

Envoi par courriel et par courrier

Québec, le 1^{er} juin 2012

Monsieur Carl Laberge
Directeur commercialisation et projets
Administration portuaire du Saguenay
6600, chemin du Quai-Marcel-Dionne
La Baie (Québec) G7B 3N9

Objet : Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse

Monsieur,

À la suite de la première partie de l'audience publique tenue le 23 mai dernier sur le projet mentionné, la commission du BAPE, chargée de l'étude de ce dossier vous soumet les questions en annexe.

Une réponse rapide de votre part serait appréciée, soit d'ici le 6 juin prochain, compte tenu de la deuxième partie de l'audience débutant le 18 juin à l'Auberge de la Grande Baie Sud à Saguenay.

Il est également possible que d'autres questions vous soient acheminées ultérieurement au cours de la période du mandat.

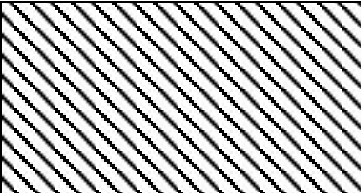
Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Rita LeBlanc
Coordonnatrice du secrétariat
de la commission

Annexe

Rôles et responsabilités

1. Veuillez nous préciser, à l'aide du tableau suivant, les propriétaires et les responsables de la desserte ferroviaire, de la gare portuaire intermodale, du parc industriel maritime intermodal et des services qui y seront associés. N'hésitez pas à ajouter des commentaires pour clarifier les réponses s'il y a lieu.

	Desserte ferroviaire (incluant voie ferroviaire, emprise, chemins d'accès et de service, voies de garage, triangle de virage, etc.)	Gare portuaire intermodale	Parc industriel maritime intermodal (PIMI)	Services (gaz, eau, électricité, fibre optique, etc.)
Propriétaire(s)				
Source(s) de financement pour les travaux de construction et/ou d'agrandissement				
Maître d'ouvrage lors des travaux de construction et/ou d'agrandissement				
Responsable(s) de la gestion des opérations				
Responsable(s) de l'entretien des infrastructures				
Responsable(s) du démantèlement des infrastructures				
Responsable(s) de la remise en état du site à la suite d'une éventuelle fermeture				

Calendrier et coûts

2. Veuillez nous fournir un échéancier mis à jour tel que présenté au tableau 8 en page 39 du résumé de l'étude d'impact.
3. Le port possèdera-t-il des engins roulants ? Si oui lesquels et combien ?
4. D'autres ports au Québec possèdent-ils leurs propres engins roulants ? Quels ports ? Quel est le coût moyen annuel d'opération de ces équipements ?
5. Veuillez donner, sous forme de tableau et pour le tracé retenu, un coût global et détaillé du projet de desserte ferroviaire incluant notamment les frais de financement, d'inflation et de contingence.
6. À combien estimez-vous le tonnage minimal annuel qui devrait transiter au terminal de Grande-Anse pour que la desserte soit rentable ? En combien de temps estimez-vous pouvoir atteindre cet objectif à la suite de la mise en service de la desserte ?
7. Une fois la desserte ferroviaire mise en service, quels sont les avantages qu'offrirait le terminal de Grande-Anse en comparaison des autres ports actuellement exploités ?
8. À combien estimez-vous les coûts d'exploitation annuels de la desserte ?

Marchandises transitant au port et trafic

9. Quelle est actuellement la capacité maximale annuelle de tonnage au terminal de Grande-Anse ?
10. Quel serait, suite aux améliorations apportées aux infrastructures du port, le tonnage maximal annuel du terminal ?
11. Sur quels critères se base le promoteur pour établir les volumes de marchandises susceptibles de transiter par Grande-Anse à court, moyen et long terme (Rapport principal, tableau 11, p. 31) ? Veuillez nous déposer toute étude effectuée à ce sujet.
12. Vous référez en pages 14 et 15 du Rapport principal de l'étude d'impact (PR3.1), à des statistiques concernant les quantités de marchandises transportées dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean datant de 1996. Des statistiques plus récentes sont-elles disponibles ? Si oui, nous les fournir.

13. Quel serait l'accroissement du trafic routier, par rapport à la situation actuelle (nombre de camions et de voitures) sur les différents axes de la région (autoroute 70, boulevard de la Grande-Baie Nord, chemin de la Grande-Anse, chemin Saint-Joseph et route de l'Anse-à-Benjamin) à la suite de l'implantation de la desserte, de la gare portuaire intermodale, du parc industriel maritime intermodal et de l'agrandissement du terminal de Grande-Anse (Résumé de l'étude d'impact, p. 77 et 78) ?

Choix du tracé

14. Sur quels critères d'évaluation s'est basé le promoteur pour faire son choix de tracé ? Compléter le tableau suivant en indiquant pour chaque critère d'évaluation précédemment mentionné les avantages ou les inconvénients que présente le tracé envisagé (Rapport principal, p. 123 et 124; Addenda à l'étude d'impact).

