

---

---

## **RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES**

---

## Liste par ministère ou organisme

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
1.	Agriculture, Pêcheries et Alimentation	Direction régionale du Saguenay–Lac-Saint-Jean	Sylvie Denis	9 novembre 2011	1 page.
2.	Agriculture, Pêcheries et Alimentation	Direction régionale du Saguenay–Lac-Saint-Jean	Sylvie Denis	6 avril 2011	1 page.
3.	Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine	Direction Saguenay–Lac-Saint-Jean	Réjean Goudreault	20 décembre 2011	1 page.
4.	Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine	Direction Saguenay–Lac-Saint-Jean	Réjean Goudreault	21 avril 2011	2 pages.
5.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Guy Sanfaçon	18 novembre 2011	1 page.
6.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Guy Sanfaçon	4 mai 2011	3 pages.
7.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie du Saguenay–Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord	Pierre Dassylva	11 novembre 2011	1 page.
8.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale du Saguenay–Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord	Réal Delisle	27 avril 2011	2 pages.
9.	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire	Direction régionale du Saguenay–Lac-Saint-Jean	Gilles Gauthier	14 novembre 2011	1 page.
10.	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire	Direction régionale du Saguenay–Lac-Saint-Jean	Gilles Gauthier	2 mai 2011	2 pages.
11.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Direction des affaires régionales du Saguenay–Lac-Saint-Jean	Daniel Tremblay	21 avril 2011	2 pages.
12.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Direction générale du Saguenay–Lac-Saint-Jean	Alain Thibeault	22 novembre 2011	2 pages.

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
13.	Ministère du Conseil exécutif	Direction des relations et du suivi des ententes	Lucien-Pierre Bouchard	24 novembre 2011	1 page.
14.	Ministère du Conseil exécutif	Direction des relations et du suivi des ententes	Lucien-Pierre Bouchard	4 mai 2011	1 page.
15.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des évaluations environnementales	Marie-Emmanuelle Rail	1 <sup>er</sup> février 2012	2 pages.
16.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des évaluations environnementales	Jean-François Coulombe	21 novembre 2011	2 pages.
17.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des évaluations environnementales	Jean-François Coulombe	26 mai 2011	3 pages.
18.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de l'eau	Raynald Lacouline	16 novembre 2011	3 pages.
19.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de l'eau	Normand Boulianne	21 avril 2011	5 pages.
20.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	Michel Goulet	18 novembre 2011	5 pages.
21.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	Michel Goulet	23 juin 2011	8 pages.
22.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	7 décembre 2011	2 pages.
23.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	28 novembre 2011	2 pages.
24.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Marie Bouillé	27 octobre 2011	1 page.
25.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	20 juillet 2011	2 pages.
26.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	6 juin 2011	3 pages.

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
27.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction du patrimoine écologique et des parcs</i>	<i>Jean-Pierre Laniel</i>	<i>16 mai 2011</i>	<i>3 pages.</i>
28.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Saguenay-Lac-Saint-Jean</i>	<i>Édith Tremblay</i>	<i>21 novembre 2011</i>	<i>2 pages.</i>
29.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Saguenay-Lac-Saint-Jean</i>	<i>Édith Tremblay</i>	<i>12 mai 2011</i>	<i>2 pages.</i>
30.	<i>Ministère du Tourisme</i>	<i>Direction du partenariat et de l'intervention générale</i>	<i>François Côté</i>	<i>7 septembre 2011</i>	<i>1 page.</i>



Alma, le 9 novembre 2011

Monsieur Hervé Chatagnier  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
675, boulevard René-Lévesque Est, 6<sup>e</sup> étage  
Québec G1R 5V7

**Objet : Étude d'impact sur l'environnement – Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse (3211-08-011)**

Monsieur,


Nous avons pris connaissance de votre demande, en date du 18 octobre 2011, sur la recevabilité de l'étude citée en objet dans le cadre du processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

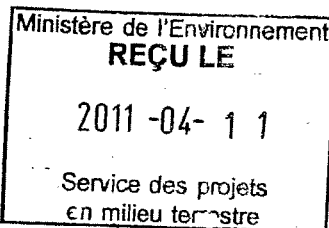
À la lecture du document, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation considère que l'ensemble des éléments requis par la directive du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et concernant notre champ de compétence a été traité de façon satisfaisante.

Madame Marie-Josée Gravel, que l'on peut rejoindre au (418) 662-6457 poste 256, est disponible pour discuter de ce dossier avec le personnel de votre direction.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

La directrice régionale,

  
Sylvie Denis, agronome



Alma, le 6 avril 2011

Madame Marie-Claude Théberge  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
675, boulevard René-Lévesque Est, 6<sup>e</sup> étage  
Québec G1R 5V7

**Objet : Étude d'impact sur l'environnement – Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse (3211-08-0011)**

Madame,

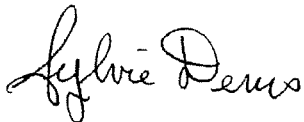
Nous avons pris connaissance de votre demande, en date du 30 mars 2011, sur la recevabilité de l'étude citée en objet dans le cadre du processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

À la lecture du document, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation considère que l'ensemble des éléments requis par la directive du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et concernant notre champ de compétence a été traité de façon satisfaisante.

