



# ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE - RAPPORT D'EXAMEN PRÉALABLE

## 1.0 IDENTIFICATION DU PROJET

Titre du projet :	Installation d'un parcours de ski nautique au Lac Bowker, Estrie.
Localisation :	Lac Bowker, Orford, MRC Memphrémagog, Estrie, QC.
Date du début de l'ÉE :	3 décembre 2008
Promoteur du projet	Raphaël Trottier
No. de dossier TC : (SGDDI)	7075-22-08-4760
No. de dossier LPEN :	8200-08-4760
Agent LPEN	Richard Doyon
No. du RCÉE :	08-01-44451
Date de l'avis de lancement :	3 décembre 2008

## 2.0 ÉLÉMENT DÉCLENCHEUR DE LA LCÉE ET AVIS

En vertu de l'article 5.(1) de la LCÉE, Transports Canada

- 5.(1)(a) - Est le promoteur du projet.
- 5.(1)(b) - Propose de financer en partie ou en totalité le projet.
- 5.(1)(c) - Propose de vendre, de louer ou de disposer d'une terre pour la réalisation d'un projet.
- 5.(1)(d) - Propose de délivrer un permis, une approbation ou une autre autorisation relative au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées.*
  - LPEN alinéa 5.(1)(a)
  - LPEN paragraphe 6.(4)
  - LPEN article 16
  - LPEN article 20

*Identifier ici tout autres déclencheurs identifiés selon le Règlement.*



### 3.0 DESCRIPTION DU PROJET

#### Installation et conception d'un parcours de ski nautique :

Ce parcours de ski nautique aura un but récréatif et sera à l'usage des riverains qui utilisent déjà le lac pour cette activité. D'une longueur de 259 mètres, ce parcours sera installé dans la partie nord du lac Bowker à une distance de plus de 90 mètres de la rive ouest et de plus de 150 mètres de la rive est.

- En raison des profondeurs mesurées (environ 35 m.) dans la section du lac où l'implantation du parcours est planifiée, et suite à des discussions avec des spécialistes du domaine, le promoteur prévoit un ancrage permanent à chaque extrémité du parcours. Chaque ancrage sera constitué d'un bloc de béton d'environ 60 cm de côté (2 pieds) reliés par une chaîne de métal galvanisé ou de « *stainless steel* » à une bouée permanente située environ 3 mètres sous la surface de l'eau.
- Le type de structure choisi sera fait de tuyaux d'ABS et de câbles de « *stainless steel* ». Le choix de ce type de métaux permet une meilleure résistance à la corrosion et évite le relâchement de particules indésirables dans l'environnement.
- Ce parcours sera installé au printemps vers le mois de mai et sera retiré à l'automne, en octobre.
- Il fut convenu d'utiliser des ancrages permanents afin d'éviter de perturber le fond du lac inutilement. De plus, cela permettra de s'assurer que le parcours soit installé précisément sur le site autorisé d'une année à l'autre.
- À cet endroit du lac, les rives sont essentiellement composées de roc et le lac reste profond jusqu'à une faible distance des rives.
- Pour la première installation, les blocs de béton seront amenés sur des pontons et immergés délicatement à l'aide de treuils de façon à les déposer sur le fond du lac aux coordonnées précises.

Pour ce qui est du site choisi, trois options sont possibles (Voir figure 3.1).

L'emplacement N° 1 correspond à la demande de permis. Les emplacements N° 2 et 3 correspondent à des solutions de rechange. L'emplacement N° 2 est situé directement devant des résidences et risquerait de repousser les utilisateurs de « wakeboats » vers des sections moins larges. L'emplacement N° 3 est situé dans une zone résidentielle plus dense où il y a plus d'activités nautiques, ce qui risquerait de générer des conflits avec d'autres utilisateurs du lac.



