
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale pour le
projet de dragage d'urgence au quai de Forestville
sur le territoire de la Ville de Forestville par la
Société d'économie et de développement de Forestville inc.**

Dossier 3216-02-014

Le 2 mai 2007

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet : Monsieur François Delaître

Analyste : Madame Annie Bélanger

Supervision administrative : Monsieur Gilles Brunet, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Dany Auclair, secrétaire

SOMMAIRE

Le quai de Forestville est utilisé depuis quelques années pour le transbordement de marchandises diverses (sable, copeaux de bois, bois rond, etc.) et les activités du traversier CNM Évolution. Or, en août 2005, des pluies diluviennes se sont abattues sur la région et ont entraîné de grandes quantités de matériel dans le secteur du quai, modifiant sérieusement les conditions bathymétriques du secteur. Depuis ces événements, les activités maritimes ont diminué et ont même cessé pour certaines compagnies. Cette situation n'est pas sans conséquence pour la région immédiate de Forestville et pour l'ensemble de la province.

Tenant compte de cela, la Société d'économie et de développement de Forestville inc. (SEDF) souhaite effectuer un dragage d'entretien afin de rétablir des conditions de navigation correctes et sécuritaires dans le chenal de navigation du quai de Forestville. Conformément aux dispositions de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la SEDF a déposé, le 9 janvier 2007, un avis de projet en ce sens auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. L'initiateur du projet réalise présentement l'étude d'impact relative à ce projet.

Considérant toutefois les répercussions négatives engendrées par les événements du mois d'août 2005 sur les conditions de navigation dans ce port, la SEDF désire réaliser rapidement une partie des travaux prévus dans deux des secteurs visés par le projet de dragage d'entretien, soit dans l'aire d'accostage et en face du brise-lames est. Par la réalisation de ces travaux d'urgence, la SEDF désire rétablir un certain niveau de sécurité pour la navigation de manière à maintenir, dès l'année 2007, l'ensemble des activités de transbordement aux installations portuaires de Forestville. Tenant compte des délais inhérents à l'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, il est cependant apparu que la SEDF ne serait pas en mesure de réaliser cette année les travaux d'urgence requis. Invoquant les dispositions prévues à l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement, la SEDF a donc demandé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs que les travaux de dragage d'urgence prévus en 2007 soient soustraits de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et que le gouvernement délivre un certificat d'autorisation pour les réaliser.

Les travaux de dragage d'urgence prévus en 2007 consistent à draguer 13 025 m³ de sédiments sur une superficie totale de 11 995 m², ce qui représente 5 % du dragage d'entretien envisagé. Les travaux seront effectués à l'aide d'une drague à benne preneuse. Les sédiments seront par la suite mis dans un chaland à fond ouvrant et transportés jusqu'au site de mise en dépôt en eau libre situé à environ 6 km du site du dragage.

Les travaux d'urgence proposés touchent quatre enjeux en particulier : la sécurité routière, la qualité de l'air, les répercussions économiques et la faune et ses habitats. Sur le plan de la sécurité routière, le maintien du transport maritime en remplacement du transport terrestre constitue en soi un gain puisqu'il permet de diminuer le nombre de passages de véhicules lourds sur les routes de la région. Considérant que sur la route 138, le tiers des accidents mortels et le tiers des décès par accident routier impliquent la présence d'un véhicule lourd, la diminution du nombre de leurs passages constitue un bénéfice important pour la sécurité des usagers de ce tronçon.

Par ailleurs, la diminution du nombre de véhicules sur les routes signifie également une réduction notable des émissions des gaz à effet de serre. Considérant que le gouvernement du Québec adhère au protocole de Kyoto et à la Stratégie de navigation durable, la façon de transporter la marchandise telle qu'établie au quai de Forestville constitue un gain majeur du point de vue environnemental.

Sur le plan économique, l'utilisation du transport maritime au lieu du transport terrestre pour assurer l'approvisionnement des industries a permis la création d'une vingtaine d'emplois locaux directs. Elle a de plus permis une réduction d'environ 20 % des coûts de fonctionnement reliés au transport pour la compagnie Kruger. Le taux de chômage élevé de la Côte-Nord et la situation précaire de l'industrie du bois au Québec font en sorte que ce changement de mode de transport constitue un avantage important pour les Forestvillois et la compagnie Kruger. Le retour à la situation précédente, où tout le transport était assuré par voie terrestre et où les emplois étaient occupés par des personnes provenant majoritairement de l'extérieur de la ville, entraînerait des pertes d'emplois et des coûts d'exploitation supplémentaires pour l'entreprise. Dans un contexte particulièrement difficile, cette option n'apparaît pas être celle à privilégier.

En outre, selon le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), la période s'étendant du 15 mai jusqu'au mois d'octobre est une période plus sensible pour la faune aquatique (poissons et faune avienne). Néanmoins, le MRNF est conscient de la nécessité d'agir rapidement dans le cadre des présents travaux de dragage d'urgence. Considérant que ces travaux devraient se réaliser sur une courte période de temps (environ une semaine si les conditions climatiques sont favorables), le MRNF est d'accord pour que ceux-ci se déroulent après le 15 mai 2007.

