
**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 Le Nautique
Saint-Jean sur le territoire de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu
par Le Nautique Saint-Jean inc.**

Dossier 3211-04-061

Le 27 avril 2018

***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 :

Chargée de projet : Madame Annie Ouellet, biologiste, M. Sc. Eau

Analyste : Monsieur Pierre Michon, B.Sc., M.Env.
Coordonnateur des projets de dragage et d'aménagement portuaire

Supervision administrative : Madame Mélissa Gagnon, directrice

Révision de textes et éditique : Madame Claire Roy, adjointe administrative

SOMMAIRE

La marina Le Nautique Saint-Jean inc. située à Saint-Jean-sur-Richelieu jouit d'une localisation stratégique entre le fleuve Saint-Laurent et le lac Champlain. Ainsi, la marina est fréquentée par de nombreux plaisanciers transitant entre le Canada et les États-Unis par la voie navigable de la rivière Richelieu. En opération depuis plus de 55 ans, la popularité de la marina n'a cessé de croître au fil des années, menant son exploitant à réaliser des phases successives d'agrandissement pour répondre à la demande.

En 1980, lors de l'entrée en vigueur du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r.23) (RÉEIE), la marina Le Nautique Saint-Jean inc. occupait une superficie de 10 469 m² et proposait 128 sites d'amarrage pour les bateaux de plaisance. Au terme de l'agrandissement projeté et ceux réalisés au fil du temps, la marina occupera une superficie de 14 402 m² et permettra l'accostage à quai de 200 embarcations.

Actuellement, 196 emplacements sont disponibles à la location par les plaisanciers. L'augmentation de la capacité d'accueil de la marina entre 1980 et aujourd'hui, aurait dû faire l'objet d'une autorisation en vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) étant donné que l'agrandissement d'un port de plaisance destiné à accueillir plus de 100 bateaux était assujéti par le paragraphe *d* de l'article 2 du RÉEIE en vigueur jusqu'au 23 mars 2018. Le projet soumis vise donc à régulariser la situation de la marina et à permettre l'ajout de quatre places à quai supplémentaires, le tout, conformément au sous-paragraphe *b* du 2^e alinéa de l'article 4 de la partie II de l'annexe 1 du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (D. 287-2018, (2018) G.O. II, 1719A) en vigueur depuis le 23 mars 2018.

L'analyse environnementale du projet a permis d'identifier deux enjeux majeurs découlant de l'agrandissement de la marina. Le premier concerne la qualité de l'eau et le risque de contamination de la principale prise d'eau potable de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu, située dans le bassin de la marina. Ce risque est attribuable à la circulation nautique et à la possibilité de déversements accidentels. Le deuxième résulte de l'empiètement permanent dans le milieu hydrique occasionné par le dépôt des blocs de béton qui servent d'ancrage aux installations. Ceux-ci causent la perte d'une superficie de 250 m² en milieu hydrique.

En raison de l'élaboration d'un plan de contingence en concertation avec la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu pour prévenir les problèmes d'alimentation et de contamination de la prise d'eau potable, de même que l'engagement de l'initiateur à compenser pour les pertes occasionnées dans le milieu hydrique, le projet d'agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean inc. est jugé acceptable d'un point de vue environnementale. La délivrance d'une autorisation permettra de régulariser une situation actuellement non-conforme. L'initiateur est également tenu d'obtenir les droits requis auprès de la Direction générale du domaine hydrique de l'État. Une demande à cet effet est actuellement en traitement.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Sommaire.....	iii
Liste des figures.....	vii
Liste des annexes	vii
Introduction	1
1. Le projet.....	2
1.1 Raison d'être du projet.....	2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	2
2. Analyse environnementale	7
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	7
2.2 Choix des enjeux	8
2.3 Analyse par rapport aux enjeux retenus.....	8
2.3.1 Qualité de l'eau	8
2.3.2 Milieu hydrique	9
Conclusion.....	11
Références.....	13
Annexes	15

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA MARINA LE NAUTIQUE SAINT-JEAN INC.	4
FIGURE 2 : COMPARAISON DES AMÉNAGEMENTS INITIAUX (1980) ET PROJETÉS DE LA MARINA ..	5
FIGURE 3 : INSTALLATIONS EXISTANTES ET PROJETÉES DE LA MARINA	6

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS	17
ANNEXE 2	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	19

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean, sur le territoire de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu par Le Nautique Saint-Jean inc.

La sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre 1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) (LQE) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le programme était initialement assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *d* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23) (RÉEIE), en vigueur avant le 23 mars 2018, puisqu'il concerne l'agrandissement d'un port de plaisance destiné à accueillir 100 bateaux et plus.

Suivant l'entrée en vigueur au 23 mars 2018 du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (D. 287-2018, (2018) G.O. II, 1719A), l'agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean demeure assujéti à cette procédure en vertu du sous-paragraphe *b* du 2^e alinéa de l'article 4 de la partie II de l'annexe 1 de ce règlement, puisque les critères d'assujétissement sont toujours rencontrés. En effet, la capacité d'accueil de la marina passera à 200 bateaux comparativement aux 128 places disponibles à l'état de référence.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'une 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 publique de 45 jours qui a eu lieu à Saint-Jean-sur-Richelieu du 14 février au 31 mars 2017. Aucune demande d'audience publique n'a été déposée au ministre durant cette période.

Sur la base de l'information recueillie, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDELCC et 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 ou non 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 et celle recueillie lors des consultations publiques.

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

Le rapport expose la raison d'être et décrit les principales caractéristiques du projet. Ensuite, dans le cadre de l'analyse environnementale de celui-ci, une analyse de la raison d'être du projet est effectuée, puis les principaux enjeux sont examinés. Ces enjeux sont la sécurité de la prise d'eau potable municipale de Saint-Jean-sur-Richelieu et l'empiètement des infrastructures en milieu hydrique. Finalement, une recommandation concernant l'autorisation du projet est présentée en guise de conclusion.