### 3.1 DESCRIPTION DU MILIEU D'INSERTION

#### Description géographique du lac Bowker :

(selon les données mentionnées dans le rapport Prairie Soucisse de 1999)

- Longueur de 6,9 km
- Circonférence de 14,24 km
- Aire de 2,45 km<sup>2</sup>
- Volume de 58 400 000 m<sup>3</sup>
- « lac *oligotrophe* caractérisé par un très long temps de séjour hydrologique (9 ans), une grande transparence et un hypolimnion oxygéné. Aucun changement particulier par rapport aux années précédentes. Sa concentration de phosphore observée est très semblable à son état d'origine probable. »

#### Principales espèces de poissons :

- Achigan à petite bouche
- Perchaude
- Touladi
- Truite arc-en-ciel
- Truite brune

#### Résidences, embarcations motorisées et accès publics :

- Environ 220 résidences se retrouvent sur les bords du lac Bowker.
- Il y a présentement de nombreuses embarcations utilisées pour de multiples activités de traction sur le lac (tube, ski, wakeboard et wake-surf). On retrouve environ 160 embarcations motorisées amarrées sur les rives du lac Bowker. (chaloupes, pontons et embarcations de plaisance)
- De par la géographie particulière des rives du lac, il y a très peu de rampes de mise à l'eau. Seule la rampe du camping Mailhot peut être considérée comme publique et son accès est très contrôlé. Il n'est pas possible de s'en servir pour mettre à l'eau des bateaux plus « sportifs » entre la fête de la St-Jean et la fête du travail, et l'accès est uniquement limité aux riverains du lac pour les bateaux sportifs. De plus, il n'est plus possible d'utiliser cette rampe pour mettre à l'eau des embarcations munies de moteurs deux-temps d'anciennes générations, que l'on soit riverain ou non.
- Contrairement à la partie sud, la section nord du lac est peu peuplée.