Compte tenu de l'ensemble des répercussions que pourrait avoir le rétablissement de conditions de navigation sécuritaires dans le port de Forestville, autant sur le plan de la sécurité routière, de l'environnement que de l'économie locale, il appert que le projet de dragage d'urgence prévu en 2007 est justifié. Par conséquent, il est recommandé que le projet de dragage d'urgence au quai de Forestville sur le territoire de la Ville de Forestville soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur de la Société d'économie et de développement de Forestville inc. pour sa réalisation.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail	i
Sommaire	iii
Liste des tableaux	vi
Liste des figures	vi
Liste des annexes	vi
Introduction	1
1. Le projet	1
1.1 Travaux prévus	1
2. Justification du projet	3
3. Analyse environnementale	4
3.1 Caractérisation des matériaux	4
3.2 Analyse par rapport aux enjeux retenus	5
3.2.1 La faune et ses habitats	5
3.2.2 Sécurité routière	6
3.2.3 Qualité de l'air	10
3.2.4 Répercussions économiques	12
4. Conclusion	13
Références	14

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 :	NOMBRE D'ACCIDENTS SUR LA ROUTE 138 (DE QUÉBEC À FORESTVILLE), POUR LES ANNÉES 2001-2005, VENTILÉ PAR TYPE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS ET PAR GRAVITÉ	9
TABLEAU 2 :	NOMBRE DE VICTIMES D'ACCIDENTS SUR LA ROUTE 138 (DE QUÉBEC À FORESTVILLE) DE 2001 À 2005, VENTILÉ PAR TYPE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS ET PAR GRAVITÉ	9
TABLEAU 3 :	COEFFICIENT DES ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES DE TROIS MODES DE TRANSPORT EN GRAMME/TONNE-KILOMÈTRE.....	11

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 :	LOCALISATION DES ZONES DE DRAGAGE	2
FIGURE 2 :	LOCALISATION DU SITE DE REJET EN EAU LIBRE	5
FIGURE 3 :	LOCALISATION DES AIRES DE CONCENTRATION D'OISEAUX AQUATIQUES.....	7
FIGURE 4 :	ÉMISSIONS DES GAZ À EFFET DE SERRE LIÉES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR TONNE-KILOMÈTRE PAR MODE	11

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 :	LISTE DE L'UNITÉ ADMINISTRATIVE DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS	15
ANNEXE 2 :	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	16

INTRODUCTION

Le quai de Forestville est situé dans la ville du même nom plus précisément dans la baie Verte tout près de l'embouchure de la rivière du Sault aux Cochons. Le quai est utilisé pour différentes activités dont, entre autres, le transbordement de matériaux destinés aux entreprises de la région. On y charge et décharge du bois rond pour l'usine Boissaco, du sable pour la cimenterie Lafarge, des copeaux de bois de l'usine Kruger à destination de Trois-Rivières et du sel à déglacer. Le quai accueille également les opérations saisonnières du traversier CNM Évolution.

En août 2005, en raison des vestiges de l'ouragan Katrina, des précipitations importantes se sont abattues sur la région. De grandes quantités de sable ont été transportées par ces pluies et ont sédimenté dans le secteur du quai de Forestville. La situation à cet endroit est désormais telle que les activités de transbordement habituelles ont été modifiées en raison d'un changement important de la profondeur d'eau. Ainsi, aucun déchargement de sable n'a été effectué en 2006 pour la cimenterie Lafarge et la compagnie Kruger a dû modifier ses conditions d'opération en diminuant significativement le nombre de transbordements effectués et, par le fait même, la quantité de copeaux transportée en direction de Trois-Rivières.

Fonctionnant habituellement à deux barges de capacité différente, Kruger doit maintenant avoir recours à celle de faible capacité uniquement. De plus, afin de rendre les manœuvres de la barge sécuritaires, l'armateur doit profiter des fenêtres de marée haute et diminuer le volume des chargements de copeaux.

Compte tenu des conditions bathymétriques au quai de Forestville et de leurs répercussions sur les activités qui s'y déroulent, la Société d'économie et de développement de Forestville (SEDF) souhaite réaliser un dragage de l'ensemble du secteur du quai, afin de permettre un retour aux activités portuaires normales. Elle souhaite toutefois qu'une partie de ce dragage soit réalisée d'urgence afin de rétablir les conditions minimales d'opérations nécessaires au transbordement et au transport de matériaux pour la reprise des travaux au printemps 2007.

1. LE PROJET

1.1 Travaux prévus

Le 9 janvier 2007, la SEDF a déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), un avis de projet, daté de décembre 2006, relatif à des travaux de dragage devant être réalisés dans le secteur du quai de Forestville. Cet avis de projet comprenait également une demande afin de soustraire de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement une partie des travaux de dragage décrits dans ledit avis de projet, conformément aux dispositions prévues à l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2). Les travaux d'urgence identifiés s'avèrent nécessaires afin de rétablir, pour la prochaine saison d'activité, les conditions correctes et sécuritaires d'opérations portuaires. Cette demande a été complétée, par l'envoi de renseignements supplémentaires, le 19 janvier 2007, le 12 février 2007, le 15 février 2007, le 22 février 2007 et le 12 mars 2007.

