



Crédit photographique : WSP 2018

# Les points saillants

Rapport d'enquête et de consultation ciblée

Rapport  
n° 363

## Projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield

Mars 2021



INFORMER



CONSULTER



ENQUÊTER



AVISER

## Le contexte du mandat au BAPE

Le projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François par la Ville de Salaberry-de-Valleyfield est soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Le 22 octobre 2020, le BAPE s'est vu confier par le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), M. Benoit Charette, un mandat d'enquête et de consultation ciblée. Le président du BAPE, M. Philippe Bourke, a alors formé une commission d'enquête dont le mandat, d'une durée de 3 mois, a débuté le 14 décembre 2020. Dans sa lettre-mandat, le ministre demandait au BAPE de cibler les impacts du projet associés à l'augmentation du trafic nautique et à la taille des embarcations dans la baie Saint-François dû à la construction d'une nouvelle rampe de mise à l'eau de grande dimension et à l'agrandissement du quai fédéral.

## Le projet

Le projet est prévu dans la baie Saint-François, située dans la Ville de Salaberry-de-Valleyfield en Montérégie. En raison de l'érosion, de l'instabilité des berges de la baie sur plusieurs kilomètres et de la vétusté de certaines infrastructures municipales contigües, la Ville prévoit réaliser des aménagements à différents emplacements ainsi que des travaux dans des parcs riverains afin de les rendre plus attrayants et fonctionnels pour l'organisation d'événements populaires. Six lieux, sélectionnés sur la base de critères tels que des problématiques spécifiques, l'importance historique pour la Ville ou le potentiel touristique, sont visés par le projet : le parc Marcil, la Marina de Valleyfield, le parc Delpha-Sauvé, la Pointe-aux-Anglais, le parc Cauchon et le boulevard du Havre.

L'initiateur prévoit la construction, à la limite du parc Marcil, d'une rampe double de mise à l'eau en béton armé de 33 m de long sur 22 m de large qui aurait une profondeur maximale de 2,9 m et inclurait trois quais pour séparer les deux voies de la rampe. Il prévoit aussi la mise en place d'un nouveau quai flottant d'attente de 20 m qui serait aménagé dans le prolongement du quai flottant situé à l'est de la rampe projetée et qui servirait à assurer la sécurité des plaisanciers au moment des fortes périodes d'achalandage. L'initiateur construirait également un brise-lames d'environ 74 m, en enrochement et en structure flottante. De plus, il prévoit effectuer à l'intérieur du parc Marcil des travaux de stabilisation de certaines portions de la berge et mettre en place un herbier aquatique. Une halte au bout de la rue Lynch et un quai de mise à l'eau au bout de la rue Brodeur complèteraient l'aménagement pour offrir un accès à l'eau aux résidents et aux petites embarcations. Le coût d'ensemble du projet est estimé à 35 M\$. L'initiateur envisage de réaliser son projet sur un horizon de 5 à 10 ans, une fois l'ensemble des autorisations obtenues.

## Les activités d'information et de consultation

L'unique séance publique de la consultation ciblée a eu lieu, le 16 décembre 2020. Elle s'est déroulée exclusivement en mode numérique, en direct sur le site Web du BAPE et sur sa page Facebook, en raison de la situation d'urgence sanitaire entourant la COVID-19 et des mesures particulières applicables. Lors de cette séance, l'initiateur du projet et les personnes-ressources de divers ministères et organismes invités ont répondu aux interrogations du public et de la commission d'enquête. Les participants ont également exprimé leurs opinions sur le projet. À cette occasion, la commission a entendu deux présentations verbales, un mémoire lui a été présenté et une dizaine de personnes ont posé des questions.

## Les opinions et préoccupations du public

Pour certains participants, les activités nautiques visées par le projet ne concernent qu'une minorité de plaisanciers qui fréquentent la baie Saint-François. Des préoccupations ont également été soulevées concernant les conflits d'usages entre les propriétaires d'embarcations de grande taille et les autres plaisanciers. Ils craignent que l'absence de mesures coercitives pour faire respecter les limites de vitesse dans la marina, en plus de compromettre la sécurité des autres usagers, sape les efforts de stabilisation des berges et cause l'érosion de celles non soumises aux travaux de stabilisation dans le cadre du projet.