1. LE PROJET

1.1 Raison d'être du projet

Le projet d'agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean vise à régulariser la situation de la marina dont la capacité d'accueil actuelle, soit 196 bateaux de plaisance (Courriel des Services exp reçu le 2 février 2018), est supérieure celle qui était en vigueur en 1980 lors de l'adoption du RÉEIE. Le nombre de places à quai était alors de 128. Outre, la régularisation de la situation, l'installation de quatre emplacements supplémentaires est prévue dans le projet.

Le retour à la situation antérieure avec 128 places à quai, constituerait une diminution importante de la capacité d'accueil régionale en matière de nautisme récréatif. Selon l'initiateur, ceci aurait également un effet négatif sur la viabilité économique de la marina en raison des investissements effectués à ce jour pour moderniser les installations.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

La marina Le Nautique Saint-Jean inc. a été fondée il y a plus de 55 ans, alors sous le nom de Club nautique Saint-Jean inc. Elle est située sur la rive gauche de la rivière Richelieu, en amont de l'entrée du canal de Chambly (écluse n°9) à Saint-Jean-sur-Richelieu dans la municipalité régionale de comté (MRC) du Haut-Richelieu (figure 1). Les installations terrestres de la marina sont aménagées sur un terrain sous bail de location appartenant au gouvernement du Canada et géré par Parcs Canada. Le bail immobilier se terminant en 2020 a été reconduit pour une durée de 20 années supplémentaires. Les installations de la marina en milieu hydrique détiennent un bail d'occupation du domaine hydrique de l'État pour l'aire des installations antérieures. Une vérification est en cours par la Direction générale du domaine hydrique de l'État (DGDHE) afin de s'assurer que l'aire de location mentionnée au bail est conforme à l'occupation réellement exercée (Courriel de la DGDHE reçu le 27 avril 2018). Dans le cas contraire, un nouveau bail devra être émis.

La marina Le Nautique Saint-Jean est parmi les ports de plaisance majeurs de la rivière Richelieu. Au fil des ans, elle a connu des phases progressives d'agrandissement dans l'objectif de répondre à une demande croissante des plaisanciers, passant de 128 emplacements à quai à 196. Or, depuis 1980, ces agrandissements auraient dû faire l'objet d'une demande d'autorisation conformément aux dispositions de la section IV.1 de Loi sur la qualité de l'environnement en vigueur jusqu'au 23 mars 2018. Elle demeure visée par la sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre 1 de la LQE en vigueur depuis le 23 mars 2018.

Une dernière phase d'agrandissement de quatre places supplémentaires est actuellement projetée (figure 2). Le projet traite donc de l'ajout de 72 places à quai dans la marina Le Nautique Saint-Jean, ce qui porte à 200 le nombre de sites d'amarrage total. Toutefois, seuls les travaux requis pour les quatre nouveaux emplacements doivent être réalisés. Ces travaux consistent en l'ajout de deux doigts de peigne du côté ouest du ponton C (figure 3).

Dans le cadre du projet, les anciens pontons flottants en bois traité ont été remplacés par des pontons flottants en aluminium avec platelage en polypropylène. Les dimensions des nouvelles installations ont été établies en comparaison avec les installations en place en juin 1979 déterminées à partir d'une photographie aérienne. Ainsi, la longueur des pontons est augmentée

globalement de 123 m, soit 18 m pour le ponton A, 32 m pour le ponton B, 5 m pour le ponton C, 8 m pour le ponton D et 60 m pour le ponton S (figure 2). Un total de 50 blocs d'ancrage d'une superficie de 5 m² (2,0 m par 2,5 m) chacun et d'une épaisseur de 0,3 m sont nécessaires pour maintenir les installations en place. Ces blocs couvrent une superficie totale du lit de la rivière de 250 m². Aucun dragage n'est nécessaire à la réalisation du projet et les équipements de service (capitainerie, aqueduc, eaux usées, électricité, carburant, etc.) ne nécessitent aucune modification puisqu'ils sont en mesure de répondre adéquatement à la capacité d'accueil projetée de la marina.

L'axe principal du ponton A mesure 168 m. Dix-sept doigts de peigne d'une longueur de 8 m y sont associés. Ce dernier est ancré au fond par 26 blocs de béton. Quant à l'axe principal du ponton B, il a une longueur d'environ 162 m et 40 doigts de peigne dont la longueur varie entre 5 m et 7 m y prennent appui. Le ponton C, d'une longueur d'environ 120 m est actuellement muni de 32 doigts de peigne dont la longueur se situe entre 4 m et 6 m. Le ponton B est maintenu par quatorze blocs d'ancrage et le ponton C est ancré par dix blocs. Le ponton D, qui sert de passerelle, possède une longueur de 76 m. Le ponton S (quai de service) a une longueur de 60 m (figure 3).

Le remplacement des pontons et des blocs d'ancrage a été réalisé en 2014 et 2015, soit entre le 6 et le 16 décembre 2014, au début mai 2015 et entre le 2 et le 5 juillet 2015. Seuls deux doigts de peigne au ponton C demeurent à être mis en place. Le coût du projet global est estimé à environ un million de dollars.