La figure 1 présente une vue d'ensemble du site des travaux. Au total, la SEDF souhaite retirer 13 025 m³ de sédiments, répartis sur une superficie de 11 995 m². De ce volume, 8 300 m³ de matériel seront dragués à la façade du quai (1) et 4 725 m³ seront retirés au droit du brise-lame est (2). Les superficies approximatives impliquées sont respectivement de 8 325 m² et 3 630 m². L'objectif visé est d'obtenir une profondeur d'eau de 5,5 m à proximité du quai et de 4,5 m au droit du brise-lame est. Les sédiments seront retirés sur une hauteur approximative de 0,9 m et 1,3 m.

FIGURE 1 : LOCALISATION DES ZONES DE DRAGAGE

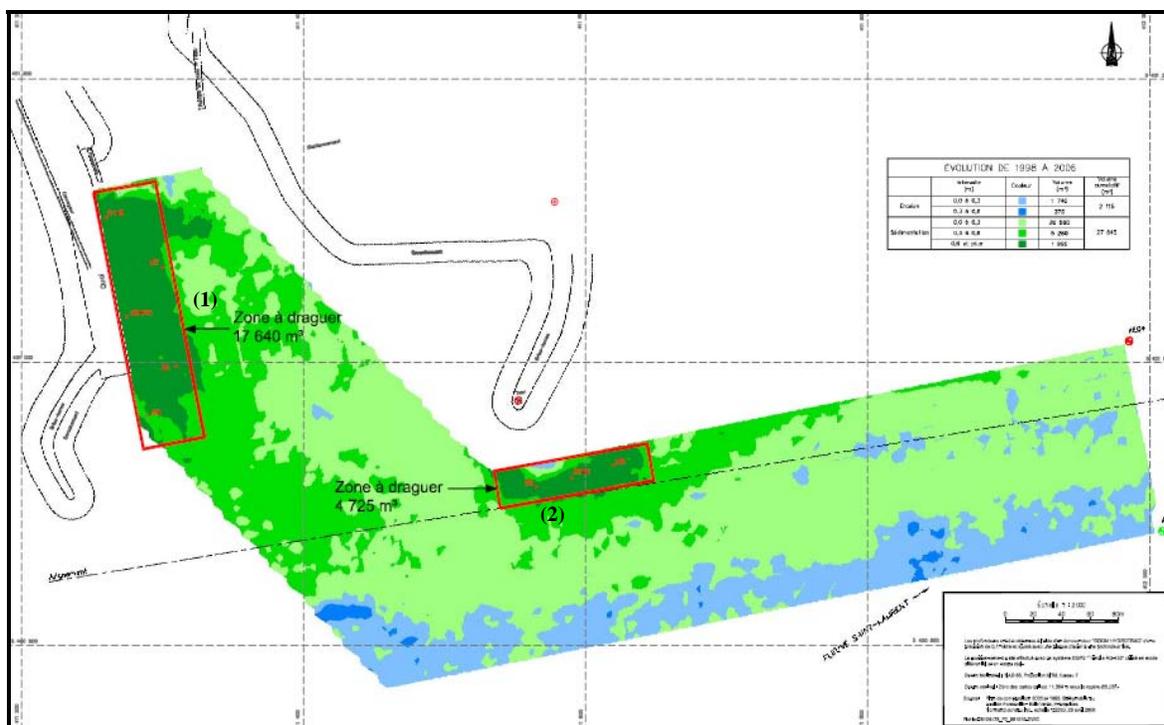


Figure tirée de l'avis de projet de GENIVAR, 2006

Pour réaliser le dragage, l'initiateur prévoit utiliser une drague à benne preneuse. Les sédiments seront déposés dans un chaland à fond ouvrant et transportés jusqu'au site de rejet en eau libre situé à 6 km à l'est du quai (figure 2). Il est à noter que ce site de rejet a déjà été utilisé dans le passé, lors d'un dragage effectué par le gouvernement fédéral.

Les travaux de dragage se dérouleront à raison de 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Selon l'initiateur, une à quatre semaines seront nécessaires pour réaliser les travaux. Les conditions météorologiques en vigueur au moment des travaux pourraient influencer ce délai.

Or, considérant le volume à draguer, le rendement d'une drague à benne preneuse et l'horaire de travail, environ neuf jours de dragage, devraient à notre avis être nécessaires. Selon les dernières informations obtenues, la SEDF serait prête à débiter les travaux dès la mi-mai.

2. JUSTIFICATION DU PROJET

Le changement de bathymétrie au quai de Forestville, attribuable au passage des vestiges de l'ouragan Katrina en août 2005, a exigé des utilisateurs du secteur une réorganisation de leurs activités de transport. Ayant moins ou plus du tout accès au transport maritime, les compagnies doivent maintenant avoir recours au transport terrestre pour acheminer ou recevoir leur matériel. Cette modification de la logistique de transport signifie qu'un plus grand nombre de poids lourds doit maintenant circuler sur les routes de la région, avec les conséquences qui en découlent au niveau de l'environnement, des structures routières, de la sécurité des usagers de la route et des résidants. De plus, la diminution, ou encore l'abandon, du transport maritime tel qu'il était établi au quai de Forestville au profit du transport terrestre, implique la mise à pied d'un certain nombre de travailleurs de la région.