Une majorité de participants s'inquiète de l'absence de projections du trafic maritime pour le projet et de l'augmentation du trafic nautique qu'induiraient les aménagements projetés. Elle suggère une stabilisation de l'offre récréotouristique, en s'inspirant du concept de trafic induit. Certaines préoccupations en lien avec la diminution des populations de poissons dans la baie, le respect de la séquence « éviter, réduire, compenser », l'introduction d'espèces exotiques envahissantes, les risques de déversements accidentels d'hydrocarbures et d'altération de la qualité de l'eau ont aussi été exprimées. Des participants ont suggéré plusieurs études pour compléter l'information sur le projet au moment de sa phase d'exploitation, notamment en ce qui concerne les répercussions de l'achalandage accru de bateaux dans la baie sur l'ichtyofaune et la faune benthique, l'impact du son sur les poissons et les émissions de gaz à effet de serre.

## Les principaux constats et avis de la commission

Au terme de son analyse, la commission d'enquête conclut que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield n'a effectué aucune estimation des besoins en termes de capacité de mise à l'eau et de stationnement d'embarcations à quai. Elle n'a pas évalué les impacts de l'augmentation de la capacité d'accueil de ses installations ainsi que la croissance potentielle du trafic nautique qui en découlerait en période d'exploitation du projet qui constituent les cibles dans le mandat de consultation ciblée confié au BAPE. En dépit de l'indication faite par l'initiateur dans son étude d'impact sur un accroissement du trafic nautique anticipé, celui-ci affirmait en séance publique que la construction d'une rampe de mise à l'eau de grande dimension et l'agrandissement du quai fédéral ne causeraient pas d'augmentation du trafic nautique dans la baie Saint-François.

Le MELCC devrait expressément demander à la Ville de Salaberry-de-Valleyfield d'estimer les besoins en termes de capacité de mise à l'eau ainsi que de stationnement à quai dans la baie Saint-François, de les lui transmettre et de les rendre publics avant que le Ministère n'émette son décret d'autorisation du projet. Il devrait aussi exiger que la Ville effectue une évaluation des impacts de la construction de la rampe de mise à l'eau de grande dimension ainsi que de l'agrandissement du quai fédéral sur le trafic nautique dans la baie Saint-François en période d'exploitation du projet et qu'elle propose des mesures d'atténuation éventuelles. La Ville devrait transmettre cette évaluation au Ministère et la rendre publique avant l'émission du décret d'autorisation du projet. Une telle évaluation selon les consignes du MELCC est nécessaire notamment sur les plans du climat sonore, de la sécurité des usagers ainsi que du brassage et de la remise en suspension de sédiments susceptibles de détériorer les herbiers aquatiques qui constituent des habitats du poisson dans la baie Saint-François.

Par ailleurs, un surdimensionnement de la grande rampe ainsi que de tout autre constituant de la rampe double de mise à l'eau prévue dans le projet, que ce soit la petite rampe ou les trois trottoirs, occasionnerait inévitablement un empiètement permanent additionnel sur le littoral et le milieu riverain et irait à l'encontre de la Politique de la protection des rives, du littoral et des plaines inondables du Québec. En vertu des principes de développement durable *prévention* et *protection de l'environnement*, la Ville de

Salaberry-de-Valleyfield devrait limiter chacun des constituants de la rampe double de mise à l'eau, soit la grande et la petite rampe ainsi que les trois trottoirs prévus, à des dimensions nécessaires et suffisantes pour assurer leur fonctionnalité et leur usage sécuritaire. Le Ministère devrait également lui demander de réduire les dimensions et la capacité portante de la remorque autopropulsée prévue en fonction des plus grands bateaux qui seraient manutentionnés, soit 17 m de longueur et 17 t.

Dans la perspective de mandats de consultations ciblées à venir, le MELCC devrait évaluer dans quelle mesure des activités ou des aménagements connexes à des projets de restauration de berges, ou autres, qui seraient déposés par des initiateurs, tels que la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, nécessiteraient la production de données essentielles à la compréhension des enjeux qu'ils soulèvent, à l'évaluation de leurs impacts et à l'application de mesures d'atténuation, cela dans le but de les inclure dans la liste des éléments requis par les directives ministérielles transmises aux initiateurs de projets.