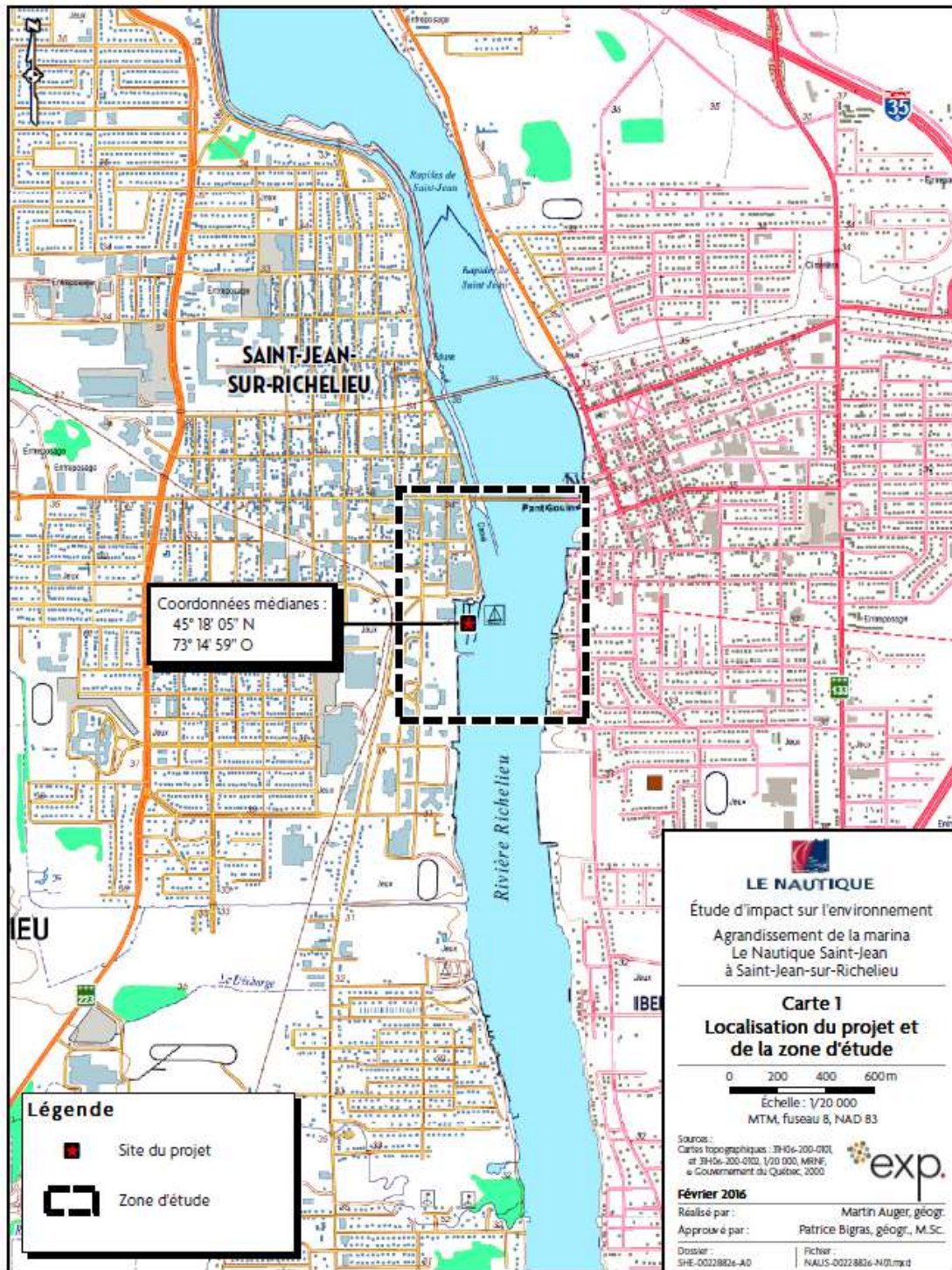


FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA MARINA LE NAUTIQUE SAINT-JEAN INC.
(SOURCE : LE NAUTIQUE SAINT-JEAN INC., 2016A)

