer le service de traversier entre les deux rives, un dragage annuel d'entretien sera immanquablement requis à ce quai.

Il est important de comprendre que dans le cadre d'une étude d'impact (EI), il est de la responsabilité du promoteur de répondre à la directive émise par le ministère de l'Environnement, en début de projet. De cette directive, le Ministère mise sur la responsabilisation de l'initiateur de prendre en compte les objectifs et les principes de développement durable lors de l'élaboration de son projet. Qui plus est, la directive stipule que l'initiateur se doit de présenter les solutions de rechange du projet, y compris l'éventualité de sa non-réalisation ou de son non-report. Étant donné l'étude d'opportunité en cours, dont les conclusions sont à venir prochainement, mais qui demeuraient toujours confidentielles (autant pour le public que pour WSP, auteur de l'étude d'impact) lors du dépôt de l'EI, il était de la responsabilité de la STQ, en tout transparence, de démontrer au public et aux ministères impliqués qu'elle étudie les options sur la table. Il est de la responsabilité de la STQ d'évaluer les autres options possibles, ne serait-ce que considérant le statu quo du projet de dragage d'entretien, qui implique, rappelons-le, un dragage annuel d'un volume minimal de 50 000 m³. C'est donc dans une approche de développement durable qu'a été présentée l'évolution des volumes réels dragués d'année en année, et c'est en répondant à la directive que la STQ se doit de présenter des variantes au projet de dragage de RDL.

PAGE 3 :

En page 109 de l'Étude d'impact on lit encore : Comme les volumes de dragage ont pratiquement doublé depuis le dernier décret, le temps requis pour les travaux s'est vu (sic) également augmenté. En affirmant que les volumes à draguer ont pratiquement doublé au cours de la dernière décennie on annonce que les coûts d'exploitation du site de Rivière-du-Loup, déjà très élevés, vont croître de façon démesurée.

Réponse :

Comme mentionné dans la phrase citée dans le mémoire, nous vous référons aux données de volumes estimés dans le décret précédent (CIMA+, 2009) auxquelles les données actuelles ont été comparées. Voici l'extrait en provenance de cette EI : « Les données sur les volumes de dragage nécessaires pour maintenir l'aire de manœuvre du traversier ont été compilées par la STQ de 2002 à 2007 et montrent des variations annuelles de volumes variant de 14 250 m³ et 28 260 m³ pour une moyenne annuelle de près de 21 000 m³. » Considérant la valeur moyenne de 21 000 m³ et les données de 2021 qui stipulent un volume 41 679 m³ théorique (soit un volume de 55 001 m³ réel incluant le surdragage), nous croyons que le terme *Pratiquement doubler* n'est donc pas exagéré, et ce, nonobstant l'utilisation des valeurs théoriques ou réelles.

En aucun cas il est annoncé que les coûts d'exploitation du site de Rivière-du-Loup vont croître de façon démesurée dans l'EI. L'idée principale de ce paragraphe est associée à l'échéancier de projet, telle que mentionnée dans le titre de la section **Échéancier du projet**. Le lecteur est donc mis en contexte du changement de la période des travaux aux fils de dernières années étant donné les nouvelles restrictions imposées par les ministères pour la tenue des opérations. Il n'est pas question de coûts de projet dans cette section. La mention des volumes est utilisée exclusivement pour expliquer au lecteur la durée requise pour la tenue des travaux en tenant compte du volume actuel de dragage à considérer. Voici comment cela est cité dans l'étude d'impact :

« Toutefois, comme les volumes de dragage ont pratiquement doublé depuis le dernier décret, le temps requis pour les travaux s'est vu également augmenté. La durée approximative est donc de 4 à 6 semaines selon les conditions météorologiques rencontrées et les bris mécaniques possibles. »

PAGE 4 :

Graphique des données historiques

Réponse :

En ce qui concerne le graphique de données historiques présentées, tel qu'il est très bien cité par l'auteur du texte, ce dernier expose des volumes depuis 1970 qui ne sont pas associés aux dragages d'entretien reliés à la traverse exclusivement (volumes en lien avec la visite potentielle des grands voiliers ou encore pour la modification des infrastructures en place). À des fins de comparaison pour le projet dont il est question, la STQ a présenté des données basées sur les dernières années et associées au dragage d'entretien exclusivement. Les quantités présentées dans le graphique entre 2011 et 2021 ne prennent pas en considération les quantités réelles draguées (incluant le surdragage), ce ne sont ainsi que les quantités théoriques qui sont fournies, ce qui explique la non-concordance entre ce qui est inscrit dans l'EI et ce qui est apporté dans le graphique présenté par Duvetnor.

Dans le cadre de nos rapports du dragage de Rivière-du-Loup effectués annuellement, les quantités finales excavées sont présentées aux ministères avec le surdragage inclus (ce qui constitue la quantité réelle excavée lors des travaux). Il est vrai que l'écart entre le théorique et le réel peut porter à confusion. Il faut comprendre que lors des demandes d'autorisation environnementale avant dragage, ce qui est inscrit comme volumes est une estimation basée sur une superficie et une profondeur à atteindre. Nous ne pouvons donner d'autres valeurs que celles-ci, puisqu'il est impossible de déterminer l'ampleur du surdragage ou des reprises qui seront à faire juste avant l'achèvement des travaux. En toute transparence, la STQ et WSP ont ainsi exposé, dans le cadre du processus d'étude d'impact, les volumes réels de sédiments dragués, qui sont déterminés par la différence entre la bathymétrie avant et celle après travaux.

En lien avec le graphique présenté, nous aimerions rectifier que le fait que les données de 1970 à aujourd'hui ne permettent pas de faire une comparaison juste, puisqu'il n'est pas toujours question de valeurs associées au dragage d'entretien du quai de la traverse exclusivement, mais que ces volumes peuvent inclure des volumes de sédiments dragués ailleurs que dans la zone du traversier. En outre, nous aimerions souligner que les données présentées sont un mélange de volumes théoriques et réels, ce qui ne permet pas de porter un regard juste sur l'évolution des volumes au fil du temps.