

Desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse
Dossier : 3211-08-011

Demande d'information supplémentaire faisant suite à la réception des réponses de l'initiateur aux questions et commentaires du MDDEP dans le cadre de l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact.

Décembre 2011

Demande d'information supplémentaire relativement à la présence d'espèces exotiques envahissantes dans la zone d'étude du projet

Afin de prévenir l'introduction et la propagation d'espèces exotiques envahissantes (EEE) sur le territoire à l'étude, le promoteur devra s'engager à nettoyer la machinerie qui sera utilisée avant son arrivée sur les sites des travaux afin qu'elle soit dépourvue de boue, d'animaux ou de fragments de plantes qui pourraient contribuer à l'introduction ou à la propagation d'EEE.

Les inventaires de la végétation effectués pour cette étude indiquent la présence de plusieurs plantes exotiques envahissantes sur les sites des travaux projetés, notamment la salicaire pourpre, le rosier rugueux et l'alpiste roseau. Le promoteur devra fournir les données d'inventaire à la DPÉP (coordonnées de localisation, abondance) afin que les informations touchant les plantes exotiques envahissantes soient versées au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ).

Avant de procéder aux travaux de décapage, le promoteur devra délimiter les colonies de plantes envahissantes afin que les sols décapés des secteurs touchés ne soient pas mélangés au reste du matériel qui sera utilisé par la suite comme remblai. Cette délimitation devra se faire au printemps ou à l'été lorsque les végétaux peuvent être facilement identifiés. Les sols contaminés devront être éliminés dans des sites accrédités et non pas compostés, car le compostage est insuffisant pour détruire les graines viables de plantes exotiques envahissantes.

Le promoteur mentionne qu'il procédera à la restauration du couvert végétal après les différentes étapes de construction du projet, et ce, avec des espèces indigènes non envahissantes. Il est essentiel que cette végétalisation soit faite rapidement afin de ne pas offrir de lits de germination aux graines des plantes exotiques envahissantes présentes sur le site ou à celles de nouvelles espèces qui pourraient profiter de la perturbation des sols pour s'établir, notamment le roseau commun exotique envahissant.

Demande d'information supplémentaire relativement à la question 11

La question 11 portait sur une confirmation de l'absence de puits municipal ou de puits alimentant plus de 20 personnes à l'intérieur de la zone d'étude.

Dans le dernier document, on confirme l'absence de puits municipal ou de puits alimentant plus de 20 personnes sur une distance de 100 m. Cependant, la directive ministérielle porte sur l'aire d'alimentation et de protection de ces ouvrages. À cet effet, il faudra faire confirmer que le projet de desserte ferroviaire ne recoupe pas une aire d'alimentation d'un tel ouvrage de captage. Si une telle aire d'alimentation est recoupée, il faudra évaluer la vulnérabilité des eaux souterraines au droit de la desserte ferroviaire à l'intérieur de l'aire d'alimentation et évaluer le bien fondé de mettre en place ou de prévoir des mesures d'atténuation.

Demande d'information supplémentaire relativement à la question 12

Dans les informations transmises, on mentionne que d'éventuelles eaux contaminées pourraient ruisseler et même contaminer les eaux souterraines. La demande d'informations additionnelles porte sur la présentation d'une carte de localisation des zones vulnérables des eaux souterraines à la contamination et des mesures d'atténuation en cas de déversement accidentel, et elle devra être fournie.

Demande d'information supplémentaire relativement à la question 16

Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune recommande un minimum de trois visites pendant la période du 10 juin au 15 juillet pour vérifier la présence du hibou des marais. L'initiateur indique que deux visites au cours de la même période de l'année auraient sans doute permis de détecter la présence de cette espèce. Pourtant, l'initiateur n'a effectué qu'une seule visite et il ne signifie pas son intention de réaliser de nouvelles visites l'an prochain.

Demande d'information supplémentaire relativement à la question 26

Tel que nous l'avons mentionné, la SCHL n'endosse plus le contenu du document intitulé « Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation ». Nous considérons donc irrecevables les simulations sonores qui ont été effectuées en suivant la méthodologie décrite dans ce document. En conséquence, nous maintenons le commentaire QC-26 demandant que la contribution sonore du trafic ferroviaire soit évaluée en utilisant un modèle de propagation récent (ou mis à jour récemment) et bien adapté au bruit ferroviaire.

De toute évidence, la référence à la norme ISO 2613-2 que l'on retrouve à la page 24 du document « Lignes directrices et meilleures pratiques »¹ est erronée. La référence exacte serait la norme ISO 9613-2. Il faut toutefois mentionner que le MDDEP n'exigeait pas, dans le commentaire QC-26, que l'on fasse les calculs prévisionnels en se basant sur cette norme². Ainsi, le commentaire QC-26 demeure toujours valide tel que formulé initialement. Mentionnons par ailleurs que nous avons informé la SCHL de cette erreur.