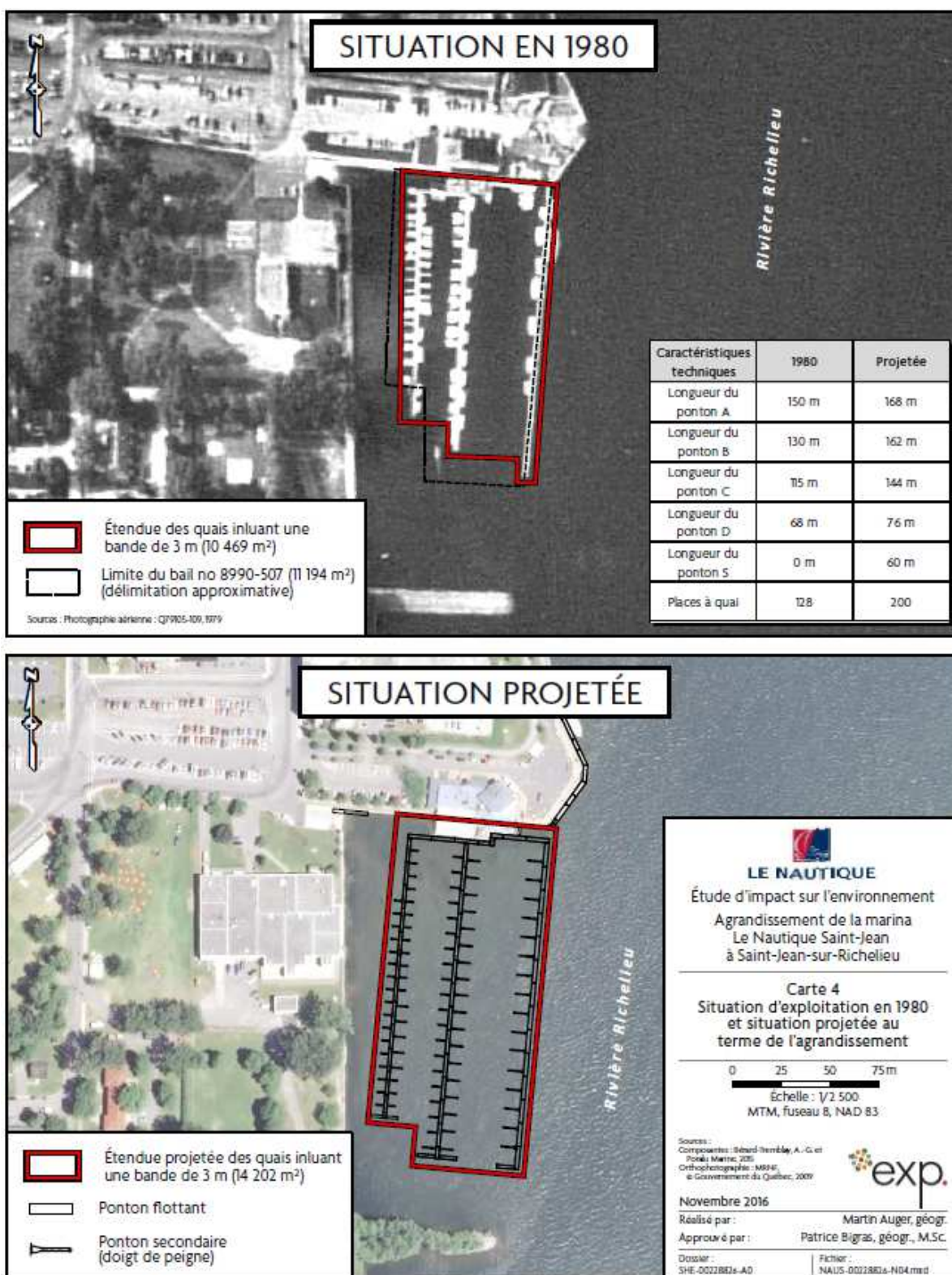


FIGURE 2 : COMPARAISON DES AMÉNAGEMENTS INITIAUX (1980) ET PROJETÉS DE LA MARINA LE NAUTIQUE SAINT-JEAN INC.
 (SOURCE : LE NAUTIQUE SAINT-JEAN INC., 2016B)

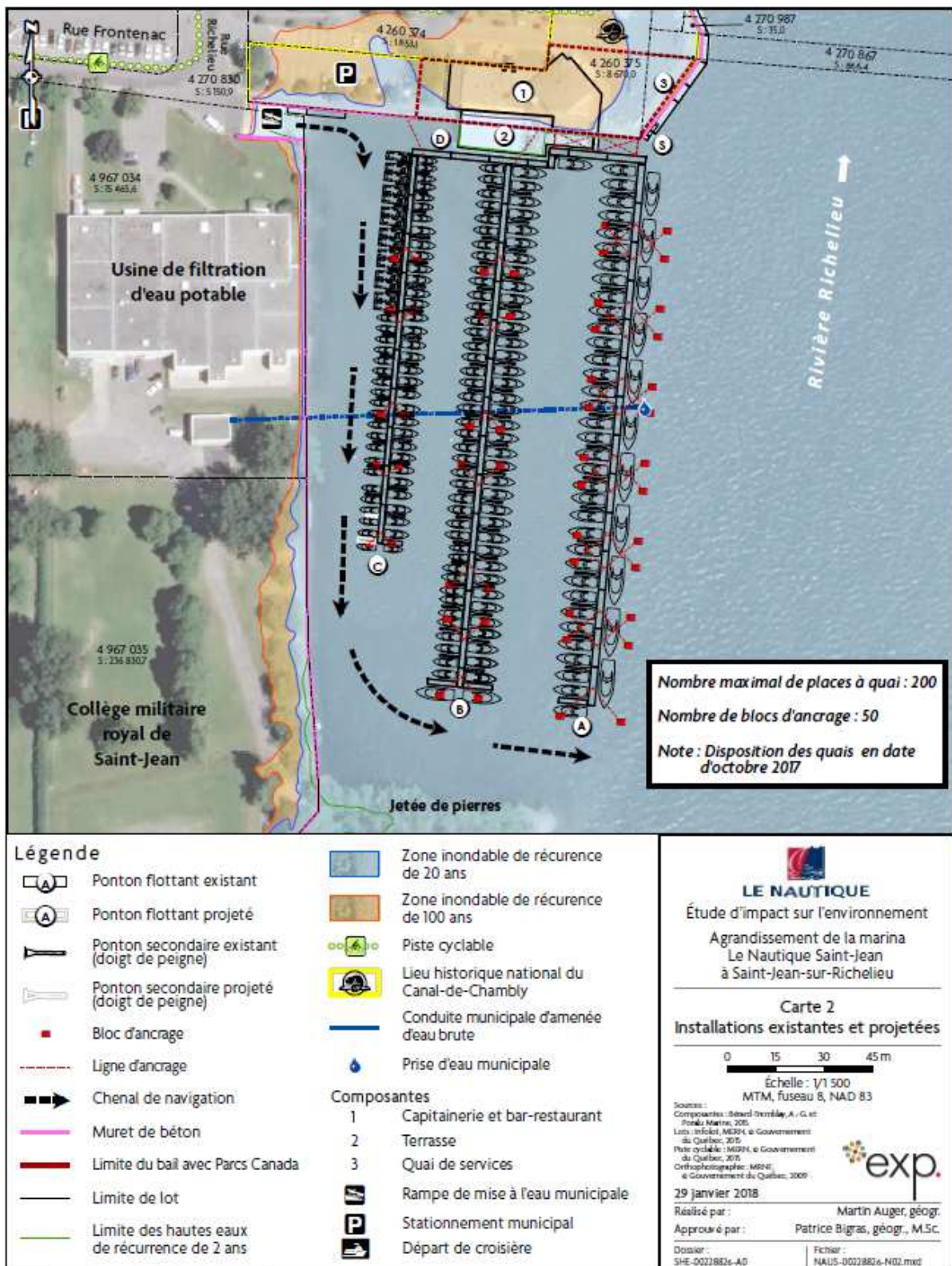


FIGURE 3 : INSTALLATIONS EXISTANTES ET PROJETÉES DE LA MARINA LE NAUTIQUE SAINT-JEAN INC. (SOURCE : LE NAUTIQUE SAINT-JEAN INC., 2018)