Madame Marie-Josée Gravel, que l'on peut rejoindre au (418) 662-6457 poste 256, est disponible pour discuter de ce dossier avec le personnel de votre direction.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

La directrice régionale,



Sylvie Denis, agronome



Le 20 décembre 2011

Monsieur Hervé Chatagnier  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7



**Avis :** Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse  
(Dossier 3211-08-011)

Monsieur,

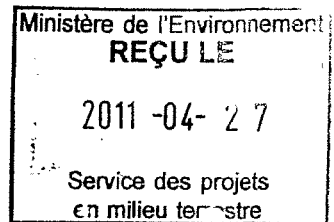
La présente fait référence à votre demande d'avis ministériel du projet de desserte ferroviaire situé au terminal maritime de Grande-Anse et transmis à la direction régionale du Saguenay-Lac-Saint-Jean du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, le 1<sup>er</sup> décembre dernier.

Sur les sujets qui relèvent de notre champ de compétence et sur la base des documents soumis à l'attention du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, nous sommes favorables au projet et convenons de son acceptabilité en ce qui concerne les variables qui relèvent de nos responsabilités. Le présent avis est émis en fonction des données disponibles à sa date et ne présuppose aucunement le contenu d'un avis ultérieur que le Ministère pourrait être amené à donner.

Pour toute information additionnelle relative à cet avis, nous vous invitons à communiquer avec M. Gaston Gagnon, responsable de ce dossier à notre direction. Vous pourrez communiquer avec ce dernier au 418-698-3500 poste 224.

Le directeur,

Réjean Goudreault



Le 21 avril 2011

Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service de projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse (3211-08-0011)**

Madame,

La présente fait référence à votre demande d'avis ministériel pour l'étude de recevabilité du projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse situé à Saguenay, élaboré par Promotion Saguenay et l'Administration portuaire de Saguenay et transmis à la direction régionale du Saguenay-Lac-St-Jean du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine le 30 mars 2011.

Sur les sujets qui relèvent de notre champ de compétence et sur la base des documents soumis à l'attention du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, nous aimerions obtenir davantage d'éléments concernant le Contexte social et culturel traité au point 2.5.1.8. À cet égard, nous voudrions obtenir plus d'information quant à l'occupation historique et sociale du territoire. De plus, concernant le patrimoine bâti, traité au point 2.5.7.7, nous aimerions que l'Étude d'impact documente davantage l'impact qu'aura le projet sur un secteur précis, le Chemin Saint-Martin où l'on retrouve plusieurs résidences, dont une ancienne école de rang citée par la municipalité, en vertu de la Loi sur les biens culturels. Le présent avis est émis en fonction des données disponibles à sa date et ne présuppose aucunement le contenu d'un avis ultérieur que le Ministère pourrait être amené à donner.



Pour toute information additionnelle relative à cet avis, nous vous invitons à communiquer avec Louis-Charles Guillemette, responsable de ce dossier à notre direction au 418-698-3500, poste 230.

En vous assurant notre collaboration, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur,



Réjean Goudreault

Québec, le 18 novembre 2011

Monsieur Hervé Chatagnier  
Chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse (3211-08-011)**

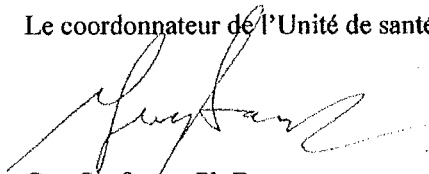
Monsieur,

Pour faire suite à votre lettre du 18 octobre dernier, voici notre avis concernant la recevabilité des réponses aux questions et commentaires qui ont été adressés au promoteur du projet ci-haut mentionné, qui a été préparé en collaboration avec la Direction de santé publique (DSP) de l'Agence de la santé et des services sociaux du Saguenay – Lac-Saint-Jean.

D'un point de vue de santé publique, nous jugeons que les questions ont été répondues de façon satisfaisante et qu'elles sont recevables.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le coordonnateur de l'Unité de santé environnementale,



Guy Sanfaçon, Ph.D  
Pharmacologue-Toxicologue

GS/LL/

p. j.



Québec, le 4 mai 2011

Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse (3211-08-011)**

Madame,

Pour faire suite à votre lettre du 30 mars dernier, voici notre avis concernant la recevabilité de l'étude d'impact ci-haut mentionnée, qui a été préparé en collaboration avec la Direction de santé publique (DSP) de l'Agence de la santé et des services sociaux du Saguenay – Lac-Saint-Jean, dont vous trouverez les commentaires ci-joints.