Pour ce qui est des normes ISO, celles-ci peuvent être facilement et rapidement obtenues en version PDF imprimable sur ISO Store. Mentionnons qu'une licence accordée lors de l'acquisition est exclusive à un seul utilisateur et interdit toute copie ou mise en réseau.

Demande d'information supplémentaire relativement à la question 37

Dans le commentaire QC-37, nous mentionnions que la norme ISO/R 1996-1971 est annulée depuis 1982 et que nous ne pouvions accepter qu'elle serve de référence pour évaluer les impacts sonores. Nous recommandons d'évaluer l'intensité de l'effet environnemental en utilisant les normes ISO en vigueur, soit ISO 1996-1:2003 et ISO 1996-2:2007. Cette évaluation n'a pas été faite. Le promoteur mentionne qu'il revient au MDDEP de déterminer la méthodologie permettant de qualifier les impacts. Or, le MDDEP, en recommandant l'utilisation des normes ISO 1996-1:2003 et ISO 1996-2:2007, endosse leurs méthodologies.

Demande d'information supplémentaire relativement à la question 38

En ce qui concerne le point QC-38, précisons que nos exigences relatives à l'acceptabilité sont celles qui apparaissent au Tableau 1 de la QC-27. Par ailleurs, le fait de respecter le critère de nuit, soit un $L_{Aeq,9h}$ inférieur à 50 dB, ne signifie pas qu'aucune perturbation du sommeil ne sera ressentie. Pour cette raison, nous demandons que l'étude évalue l'impact du trafic nocturne sur la qualité du sommeil des résidents. Le document « Night Noise Guidelines for Europe » constitue une référence récente et bien documentée sur les nuisances nocturnes. Nous recommandons d'y référer pour évaluer les perturbations du sommeil. Ce document est gratuit et facilement disponible sur Internet. Nonobstant ce qui précède, toute autre référence récente et reconnue en matière d'évaluation des perturbations du sommeil par le bruit ferroviaire pourra être utilisée par le promoteur. Le cas échéant, il devra expliquer et justifier le choix de la référence.

¹ Document préparé pour L'Association de chemins de fer du Canada (ACFC) et La Fédération canadienne des municipalités (FCM), version réimprimée en août 2007.

² Le document « Lignes directrices et meilleures pratiques » n'exige pas non plus de se baser sur la norme ISO 9613-2 pour les calculs à proximité de triages ferroviaires et accepte tout autre modèle approuvé.

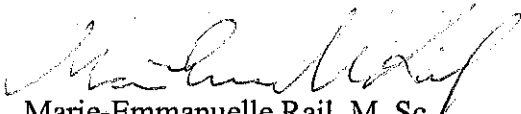
Information complémentaire

À la figure 7, page 56, on identifie un secteur comme étant « secteur actuel d'exploitation de la tourbe ». Précisons que le promoteur de ce projet d'exploitation, Gazon Savard, est en cours de processus pour obtenir son certificat d'autorisation du MDDEP pour exploiter cette tourbière. Il est donc faux d'identifier ces secteurs comme « actuellement » en exploitation, bien qu'ils aient déjà été exploités dans le passé par un autre promoteur.

À la page 143 de l'étude d'impact, le promoteur indique que les sols organiques qui ne pourront être réutilisés à l'intérieur de l'emprise seront acheminés vers le site de valorisation des sols de l'entreprise Gazon Savard (site du lot 471 du rang 2). Nous tenons à réitérer nos doutes quant à la possibilité de gérer ce type d'intrant sur ce site et au rythme prévu par les conditions du certificat d'autorisation émis par notre ministère pour ce projet. Ainsi, au-delà de dire que Gazon Savard détient des autorisations du MDDEP pour gérer des résidus de tourbe, il revient à cette entreprise de s'assurer que cette gestion respecte vraiment les conditions du certificat d'autorisation. Nous rappelons à l'initiateur que le déblai provenant des zones où des espèces exotiques envahissantes ont été localisées ne pourra être ni employé comme remblai ni composté.

Les traverses de cours d'eau devront être réalisées en respectant les façons de faire retrouvées au Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État (RNI).

À la page 204 de l'étude d'impact, le promoteur sous-entend, sans le reprendre textuellement, que les caractéristiques mêmes des tourbières pourraient faire en sorte de confiner une éventuelle contamination (par la créosote ou autre) des eaux de surface. Or, nous pouvons mettre en doute cette hypothèse dans la mesure où des fossés de drainage seront aménagés de part et d'autre de la voie ferrée, fossés qui s'achèment de toute façon vers le réseau hydrologique naturel (cours d'eau). Autrement dit, les contaminants risquent d'être interceptés par ces fossés et de prendre le chemin des eaux de surface avant même d'être éventuellement « filtrés » par les tourbières.



Marie-Emmanuelle Rail, M. Sc.
Chargée de projet