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

La rivière Richelieu constitue une porte d'entrée vers le lac Champlain et les États-Unis, ce qui en fait une destination prisée par les américains et les québécois (Groupe DBSF, 2002). D'autre part, selon l'Association maritime du Québec (AMQ, 2011), de 2009 à 2010 la pratique de la navigation de plaisance au Québec a connu une augmentation de 84 000 adeptes. Considérant ces données, la pratique du nautisme semble avoir connu un certain essor au Québec, au début des années 2010, ce qui a sans doute eu des répercussions sur la demande de sites d'amarrage dans la rivière Richelieu. Il s'agit d'ailleurs de l'un des cours d'eau du Québec où il se fait le plus de navigation de plaisance. En effet, la rivière Richelieu se classe au 2^e rang au niveau provincial pour les voyages de plaisances de plus de trois jours (Groupe DBSF, 2002). La marina Le Nautique Saint-Jean bénéficie d'une situation géographique stratégique, en amont de l'entrée de l'écluse du canal de Chambly dans le Vieux Saint-Jean-sur-Richelieu.

Pour répondre à la demande en matière de nautisme de plaisance, on recense un peu plus d'une vingtaine de marinas (Marina Québec, 2017 et Regroupement des plaisanciers du Québec, 2017) le long des 124 km que parcourt le Richelieu en territoire québécois (MDDELCC, 2017). On dénote toutefois un manque de places à quai en haute saison puisque certaines marinas présentent un taux d'occupation de plus de 95 % (COVABAR, 2015). À ce sujet, le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation (MESI) mentionne que l'agrandissement de la marina permettrait de remplacer les quais perdus lors de la fermeture d'une marina à l'occasion de la construction d'un nouveau pont entre le Vieux-Saint-Jean et le secteur Iberville (Lettre du MESI datée du 15 mai 2017).

Dans le Schéma d'aménagement et de développement de la MRC du Haut-Richelieu adopté en 2004, le patrimoine navigable de la rivière Richelieu et du Canal de Chambly est identifié comme étant une aire de concentration récréotouristique à développer pour la tenue d'activités estivales et hivernales (SAD, 2004). Ainsi, l'augmentation du nombre de sites d'amarrage dans ce secteur semble concordante avec cette vision. D'ailleurs, dans son avis, le MESI confirme que : « Le Nautique Saint-Jean est une infrastructure touristique importante pour la ville de Saint-Jean-Sur-Richelieu » (Lettre du MESI datée du 20 décembre 2016).

Finalement, rappelons que l'objectif principal du projet est de régulariser la situation de la marina Le Nautique Saint-Jean, qui possède actuellement les droits d'exploitation d'une marina de 128 places à quai alors qu'elle en compte 196 et souhaite augmenter sa capacité d'accueil à 200 embarcations de plaisance.

Considérant que le projet d'agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean vise à régulariser la situation de la marina, à maintenir l'offre de sites d'amarrage pour les plaisanciers dans la rivière Richelieu et à augmenter la capacité d'accueil de la marina, le MDDELCC est d'avis que la raison d'être du projet est démontrée et que le projet est justifié.

2.2 Choix des enjeux

Le choix des enjeux repose sur l'analyse des commentaires émis par les experts consultés dans le cadre de l'analyse environnementale du projet. Les questions et commentaires alors soulevés ont permis d'identifier les enjeux majeurs résultant du projet proposé, soit la qualité de l'eau alimentant la prise d'eau potable de la municipalité et l'empiètement permanent des infrastructures dans le milieu hydrique.

2.3 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.3.1 Qualité de l'eau

Une usine municipale de traitement de l'eau potable est située en rive, à l'ouest de la marina. La conduite d'amenée de l'une des deux prises d'eau potable de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu passe donc sous les pontons de la marina. L'extrémité de la conduite se situe à proximité du ponton A (figure 3). Cette prise d'eau alimente en eau potable, une population de 57 712 personnes comparativement à 12 700 pour la seconde, située sur la rive est de la rivière Richelieu (MDDELCC, 2016). La prise d'eau est située à une profondeur d'environ 3,0 m en période d'étiage et de 4,25 m en période de crue. La conduite d'amenée repose sur le fond de la rivière, mais elle est progressivement enfouie lorsqu'on se dirige vers la rive ce qui facilite l'écoulement de l'eau vers le puits. Le substrat est principalement composé de sédiments fins (limons et argile) (Le Nautique Saint-Jean inc., 2016b). Le redressement du ponton A de quelques mètres vers le large afin de lui donner une orientation rectiligne (figure 2) a eu pour effet de l'approcher davantage de l'extrémité de la conduite d'amenée (Le Nautique Saint-Jean inc., 2016a).

La navigation et l'amarrage à proximité de la prise d'eau potable constitue une source potentielle de contamination pour cette dernière. Les risques de déversement accidentels de diverses natures (eaux de cale, eaux usées, produits pétroliers, produits de nettoyage, etc.) sont une éventualité qui se doit d'être considérée dans le cadre de l'analyse environnementale de ce projet. De plus, la turbulence créée par les hélices des bateaux peuvent remettre en suspension des sédiments, des morceaux d'algues et de plantes aquatiques, etc. ce qui contribue à détériorer la qualité de l'eau brute. D'ailleurs, selon l'avis émis par la direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie du MDDELCC, il est connu que la qualité de l'eau brute est de moins bonne qualité dans le secteur de la marina que celle de la prise d'eau d'Iberville (rive est). La localisation de la prise d'eau la rend très vulnérable et les risques de contamination sont élevés (Lettre du MDDELCC datée du 11 janvier 2017). Une augmentation de la capacité d'accueil de la marina se traduit potentiellement par la détérioration de la qualité de l'eau brute et l'accroissement des coûts de traitement. Il en résulte également l'amplification du risque de contamination de la prise d'eau potable et, par extension, celle de l'usine de traitement selon le type de contaminants en cause.