Ainsi, afin de limiter les impacts négatifs divers reliés à un événement naturel important et imprévisible, la SEDF souhaite réaliser rapidement un dragage minimal, afin de permettre un retour rapide aux activités effectuées au quai de Forestville avant les événements du mois d'août 2005.

La SEDF appuie la nécessité d'intervenir dans le secteur du quai de Forestville sur divers éléments. Le maintien des conditions bathymétriques actuelles implique une diminution ou un arrêt possible des activités portuaires. Ceci a comme conséquence d'entraîner un retour massif de camions sur les routes de la région, avec toutes les conséquences environnementales et sécuritaires qui en découlent et, d'autre part, des pertes d'emplois dans une région durement éprouvée à ce niveau. La SEDF est au fait de la problématique et désire réaliser une étude d'impact pour un projet de dragage d'entretien sur une bonne portion de l'aire entourant le quai de Forestville. Un avis de projet à cet effet a d'ailleurs été déposé à l'attention du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs le 9 janvier 2007.

Cependant, il n'en demeure pas moins que certains des secteurs aux abords du quai de Forestville doivent être dragués le plus rapidement possible afin d'assurer le maintien des activités de transbordement dès 2007. Or, les délais inhérents à l'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement ne permettraient pas à la SEDF de réaliser les travaux urgents dès cette année. C'est pourquoi la SEDF a demandé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs que les travaux d'urgence prévus soient soustraits de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation lui soit délivré conformément aux dispositions prévues à l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Considérant l'ensemble de ces éléments, le MDDEP est d'avis qu'il est justifié que la SEDF intervienne le plus rapidement possible au niveau des secteurs problématiques afin de maintenir des conditions bathymétriques adéquates pour le transport maritime dès l'année 2007. En ce qui concerne le projet de dragage d'entretien de la SEDF qui a comme objectif le dragage des autres secteurs, celui-ci sera analysé dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

3.1 Caractérisation des matériaux

Des échantillons de sédiments ont été prélevés aux sites de dragage et de rejet en eau libre (voir figure 2). Pour chacun des échantillons prélevés, les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), les biphényles polychlorés (BPC), les métaux lourds (zinc, fer, mercure, nickel, plomb, arsenic, cadmium, chrome et cuivre), les hydrocarbures pétroliers C₁₀-C₅₀, la granulométrie et le pourcentage d'humidité ont été analysés.

L'ensemble des résultats d'analyses pour les échantillons prélevés aux sites de dragage démontre des teneurs inférieures au seuil d'effet mineur du document *Critères intérimaires pour l'évaluation de la qualité des sédiments du Saint-Laurent*. Ainsi, sur cette base, le rejet en eau libre des sédiments dragués est une option envisageable sans avoir recours à des essais de toxicité.

À l'analyse des résultats obtenus, on constate que les concentrations mesurées aux sites de dragage dépassent légèrement celles obtenues pour les échantillons prélevés au site de rejet en eau libre (milieu récepteur). Cependant, rappelons que les résultats d'analyses obtenus pour les sites de dragage sont sous le seuil d'effet mineur par rapport aux impacts potentiels sur la faune aquatique. Ainsi, on peut considérer que le rejet en eau libre des sédiments dragués pourrait avoir un impact potentiel minime sur le milieu récepteur.

Par ailleurs, outre l'aspect mentionné précédemment, il est important de considérer le projet à l'étude dans son ensemble afin d'en apprécier les impacts environnementaux potentiels. En effet, tel que discuté plus bas, en considérant également les impacts potentiels sur des enjeux tels que la sécurité routière et la qualité de l'air, nous estimons que la réalisation de ce projet de dragage d'urgence pourrait engendrer des gains environnementaux globaux significatifs.