Inserer vos critères	RO-1	RO-2	RO-3 (Variante A)	RO-4	CE-1 (Variante B)	CE-2	CE-3	Tracé alternatif retenu (mai 2012)
Critère 1								
Critère 2								
Critère 3								
...								
Critère X								

Considérant le tracé alternatif retenu en mai 2012 et considérant une emprise pouvant varier de 30 mètres (voie principale) à 50 mètres (voies de garage), compléter les tableaux suivants :

a) **Milieux humides** (incluant les milieux humides boisés et agricoles)

	Superficie empiétée par l'emprise (ha)	Proportion de l'emprise représentée par le milieu (%)
Tourbière de Bagotville (située au sud du chemin Saint-Joseph)		
Marécage (situé au sud du chemin Saint-Joseph)		
Tourbière non-perturbée (située au nord du chemin Saint-Joseph)		
Total milieux humides		

b) **Boisés** (incluant les terres agricoles boisées)

	Superficie empiétée par l'emprise (ha)	Proportion de l'emprise représentée par ces types de boisés (%)
Boisés hors milieux humides		
Boisés en milieux humides		
Total boisés		

Terres agricoles (incluant les terres agricoles en milieux humides)

	Superficie empiétée par l'emprise (ha)	Proportion de l'emprise représentée par chaque catégorie (%)
Boisés et plantations forestières		
Cultures en champs et abritées*		
Pâturages		
Terres non cultivées** ou en friche		
Total terres agricoles		

	Superficie empiétée par l'emprise (ha)	Proportion de l'emprise représentée par chaque classe des sols (%)
Classe 2		
Classe 3		
Classe 4		
Classe 5		
Classe 6		
Classe 7		
Total terres agricoles		

* Cette catégorie inclut les cultures de céréales, d'oléagineux, de légumineuses et autres grains, de fruits, de légumes, de champignons, de fourrages ainsi que les cultures abritées et l'horticulture (telles que désignées à la fiche d'enregistrement des exploitations agricoles du Québec).

** Cours de ferme, chemin de ferme, bâtiments, etc.

15. Quelle distance séparerait le chemin de la Grande-Anse de l'emprise de la desserte dans la tourbière non-perturbée ? Les terres situées entre les deux voies de transport correspondent à quelle superficie ? Ces terres ont-elles été comptabilisées dans les pertes de superficies ?

16. Compte-tenu :

- du nouveau tracé retenu en mai 2012;
- de la présence d'une emprise de 50 mètres au niveau des voies de garage;
- de la présence d'un chemin d'accès permettant de rejoindre le boulevard de la Grande-Anse et la desserte;
- de la nécessité de considérer un 20 mètres d'empiètement supplémentaire pour le passage des services afin de desservir la gare et le parc industriel (transcriptions, DT1, p. 83);
- de la présence d'un fossé de drainage de part et d'autre de la voie ferrée.

a) Quelles mesures envisagez-vous mettre en place afin de protéger le noyau tourbeux situé sur les lots 416 et 417 ainsi que les milieux forestiers le bordant ? Quelles mesures permettraient d'assurer une bonne communication hydrologique et faunique entre les flancs est et ouest de la desserte ? La mise en place de ponceaux surdimensionnés d'une longueur de plus de 30 mètres est-elle envisageable ? Veuillez documenter votre réponse.

b) Veuillez nous fournir une carte de la structure cadastrale au 1 :10 000, localisant précisément les voies de garage, les chemins d'accès et la desserte projetée (tracé alternatif, mai 2012). Veuillez également y indiquer où seraient situés les ponceaux surdimensionnés qui traverseraient les voies de garage et en préciser les dimensions.

17. Vous avez mentionné en audience que des négociations étaient en cours avec le MDDEP concernant les mesures de compensation pour les pertes de superficies humides (DT1, p. 19). Quelles mesures de compensation sont envisagées ?

18. Comment avez-vous déterminé le 60 mètres à l'extérieur desquels les impacts associés aux bruits et aux vibrations seraient limités ?

19. Étant donné les récents changements effectués au tracé de la desserte (Addenda à l'étude d'impact), les sentiers de quad et de motoneige devront-ils faire l'objet d'une nouvelle proposition de relocalisation ? Si oui, prière de nous fournir une carte localisant cette nouvelle proposition.

20. Y a-t-il des lots que vous considérez acquérir pour la gare portuaire et pour le parc industriel ? Si oui, lesquels ?

Polluants

21. Vous considérez une distance minimale de 30 mètres séparant le bois créosoté entreposé durant la construction et les cours d'eau. De quelle façon avez-vous déterminé cette distance ?
22. De quelle façon serait effectué le désherbage durant l'entretien de la desserte ?

Qualité de vie riveraine

23. Dans votre étude d'impact vous mentionnez que « l'APS entend éviter dans la mesure du possible le passage des convois ferroviaires durant la nuit » (Rapport principal, p. 207). Quelles sont les raisons qui pourraient justifier l'utilisation de la desserte ferroviaire la nuit plutôt que de diriger temporairement les convois dans les voies de garage ?
24. Quel dispositif comptez-vous mettre en place pour la gestion des plaintes lors des travaux de construction et en phase d'exploitation ? Comment prévoyez-vous informer les citoyens sur les résultats des suivis (ex : bruit) prévus dans les mesures d'atténuation (Rapport principal, tableaux p. 191, 199, 221, 223 et 225) ?