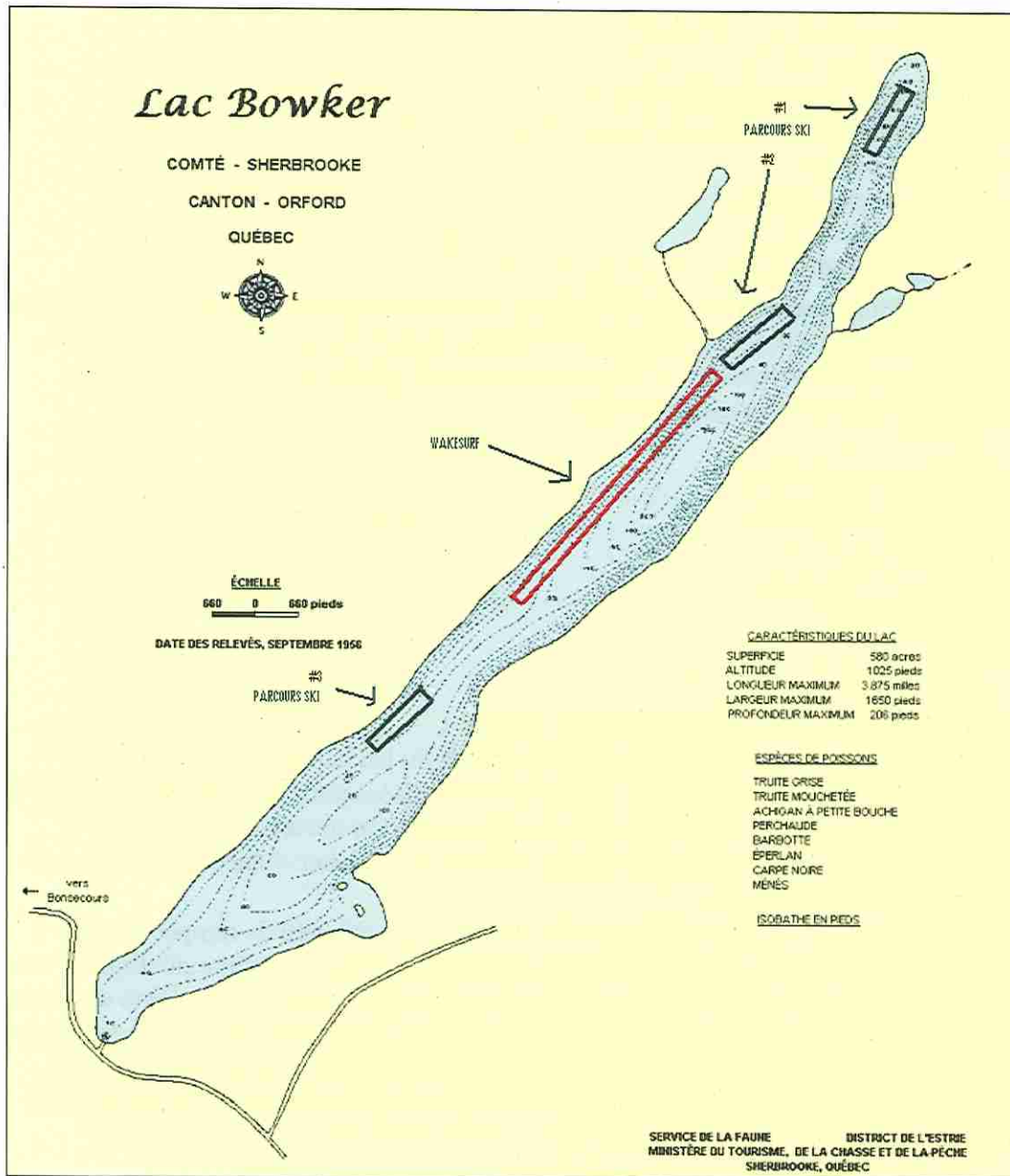


Figure 3.1 Carte du lac Bowker identifiant les 3 zones possibles.





## 5.0 ANALYSE DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX POTENTIELS

Éléments environnementaux	Phase du projet / ou élément de projet	Description des effets environnementaux potentiels	Importance de l'effet*	Mesures d'atténuation recommandées/ Pratiques exemplaires de gestion	Effet résiduel	Importance de l'effet résiduel*	Surveillance	Programme de suivi	Effets cumulatifs potentiels	Importance de l'effet	Mesures d'atténuation	Effets cumulatifs résiduels et importance
Qualité de l'eau et habitat du poisson	Mise en place des blocs d'ancrage	La mise en place des blocs d'ancrage au fond du lac pourrait remettre en suspension des sédiments.	EA	<p>Considérant la profondeur de la zone choisie, la faible dimension des blocs d'ancrage et le fait que cette opération ne sera faite qu'une seule fois (première année), très peu de matières seront remises en suspension.</p> <p>Nous recommandons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que les blocs d'ancrage soient faits de matériaux propres. Si l'on se sert du béton, le moulage et le démoulage doivent être effectués suffisamment loin de l'eau pour éviter tout suintement de substance potentiellement toxique vers le cours d'eau.</li> <li>• Que les blocs d'ancrage soient de taille suffisante pour retenir les structures flottantes et ainsi éviter qu'ils se déplacent et creusent le lit du cours d'eau.</li> </ul>	Aucun	-	-	-	-	-	-	-
	Installation et désinstallation des structures	Aucun impact n'est anticipé.	N/A	<p>Bonne pratique recommandée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir en bon état les structures.</li> </ul>	Aucun	-	-	-	-	-	-	-
Oiseaux migrateurs et espèces en péril	Installation et désinstallation des structures	Aucun impact n'est anticipé.	N/A	N/A	Aucun	-	-	-	-	-	-	-
Effet de l'environnement sur le projet	N/A	Aucun impact n'est anticipé.	N/A	N/A	-	-	-	-	-	-	-	-
		Aucun impact n'est anticipé.	N/A	N/A	-	-	-	-	-	-	-	-



Éléments environnementaux	Phase du projet / ou élément de projet	Description des effets environnementaux potentiels	Importance de l'effet*	Mesures d'atténuation recommandées/ Pratiques exemplaires de gestion	Effet résiduel	Importance de l'effet résiduel*	Surveillance	Programme de suivi	Effets cumulatifs potentiels	Importance de l'effet	Mesures d'atténuation	Effets cumulatifs résiduels et importance
Accidents et défaillances	Installation et désinstallation des structures	La mauvaise utilisation de la machinerie pourrait contribuer à la contamination en hydrocarbures de l'eau de surface.	EA	<p>Bonnes pratiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utiliser de la machinerie en bon état de fonctionnement.</li> <li>• Effectuer le ravitaillement de façon appropriée.</li> <li>• Posséder une trousse d'intervention en cas de déversements.</li> <li>• En cas de déversement majeur, informer le réseau d'alerte d'Environnement Canada au 1-866-283-2333.</li> </ul>	Aucun	NA	NA	NA	—	—	—	NA

\* Il existe diverses méthodes ou critères pour déterminer l'importance de l'effet (ou l'importance de l'effet résiduel). Pour plus de détails sur la détermination de l'importance, voir l'annexe 3.