FIGURE 2 : LOCALISATION DU SITE DE REJET EN EAU LIBRE

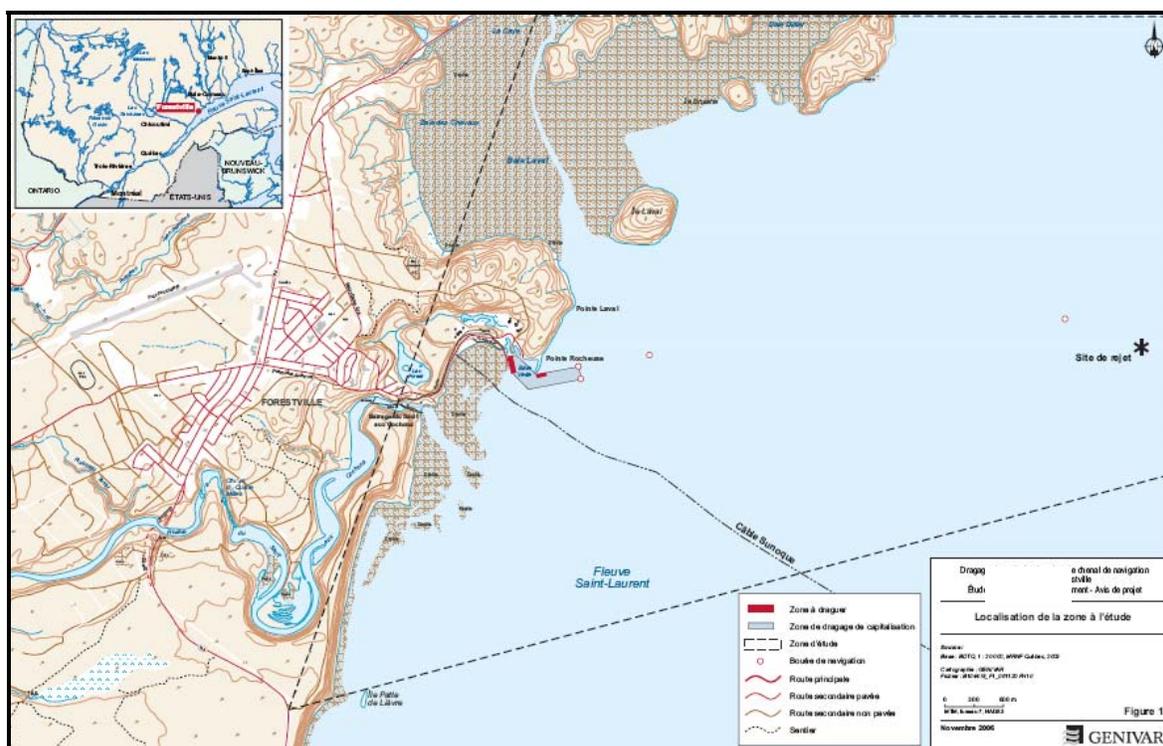


Figure tirée de l'avis de projet de GENIVAR, 2006

3.2 Analyse par rapport aux enjeux retenus

3.2.1 La faune et ses habitats

Selon le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), la période s'étendant du 15 mai jusqu'au mois d'octobre est une période plus sensible pour la faune aquatique (poissons et faune avienne). Idéalement, il faut tenter de limiter les interventions en milieu aquatique durant cette période de l'année.

La consultation effectuée auprès du MRNF a permis d'identifier que les sites de dragage se situent dans ou à proximité d'une aire de concentration d'oiseaux aquatiques (figure 3). Selon les statistiques du MRNF, le maximum d'achalandage à cet endroit, au printemps, serait de la mi-avril à la mi-juin. Il est à noter que l'ensemble de la côte dans ce secteur est considéré comme une aire de concentration d'oiseaux aquatiques. Les oiseaux incommodés par les travaux pourront donc trouver refuge en d'autres endroits propices. Aussi, les travaux se déroulant en eau sont susceptibles d'avoir un impact sur les poissons.

Néanmoins, le MRNF est conscient de la nécessité d'agir rapidement dans le cadre du présent projet. Considérant que les travaux de dragage d'urgence prévus devraient se réaliser sur une courte période de temps (environ une semaine si les conditions climatiques sont favorables), le MRNF est d'accord pour que les travaux se déroulent après le 15 mai 2007, ce qui semble être le scénario le plus plausible selon les informations obtenues de la SEDF.

Enfin, l'initiateur mentionne la présence potentielle de mammifères marins dans le secteur du site de rejet en eau libre ou encore sur le trajet menant à ce dernier. Afin de limiter les impacts négatifs sur ces mammifères, la SEDF a prévu plusieurs mesures d'atténuation que l'entrepreneur devra respecter et qui devraient permettre de minimiser les risques pour ces animaux.

3.2.2 Sécurité routière

En avril 2005, la compagnie Kruger a adopté une logistique maritime saisonnière dans le cadre de ses activités de transport de copeaux de bois en direction de son usine de Trois-Rivières. Cette pratique, plus rentable que le transport routier, permet une réduction appréciable du nombre de camions sur la route 138. Concrètement, cette nouvelle façon de procéder a permis le retrait annuel de 18 000 passages de camions, ce qui correspond à une baisse de 15 %¹.

Cette diminution du nombre de véhicules lourds en transit sur la route 138 n'est pas sans conséquence sur le réseau routier de la région. Une réduction du nombre de passages signifie un stress moindre pour les routes et les structures routières. Selon le ministère des Transports (MTQ)², ce changement de mode de transport se concrétise, en termes de coût d'entretien de la surface des chaussées, à une économie estimée de l'ordre de 350 000 \$.

Malgré l'avantage monétaire qu'entraîne la nouvelle logistique pour la compagnie Kruger et pour le MTQ, une diminution du nombre de passages de camions est également susceptible de réduire le nombre d'accidents qui leur est associé. La route 138, entre Forestville et Québec, affiche un pourcentage important d'accidents avec morts ou avec blessés graves impliquant des poids lourds.

Selon les chiffres obtenus du MTQ³, Direction du transport routier des marchandises (tableau 1) pour les années 2001 à 2005, 33,3 % des accidents mortels et 11,6 % des accidents avec blessés graves impliquent un poids lourd. Toujours sur la base des chiffres transmis par le MTQ (tableau 2), 32,6 % des décès et 11,8 % des blessés graves dans un accident de la route sont reliés à la présence d'un poids lourd. Ainsi, considérant que le tiers des accidents avec morts et que le tiers des décès imputables à un accident de la route sont reliés à la présence d'un camion lourd, il appert qu'une diminution du nombre de leurs passages est grandement susceptible de diminuer les pertes de vies associées à ce tronçon.