Des risques de bris ou de contamination de la prise d'eau ou de la conduite d'amenée sont également possibles lors de l'exécution des travaux. Toutefois, dans le cas présent, les travaux ayant déjà été exécutés et ceux encore à faire étant à une certaine distance de la prise d'eau, il ne s'agit plus d'une menace. Cependant, des dangers demeurent en cas de travaux de réparation ou d'entretien des structures à proximité de la conduite ou de la prise d'eau. À ce sujet, l'initiateur a établi un plan de contingence de concert avec la Ville (Le Nautique Saint-Jean inc., 2016a).

Des mesures sont prévues pour maintenir la qualité de l'eau dans les règlements de la marina. Ainsi, il est interdit de jeter des déchets par-dessus bord; de déverser des huiles, alcools, liquides inflammables ou eaux de cale huileuses dans le bassin de la marina; les travaux de peinture, grattage ou réparation des embarcations ne sont pas autorisés sur les quais ou les jetées; la limite de vitesse est de 8 km/h et le sillage est interdit; l'approvisionnement en carburant doit se faire selon les règles affichées au quai de service et le plein à partir de bidons portatifs est interdit; la vidange septique doit se faire avec l'équipement disponible à cet fin au quai de service (Le Nautique Saint-Jean inc., 2016a).

Comme le plan de contingence présenté dans l'étude d'impact ne comprenait aucune mesure d'intervention et de suivi de la prise d'eau potable en période d'exploitation de la marina, le MDDELCC a demandé à l'initiateur d'inclure des interventions encadrant la phase d'exploitation. Ce plan prévoit donc les mécanismes de communication et d'action entre la Ville et la marina pour favoriser le maintien de la qualité de l'eau potable distribuée aux citoyens (Courriel de Services exp reçu le 8 juin 2017). Dans ce courriel, l'initiateur confirme également que la Ville a entrepris des démarches pour la réalisation de l'analyse de vulnérabilité des sources d'eau potable de son territoire et qu'elle envisage, à moyen terme, mettre en place une seconde prise d'eau brute face à l'usine qui serait plus loin du bassin de la marina et plus en profondeur dans la rivière. En effet, le Règlement sur les prélèvements d'eau et leur protection (RLRQ, chapitre Q-2, r.35.5) (RPEP) prévoit que l'exploitant d'une prise d'eau potable de surface dépose un rapport d'analyse de vulnérabilité de ses prises d'eau potable au plus tard le 1^{er} avril 2021 au MDDELCC.

Considérant qu'un plan de contingence pour la réalisation de travaux à proximité de la prise d'eau municipale et pour l'exploitation de la marina a été mis en place et que les mesures proposées dans ce plan sont considérées adéquates, et considérant que le RPEP prévoit des mécanismes visant la protection des sources d'alimentation en eau potable, l'impact du projet est considéré acceptable du point de vue de la qualité de l'eau.

2.3.2 Milieu hydrique

L'agrandissement de la marina a occasionnée l'installation de 58 blocs de béton qui permettaient d'ancrer les pontons flottants sur le lit de la rivière. Dans sa version initiale du projet, un prolongement du ponton C était également prévu et requérait l'installation de quatre blocs de béton portant le total à 62 blocs. De ces blocs, huit ont été retirés du projet en mars 2017 puisqu'ils se sont avérés inutiles pour le maintien des installations en place (Courriel de Services exp reçu le 2 février 2018) et le prolongement du ponton C a été annulé. Ainsi, 50 blocs d'ancrage sont toujours requis. Ces blocs, d'une dimension de 2,0 m de large par 2,5 m de long et d'une hauteur de 0,3 m couvrent une superficie de 5 m² chacun. Une superficie totale de 250 m² est donc occupée sur le fond de la rivière par les blocs d'ancrage et n'est plus disponible pour jouer son rôle d'habitat aquatique.

La zone d'implantation des butées et des pontons est exempte d'herbiers aquatiques. Le seul herbier aquatique répertorié dans la zone d'étude se trouve en bordure de la rive ouest du bassin. Le chenal de navigation donnant accès à la rampe de mise à l'eau longe cet herbier. Il occupe une

superficie estimée à 473 m², répartie sur une longueur d'environ 120 m et sur une largeur variant entre 2 m et 5 m. Il est composé d'espèces aquatiques à feuilles émergentes, flottantes et submergées sans statut particulier. Des espèces exotiques envahissantes y ont été inventoriées. Des algues filamenteuses y sont présentes au sud. Cet herbier possède une faible biodiversité et peu de valeur en terme écologique. Il subit l'impact de la circulation nautique à ses abords depuis de nombreuses années.

Selon les données colligées dans l'étude d'impact sur l'environnement, 42 espèces piscicoles ont été répertoriées dans la rivière Richelieu dans le secteur de la marina. Parmi les espèces observées, cinq possèdent un statut particulier, soient le chevalier des rivières, le mené d'herbe, le chatfou des rapides, l'anguille d'Amérique et l'éperlan arc-en-ciel. Selon l'initiateur, il est peu probable que ces espèces soient présentes dans la marina puisqu'elles fréquentent des habitats que l'on ne retrouve pas dans les limites du bassin.

L'habitat du bassin de la marina est de type fluvial lithophile en eau calme. La plupart des poissons retrouvés dans ce secteur de la rivière Richelieu sont susceptibles d'utiliser ce secteur comme aire d'alevinage, de croissance ou d'alimentation. Toutefois, selon l'étude d'impact, le site est peu propice à la fraie en raison de son substrat et de la perturbation créée par la circulation des embarcations. Seules sept espèces pourraient se reproduire dans le bassin. Ces espèces sont principalement des espèces fourragères de type mené, ainsi que le gaspareau et la malachigan.

En raison de la présence de la marina depuis plus de 55 ans à cet endroit, le milieu est déjà fortement modifié par les activités anthropiques et ne semble pas constituer des habitats exceptionnels pour la faune aquatique ou privilégiés dans un stade de développement des poissons.