EA : Effet négatif mineur / Effet atténuable (non important)

PI : Effet environnemental négatif peu important

NI : Effet environnemental négatif important

PS : Plan de surveillance exigé

SU : Programme de suivi exigé

NA : Non exigé ou non applicable



## 5.1 EFFETS SUR LA NAVIGATION

Les effets environnementaux d'un projet sur la navigation doivent être pris en considération dans l'évaluation environnementale lorsque les effets sont de nature indirecte; c'est-à-dire lorsque les effets sur la navigation résultent d'un changement dans l'environnement.

- Pour la présente évaluation environnementale, seulement des effets directs furent identifiés et par conséquent, ces effets directs sur la navigation n'ont pas été adressés dans cette évaluation environnementale. Cependant, toutes les mesures nécessaires pour atténuer les effets directs et ainsi assurer le droit public à la navigation et la sécurité des navigateurs seront incluses dans les conditions de l'approbation en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*.
- Pour la présente évaluation environnementale, des effets indirects furent identifiés et par conséquent ont été adressés dans cette évaluation environnementale.

## 6.0 PARTICIPATION DU PUBLIC

- L'AR estime-t-elle qu'il serait indiqué de faire participer le public à l'examen préalable?

Oui  Non

Cependant un avis de lancement fut affiché sur le site Internet du *Registre canadien d'évaluation environnementale (RCÉE)* sous le numéro 08-01-44451. Aucun commentaire du public ne fut acheminé au ministère.

## 7.0 PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

- Un programme de surveillance ou de suivi doit-il être complété pour ce projet ? Oui  Non
- D'autres AR/AF participeront-elles au programme de surveillance ou de suivi? Oui  Non
- Le promoteur fournira un rapport sur la mise en œuvre des mesures d'atténuation? Oui  Non



## 8.0 RÉFÉRENCES

- Demande relative à la protection des eaux navigables envoyé par M. Raphaël Trottier le 15 octobre 2008, 1 pages + Annexes (Carte et plans).
- Complément d'information : Situation général au lac Bowker envoyé par M. Raphaël Trottier le 10 novembre 2008, 3 pages + annexe (Carte).
- Pêches et Océans Canada (MPO), Lettre d'avis expert : Installation d'un parcours de ski nautique, Lac Bowker envoyée à Transports Canada le 5 décembre 2008, 4 pages.
- Pêches et Océans Canada (MPO), 2007, Énoncé opérationnel pour le Québec : Ancrages, 2 pages.



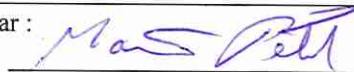
## 9.0 DÉCISION AUX TERMES DE LA LCÉE

À l'issue du présent examen préalable et en vertu du paragraphe 20.(1) de la Loi, Transports Canada a déterminé que : *(cocher une réponse seulement)*

- Le projet n'est pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants compte tenu de l'application des mesures d'atténuation décrites dans le présent rapport. **Le projet peut être mis en oeuvre après réception de toutes les approbations exigées.**
- Le projet risque d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants qui ne peuvent être justifiés. Le projet ne peut pas être mis en oeuvre.
- Le projet doit être référé au ministre de l'Environnement pour un renvoi en médiation ou à un examen par une commission pour les raisons suivantes :
  - il n'est pas clair que la réalisation du projet soit susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants;
  - le projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants;
  - les préoccupations du public.

## 10.0 AUTORISATIONS

1. Rapport d'examen préalable RECOMMANDÉ par :



Date : 19 décembre 2009

Martin Petit  
Agent en environnement  
Affaires environnementales, Transports Canada

La personne ci-dessus a rédigé le présent rapport d'examen préalable et atteste qu'il rencontre les exigences de la LCÉE.

2. Rapport d'examen préalable APPROUVÉ par :



Date : 29 décembre 2009

Titre : Paryse Turgeon  
Gestionnaire régionale  
Affaires environnementales, Transports Canada

La personne ci-dessus a révisé le présent rapport d'examen préalable et approuve la décision aux termes de la LCÉE.