¹ Document déposé par le ministère des Transports le 7 novembre 2006.

² M^{me} Kathleen Plourde, Direction du transport routier des marchandises, MTQ, communication personnelle.

TABLEAU 1 : NOMBRE D'ACCIDENTS SUR LA ROUTE 138 (DE QUÉBEC À FORESTVILLE), POUR LES ANNÉES 2001-2005, VENTILÉ PAR TYPE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS ET PAR GRAVITÉ

Camion lourd	Données	Année					Total
		2001	2002	2003	2004	2005	
Aucun	Somme d'accidents mortels	4	5	3	8	8	28
	Somme d'accidents graves	39	36	30	39	47	191
	Somme d'accidents légers	107	135	142	142	139	665
	Somme d'accidents DMS majeurs	291	358	342	361	404	1756
Lourd-articulé	Somme d'accidents mortels	1	0	3	2	4	10
	Somme d'accidents graves	6	2	2	5	6	21
	Somme d'accidents légers	12	7	10	17	19	65
	Somme d'accidents DMS majeurs	45	44	44	55	48	236
Lourd-porteur	Somme d'accidents mortels	1	0	1	0	2	4
	Somme d'accidents graves	1	1	0	2	0	4
	Somme d'accidents légers	2	4	4	1	3	14
	Somme d'accidents DMS majeurs	13	17	12	19	16	77
Matières dangereuses	Somme d'accidents mortels	0	0	0	0	0	0
	Somme d'accidents graves	0	0	0	0	0	0
	Somme d'accidents légers	1	1	0	1	1	4
	Somme d'accidents DMS majeurs	1	2	2	0	3	8
Total somme d'accidents mortels		6	5	7	10	14	42
Total somme d'accidents graves		46	39	32	46	53	216
Total somme d'accidents légers		122	147	156	161	162	748
Total somme d'accidents DMS majeurs		350	421	400	435	471	2077

DMS : Dommage matériel seulement

TABLEAU 2 : NOMBRE DE VICTIMES D'ACCIDENTS SUR LA ROUTE 138 (DE QUÉBEC À FORESTVILLE) DE 2001 À 2005, VENTILÉ PAR TYPE DE VÉHICULES IMPLIQUÉS ET PAR GRAVITÉ

Camion lourd	Données	Année					Total
		2001	2002	2003	2004	2005	
Aucun	Somme de décès	5	6	3	8	9	31
	Somme de blessés graves	50	56	45	54	64	269
	Somme de blessés légers	172	220	229	240	232	1093
Lourd-articulé	Somme de décès	1	0	4	2	4	11
	Somme de blessés graves	7	3	3	7	8	28
	Somme de blessés légers	13	9	15	24	26	87
Lourd-porteur	Somme de décès	1	0	1	0	2	4
	Somme de blessés graves	2	1	0	5	0	8
	Somme de blessés légers	8	5	8	2	8	31
Matières dangereuses	Somme de décès	0	0	0	0	0	0
	Somme de blessés graves	0	0	0	0	0	0
	Somme de blessés légers	1	1	0	1	1	4
Total somme de décès		7	6	8	10	15	46
Total somme de blessés graves		59	60	48	66	72	305
Total somme de blessés légers		194	235	252	267	267	1215

Les délais inhérents à l'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement qui pourrait éventuellement mener à une autorisation par le gouvernement du Québec du projet de dragage d'entretien ne permettraient pas à la SEDF de réaliser les travaux urgents dès cette année. Or, une réalisation rapide des travaux de dragage au quai de Forestville est requise afin de maintenir le transport maritime tel qu'il était avant les événements du mois d'août 2005. Conséquemment, il permettra de conserver le flot de poids lourds à un niveau inférieur à ce qu'il était avant le printemps 2005, date du début du transport des copeaux par barge par la compagnie Kruger. Considérant les conséquences et les risques inhérents aux déplacements des véhicules lourds sur la route 138, il appert qu'une diminution de leurs passages constitue un avantage indéniable en ce qui a trait à la sécurité des personnes en transit sur ce tronçon routier. De fait, le projet de dragage d'urgence, ayant pour but de rétablir rapidement des conditions de navigation minimales pour les opérations courantes de transbordement, permettra de conserver des acquis routiers très importants, relatifs à la vie des personnes. Le projet est, de ce fait, justifié.

3.2.3 Qualité de l'air

La nouvelle logistique de transport mise en place par la compagnie Kruger pour l'acheminement de ses copeaux de bois vers son usine de Trois-Rivières s'inscrit parfaitement dans le contexte actuel de réduction des gaz à effet de serre. Il en va de même pour l'utilisation que font les autres compagnies de transport par voie maritime. En effet, bien que le recours à un transport alternatif, en l'occurrence le transport maritime, est générateur de gaz à effet de serre, ce dernier produit tout de même moins d'émissions nocives que le transport terrestre par camions lourds.