Selon l'avis du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) (Lettre du MFFP datée du 15 mai 2017), l'utilisation de pieux d'ancrage plutôt que des blocs de béton aurait pu être une option envisagée par l'initiateur dans le cadre de son projet de sorte à réduire l'empiètement de son projet dans l'habitat du poisson. Toutefois, considérant que les 50 blocs sont déjà en place, cette variante n'est pas envisageable puisque le démantèlement des blocs et l'installation des pieux occasionneraient plus d'impacts. Par ailleurs, l'initiateur explique (Courriel des Services exp reçu le 2 février 2018) que cette alternative n'était pas possible en raison de la nature argileuse des sédiments qui aurait nécessité un enfoncement en grande profondeur exigeant des équipements spécialisés et augmentant les coûts d'installation de sorte à mettre en péril la viabilité économique du projet. De plus, en raison de la présence de la conduite d'amenée de la prise d'eau potable de Saint-Jean-sur-Richelieu dans la zone de projet, cette technique représentait un risque pour l'approvisionnement en eau potable.

Les projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement étant visés par l'objectif d'aucune perte nette d'habitat faunique, la mise en place de mesure de compensation pour remplacer les 250 m² d'habitat du poisson perdu par l'implantation des butées est requise en vertu des lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques. De plus, en vertu de la Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques (2017, chapitre 14), une compensation est requise pour les pertes de milieux hydriques associés à ces superficies. Ainsi, le MDDELCC et le MFFP sont d'avis qu'un plan de compensation est requis.

Les installations en place à l'état de référence comportaient environ 40 blocs d'ancrage d'une superficie d'environ 2,5 m² chacun. Ainsi, une superficie d'environ 100 m² n'était plus accessible

en milieu hydrique en raison de la présence des anciennes installations. À titre de compensation partielle, l'initiateur a retiré 25 des anciens blocs d'ancrage du lit de la rivière, redonnant ainsi une superficie de 62,5 m² au milieu hydrique. Quinze anciens blocs sont demeurés en place parce qu'ils étaient trop enfouis dans les sédiments et leur retrait aurait occasionné plus d'impacts négatifs que de bienfait.

Les nouvelles installations génèrent un empiétement de 250 m² desquelles une compensation par la réalisation de travaux, soit le retrait des anciens blocs sur une superficie de 62,5 m², est considérée. Ainsi, une compensation résiduelle pour un empiétement en milieu hydrique sur une surface de 187,5 m² est exigée. Le Nautique Saint-Jean inc. s'est engagé à compenser pour ces pertes (Courriel de Services exp reçu le 2 février 2018).

L'équipe d'analyse recommande que les modalités d'application de l'article 64 de la LCMHH pour les compensations exigées pour les pertes de 187,5 m² de milieux hydriques soient inscrites au décret.

Ces modalités encadrent la compensation, soit par une contribution financière ou par l'exécution de travaux visant la restauration ou la création de milieux humides ou hydriques. Dans le cas d'une compensation par l'exécution de travaux, un plan de compensation couvrant les superficies affectées doit être inclus dans la demande de certificat d'autorisation effectuée en vertu de l'article 22 de la LQE afin d'obtenir l'approbation des autorités concernées. Dans le cas d'une compensation par contribution financière, le paiement est requis avant la délivrance du certificat d'autorisation et sera établi selon la méthode de calcul prévue de l'annexe I de la LCMHH, à moins que cette méthode soit remplacée par un règlement du gouvernement pris en application du 2^e alinéa de l'article 46.0.5 de la LQE, et versé au Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État. Le mode de compensation doit être établi lors du dépôt de chaque demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.

Considérant l'engagement de l'initiateur à compenser pour les pertes de superficies que crée son projet dans l'habitat du poisson et le milieu hydrique, ainsi que l'effort réalisé pour diminuer le nombre final de blocs d'ancrage requis ainsi que le retrait d'anciens blocs d'ancrage afin de remettre en état le lit du cours, le MDDELCC en collaboration avec le MFFP considère le projet acceptable d'un point de vue environnemental.

CONCLUSION

Le projet d'agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean inc. pourrait avoir des impacts importants sur l'approvisionnement en eau potable de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu. Les installations de la marina sont localisées à proximité d'une prise d'eau municipale alimentant près de 60 000 personnes. Ainsi, afin de maintenir la qualité de l'eau brute et d'assurer un approvisionnement sécuritaire en eau potable à la population, un plan de contingence a été élaboré en collaboration avec la Ville afin de considérer les risques en phase de construction et en phase d'exploitation de la marina. Étant donné que la majorité des travaux d'agrandissement sont déjà réalisés et qu'il s'agit principalement d'une mise en conformité de la situation de la marina, les options envisageables quant à l'emplacement de celle-ci par rapport à la prise d'eau n'ont pas été analysées. Cependant, le RPEP exige la réalisation d'une analyse de vulnérabilité des sources

d'eau potable d'ici 2021, ce qui permettra d'examiner plus en détail la situation de la prise d'eau et regarder toutes les options afin d'en augmenter la protection. Le déplacement de la prise d'eau pourra alors être envisagé afin de la sécuriser davantage. Entretemps, la mise en place d'un plan de contingence et l'application de règlements pour préserver la qualité de l'eau brute par l'exploitant de la marina constituent des mesures adéquates qui rendent le risque acceptable.

Le projet occasionne des pertes permanentes dans le milieu hydrique en raison de l'installation de butées de béton sur le littoral de la rivière. La zone impactée ne présente toutefois pas d'habitats sensibles et la circulation nautique est importante dans le secteur depuis de nombreuses années. L'initiateur a néanmoins pris l'engagement de compenser pour les pertes générées par son projet dans l'habitat du poisson et le milieu hydrique, tel qu'exigé par la LCMHH, ce qui permet d'atténuer l'ampleur de cet impact.

Suivant les éléments exposés dans la présente analyse, basée sur l'expertise de la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels, ainsi que des avis des différents ministères consultés, le projet d'agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean inc. sur le territoire de la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu est jugé acceptable sur le plan environnemental.

Il est recommandé qu'une autorisation permettant l'agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean soit délivrée par le gouvernement à la Marina Le Nautique Saint-Jean inc. afin de régulariser sa situation en lien avec sa capacité d'accueil et par la même occasion ajouter quatre emplacements à ses installations.

Original signé par :

Annie Ouellet
Biologiste, M. Sc. Eau
Chargée de projet

RÉFÉRENCES

ASSOCIATION MARITIME DU QUÉBEC (AMQ), 2011. Tourisme nautique au Québec, étude sur les marchés potentiels – Rapport du recherche. 58 pages et 9 annexes. [En ligne : <http://www.nautismequebec.com/files/files/RAPPORT.pdf>]

COMITÉ DE CONCERTATION ET DE VALORISATION DE BASSIN DE LA RIVIÈRE RICHELIEU (COVABAR), 2015. Plan directeur de l'eau - Portrait du bassin versant de la Rivière Richelieu et de la zone Saint-Laurent, août 2015, 278 pp. [En ligne : <http://www.covabar.qc.ca/documents/PDE/Portrait/Portrait2016.pdf>]

Courriel de M. Patrice Bigras, des Services exp, à Mme Annie Ouellet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 8 juin 2017 à 16 h 47, concernant le plan de contingence de la prise d'eau, totalisant environ 4 pages incluant 1 pièce jointe;

Courriel de M. Patrice Bigras, des Services exp, à Mme Annie Ouellet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 2 février 2018 à 13 h 33, concernant les informations additionnelles demandés et l'engagement de compensation, totalisant environ 22 pages incluant 4 pièces jointes;

Courriel de M^{me} Claudya Roussy, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, à Mme Annie Ouellet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 27 avril 2018 à 11 h 56, concernant le bail de location du domaine hydrique de l'État, totalisant environ 1 page;

GROUPE DBSF, 2002. Plan stratégique de développement et de marketing du réseau nautique québécois. Rapport final. 197 pages incluant les annexes. [En ligne : http://www.nautismequebec.com/doc/46_1.pdf]

Lettre de M. Daniel Leblanc, de la direction régionale de l'analyse et de l'expertise du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, à M. Hervé Chatagnier, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 11 janvier 2017, concernant l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du projet d'agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean à Saint-Jean-sur-Richelieu, 2 pages et une pièce jointe;

Lettre de M. Louis Ménard, du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, à M. Hervé Chatagnier, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 20 décembre 2016, concernant le projet d'agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean à Saint-Jean-sur-Richelieu, 1 page;

Lettre de M. Marcel Grenier, du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, à M. Hervé Chatagnier, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 15 mai 2017, concernant l'acceptabilité du projet d'agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean, 1 page et 1 pièce jointe;

Lettre de M. Martin Labonté, du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, à M. Hervé Chatagnier, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 15 mai 2017, concernant le projet d'agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean à Saint-Jean-sur-Richelieu, 2 pages;

LE NAUTIQUE SAINT-JEAN INC. 2016a. Agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean à Saint-Jean-sur-Richelieu – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal, par Les Services exp inc., février 2016, environ 99 pages incluant 4 annexes;

LE NAUTIQUE SAINT-JEAN INC. 2016b. Agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean à Saint-Jean-sur-Richelieu – Addenda n°1, par Les Services exp inc., novembre 2016, environ 59 pages incluant 4 annexes;

LE NAUTIQUE SAINT-JEAN INC. 2017. Agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean à Saint-Jean-sur-Richelieu – Addenda n°2, par Les Services exp inc., janvier 2017, 6 pages;

LE NAUTIQUE SAINT-JEAN INC. 2018. Agrandissement de la marina Le Nautique Saint-Jean à Saint-Jean-sur-Richelieu – Carte 2 : Installations existantes et projetées, par Les Services exp inc., 29 janvier 2018, 1 page;

MARINA QUÉBEC. 2017. Rivière Richelieu.

[En ligne : <http://www.marinaquebec.qc.ca/secteurs/riviere-richelieu/>]

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (MDDELCC), 2017. État de l'écosystème aquatique du bassin versant de la rivière Richelieu - Synthèse 1998. [En ligne : http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/eco_aqua/richelieu/caract.htm].

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (MDDELCC), 2016. Répertoire des installations municipales de distribution d'eau potable - Installations de distribution d'eau potable exploitées par des municipalités et desservant une clientèle principalement résidentielle, avec leur type d'approvisionnement

[En ligne : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/potable/distribution/resultats.asp>].

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DU HAUT-RICHELIEU (MRC). 2004. Schéma d'aménagement et de développement révisé - Partie I. Entré en vigueur le 25 juin 2004. 56 pages.

[En ligne : <http://www.mrchr.qc.ca/documents/amenagementautres/partieun.pdf>]

REGROUPEMENT DES PLAISANCIERS DU QUÉBEC. 2017. Liste des marinas - Rivière Richelieu (du Saint-Laurent au Lac Champlain). [En ligne : <http://www.rpq.ca/liste-des-marinas/>]

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 générale du domaine hydrique de l'État;
- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Montérégie;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation;
- le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire;
- le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs;
- le ministère du Tourisme.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2015-04-21	Réception de l'avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
2015-05-21	Délivrance de la directive
2016-02-18	Réception de l'étude d'impact
2016-04-25	Transmission des questions et commentaires
2016-12-01	Réception de l'addenda n° 1
2017-01-18	Transmission d'une correspondance adressant des questions et commentaires supplémentaires
2017-01-26	Réception de l'addenda n° 2
2017-02-14 au 2017-03-31	Période d'information et de consultation publiques
2018-02-02	Réception des dernières informations de l'initiateur de projet
2018-04-27	Réception du dernier avis des ministères

2014-12-11 (ne pas effacer cette date)