Selon les sources consultées, l'impact positif de ce changement est toutefois variable, mais significatif. Selon des données obtenues du MTQ², ce nouveau mode de transport, comparativement au transport par camions, permet une réduction des gaz à effet de serre de l'ordre de 6 500 tonnes/an, soit une diminution de 67 %. Sur l'ensemble des activités de la compagnie, ce changement de mode de transport permet une diminution de l'ordre de 54 %. Kruger évalue, quant à elle, la réduction des gaz à effet de serre à 9 000 tonnes/an.

Quoi qu'il en soit, il est connu que le transport maritime est préférable au transport routier lorsqu'il est question de qualité de l'air et de gaz à effet de serre (tableau 3, figure 4). La Stratégie de navigation durable, élaborée par le Comité de concertation navigation sous l'égide des gouvernements provincial et fédéral, dans le cadre du plan d'action Saint-Laurent, en fait d'ailleurs mention. Dans ce contexte, il est important de mentionner que l'approche adoptée par Kruger et par toutes les compagnies qui utilisent le quai de Forestville s'inscrit parfaitement dans un des principes directeurs de la Stratégie de navigation durable³. L'utilisation de remorqueurs en remplacement du transport par poids lourds est donc une approche à privilégier, puisqu'elle permet, entre autres, une réduction significative des gaz à effet de serre.

³ DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS DE LA NAVIGATION COMMERCIALE : Respecter les exigences d'un développement économique des activités de navigation et s'assurer de leur harmonisation avec les impératifs environnementaux et sociaux; maintenir les accès portuaires soutenant ces activités et optimiser le recours à la navigation dans les situations où ce mode de transport offre comparativement plus de gains environnementaux.

TABLEAU 3 : COEFFICIENT DES ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES DE TROIS MODES DE TRANSPORT EN GRAMME/TONNE-KILOMÈTRE

Polluant	Camion	Train	Navire
CO	0,25 - 2,4	0,02 - 0,15	0,018 - 0,20
CO ₂	127 - 451	41 - 102	30 - 40
HC	0,3 - 1,57	0,01 - 0,07	0,04 - 0,08
NO _x	1,85 - 5,65	0,2 - 1,01	0,26 - 0,58
SO ₂	0,10 - 0,43	0,07 - 0,18	0,02 - 0,05
Particules	0,04 - 0,90	0,01 - 0,08	0,02 - 0,04
COV	1,1	0,08	0,04 - 0,1

Tableau tiré de la Stratégie de navigation durable

FIGURE 4 : ÉMISSIONS DES GAZ À EFFET DE SERRE LIÉES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR TONNE-KILOMÈTRE PAR MODE

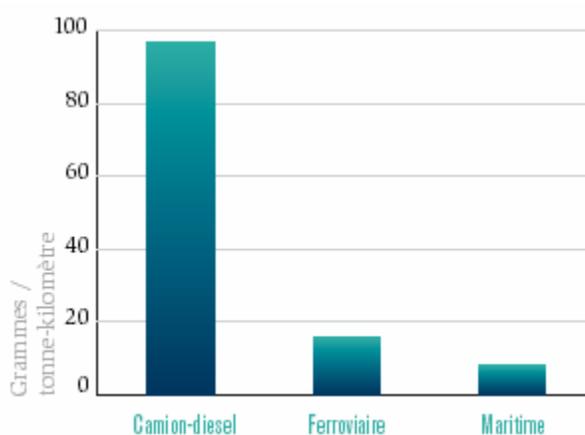


Figure tirée de la Stratégie de navigation durable

En plus de cette implication des gouvernements dans la Stratégie de navigation durable, mentionnons que le gouvernement du Québec et un bon nombre de Québécois adhèrent au protocole de Kyoto qui prévoit une réduction notable des gaz à effet de serre d'ici 2012 (6 % par rapport au taux de 1990). Sur cette base, il importe de mentionner que la logistique de transport maritime adoptée par les compagnies utilisant le quai de Forestville s'inscrit une fois de plus dans la ligne de pensée du gouvernement et que, de ce fait, elle doit être favorisée et encouragée.

Un dragage rapide minimal des deux secteurs ciblés par la SEDF permettrait le maintien des déplacements maritimes, la diminution des transports routiers et, conséquemment, conserverait les acquis en termes de diminution des gaz à effet de serre. Considérant, d'une part, les objectifs, les vues et les préoccupations du gouvernement du Québec de même que de la population en générale en ce qui a trait à la qualité de l'air et, d'autre part, les gains importants que cette modification du transport de marchandises a apportés, il appert que le rétablissement des conditions de navigation minimales sécuritaires, et ce, à brève échéance est justifié.

3.2.4 Répercussions économiques

Tel que déjà mentionné plus tôt, les activités de transbordement au quai de Forestville offrent des avantages significatifs au niveau de la sécurité routière et de la qualité de l'air. Malheureusement, les conditions bathymétriques actuelles aux abords du quai menacent de faire perdre ces acquis. En ce sens, il est justifié que les travaux de dragage d'urgence soient réalisés le plus rapidement possible, et ce, afin de permettre de maintenir les activités de transbordement dès cette année en attendant que les travaux de dragage d'entretien soient réalisés.

Le transport par barge des copeaux de bois a aussi permis de créer une vingtaine d'emplois saisonniers, c'est-à-dire du mois d'avril au mois de décembre. Pour les autres mois de l'année (janvier à mars), le transport est assuré, comme par le passé, par la route. Les nouveaux emplois créés par la logistique de transport maritime mise en place par la compagnie Kruger sont occupés par des personnes de la région de Forestville. Cette nouvelle façon de faire génère donc des emplois locaux, contrairement au transport terrestre par camions lourds qui implique l'embauche de personnes résidant à l'extérieur de la ville.

Dans une région administrative qui présente un taux de chômage parmi les plus élevés au Québec, tout nouvel emploi est grandement apprécié et apporte une note positive dans la région. La diminution voir l'arrêt, même temporaire, du transport maritime des copeaux de bois en direction de Trois-Rivières impliquerait nécessairement des pertes d'emplois additionnelles pour Forestville.

La compagnie Kruger estime que ce nouveau mode de transport leur permet une économie de transport de 20 %. Il constitue un avantage important pour cette dernière et il est d'autant plus marqué dans le contexte actuel de l'industrie du bois au Québec.

L'arrêt des activités de transbordement et de transport maritime aurait donc des répercussions négatives pour l'ensemble de la collectivité forestvilloise. Une perte d'emplois locaux au profit d'emplois extérieurs à la région et une augmentation des frais d'opération pour une compagnie oeuvrant dans un domaine d'activité en grand bouleversement, ainsi que pour d'autres compagnies locales, sont les principaux impacts économiques directs qui découleraient de l'abandon du transport maritime. Des répercussions secondaires, touchant différentes sphères de l'activité économique de la région, découlant des impacts mentionnés précédemment, sont également à prévoir. Il ne fait nul doute que les activités de transport actuelles constituent un avantage régional notable.

Les événements extrêmes du mois d'août 2005 sont toutefois venus compromettre les activités nouvellement établies au quai de Forestville et les avantages que celles-ci représentent pour les gens et les entreprises de la région. La réalisation d'un dragage, et ce, à brève échéance, permettrait aussi de conserver les avantages économiques acquis.

Considérant par ailleurs que la SEDF s'est engagée, par le dépôt d'un avis de projet auprès du MDDEP le 9 janvier 2007, à réaliser un dragage d'entretien visant à rétablir des conditions de navigation optimales sur l'ensemble du secteur à l'étude et que, par cette démarche, la SEDF confirme les avantages de ce mode de transport, il appert d'autant plus important de procéder à ce dragage rapide, afin de maintenir les acquis économiques de la région dès cette année.

4. CONCLUSION

L'analyse environnementale du projet de dragage d'urgence au quai de Forestville a été effectuée à partir des commentaires reçus par le biais d'une consultation intra et interministérielle. L'examen des documents et des avis permet de conclure que le projet de dragage d'urgence de 13 025 m³, en deux endroits dans le secteur du quai situé dans la baie Verte, est justifié et que les mesures d'atténuation qui y sont proposées rendent le projet acceptable sur le plan environnemental.

Par conséquent, afin de prévenir des conséquences négatives relatives à la sécurité routière, à la qualité de l'environnement et à l'économie de la ville, qu'entraînerait la diminution ou encore l'arrêt des transbordements et du transport maritime résultant d'une faible profondeur d'eau attribuable au passage des vestiges de l'ouragan Katrina à l'automne 2005, nous recommandons que ce projet soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Nous recommandons également qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur de la Société d'économie et de développement de Forestville inc. afin de réaliser le projet de dragage d'urgence visant à redonner une profondeur d'eau suffisante à la manœuvre des équipements maritimes, permettant ainsi de poursuivre ou encore de reprendre le transport maritime de marchandises.

Original signé par

François Delaître
Chargé de projet
Service des projets en milieu hydrique

RÉFÉRENCES

BODYCOTE GROUPE D'ESSAIS. *Certificats d'analyse*, décembre 2006, 48 p.;

BODYCOTE GROUPE D'ESSAIS. *Certificats d'analyse*, Version 2, 15 p.;

ENVIRONNEMENT CANADA (CENTRE SAINT-LAURENT), MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Critères intérimaires pour l'évaluation de la qualité des sédiments du Saint-Laurent*, avril 1992, 28 p.;

COMITÉ DE CONCERTATION NAVIGATION DE SAINT-LAURENT VISION 2000. *Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent*, 2004, 96 p., 3 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Document déposé en appui du dragage d'urgence au quai de Forestville, novembre 2006, 3 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique de transport maritime et fluvial, Le Québec à la barre*, 54 p.;

Lettre de M^{me} Nathalie Bourbonnais, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, à M^{me} Annie Bélanger, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 19 janvier 2007, concernant la localisation des aires de concentration d'oiseaux aquatiques, 2 p.

ANNEXE 1 : LISTE DE L'UNITÉ ADMINISTRATIVE DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Côte-Nord;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, secteur Faune, Direction régionale de la Côte-Nord;
- le ministère des Transports.

ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2007-01-09	Réception de la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts par la Société d'économie et de développement de Forestville inc.
2007-01-10	Consultation des experts sur la justification et la nature des travaux
2007-01-19	Fin de la consultation et réception des commentaires des experts
2007-03-15	Réception des renseignements supplémentaires