D'un point de vue de santé publique, nous pourrions juger de la recevabilité de ce projet lorsque les questions suivantes auront été répondues par le promoteur :

- Y a-t-il une possibilité de transport et d'entreposage de matières radioactives ?
- Pourrait-il y avoir entreposage de matières dangereuses à Grande-Anse ?
- Qu'en est-il de l'analyse de la sécurité routière ?
- Est-ce que des données climatologiques supplémentaires seront disponibles quant à la visibilité sur le boulevard Grande-Baie Nord ?
- Est-ce que le promoteur peut faire une analyse plus fine des impacts sonores ?
- Est-ce que le promoteur peut développer différents paramètres liés aux mesures d'urgence ?

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le coordonnateur de l'Unité de santé environnementale,

Guy Sanfaçon, Ph.D  
Pharmacologue-Toxicologue

GS/LL/lb

p. j.

## PROJET DE DESSERTE FERROVIAIRE AU TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE

### 1.3.16 Marché potentiel

#### Industrie minière :

D'après l'APS, les projets miniers du Nord du Québec représentent un marché potentiel de 2,5 M de tonnes métriques par année.

Est-ce que le promoteur prévoit la possibilité de transport et d'entreposage de matériel radioactif?

Si c'est le cas, a-t-il informé la population de cette éventualité? et quelles mesures seront prises si un tel projet se présente dans le futur?

Est-ce que le terminal maritime est susceptible de recevoir des matières dangereuses qui pourraient être entreposées à Grande-Anse?

### 1.3.7 Caractéristiques des réseaux de transport existants

Est-ce que le promoteur peut fournir une analyse de la sécurité routière sur les trois routes traversées par cette desserte ferroviaire, particulièrement le boulevard de la Grande-Baie Nord? Comment le projet de terminal maritime affectera-t-il le débit de circulation des véhicules lourds (DJMA)? Le promoteur peut-il fournir une analyse des accidents routiers de la région aux divers passages à niveau? Pourquoi ne pas avoir prévu une barrière de sécurité sur le boulevard de Grande-Baie Nord?

### 2.3.2 Climat

Le promoteur fournit des données climatologiques portant sur les précipitations et les vents? Pourrait-il fournir des données pour caractériser la visibilité sur le boulevard Grande-Baie Nord en raison de la direction des vents dominants et de décrire les conditions routières particulières en saison hivernale?

### 2.5.5 Portrait de l'environnement sonore

#### 2.5.5.3 Analyse du milieu sonore actuel

"... le niveau de bruit de fond de 36.2 dBA mesuré dans le secteur... confirme le calme relatif de section en dehors des pointes de bruit."

À 4.3.7 Climat sonore : le promoteur conclut à une intensité d'impact pouvant être qualifiée de non significative.

Est-ce que le promoteur peut analyser les impacts des pointes de bruit reliées aux sifflements des trains aux passages à niveau?

Définir les impacts diurnes et nocturnes, ainsi que les populations visées par le niveau sonore en fonction du point de réception à l'intérieur des bâtiments.

Au tableau 4.6, est-ce que le promoteur pourrait comparer les données aux critères du MDDEP pour les habitations unifamiliales, soit 45 dBA le jour et 40 dBA la nuit?

### **5.3 Intervenants lors des mesures d'urgence**

Est-ce que le promoteur pourrait élaborer sur ce qu'il considère des cas spécifiques et majeurs?

Est-ce que le promoteur pourrait définir les limites des juridictions fédérales et provinciales en cas d'accident majeur?

Est-ce que le promoteur prévoit faire un plan de mesures d'urgence en fonction des contaminants qui seront manipulés?

Est-ce que le promoteur a prévu des mesures d'urgence en cas de manipulation de produits radioactifs?

Est-ce que le promoteur pourrait inclure le Ministère de la Sécurité civile, le MDDEP et l'Agence de la santé et des services sociaux du Saguenay–Lac St-Jean dans la liste des intervenants?

Léon Larouche  
Médecin-conseil en santé environnementale  
Pour l'équipe de santé environnementale

Le 3 mai 2011

Direction régionale de la sécurité civile et de la  
sécurité incendie du Saguenay – Lac-Saint-Jean  
et de la Côte-Nord



Le 11 novembre 2011

Monsieur Hervé Chatagnier, chef de service  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu terrestre  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse  
(3211-08-011) – Analyse de la recevabilité finale**

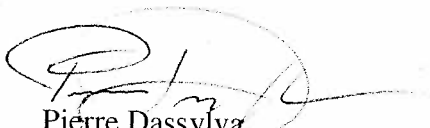
Monsieur,

Nous avons pris connaissance des documents transmis le 18 octobre 2011 au sujet du projet cité en objet.

Après analyse, nous concluons que les réponses fournies par le promoteur concernant les plans de mesures d'urgence en phase de construction et d'exploitation sont satisfaisantes et nous permettent de juger l'étude d'impact recevable en regard de notre champ de compétence à cette étape du processus.

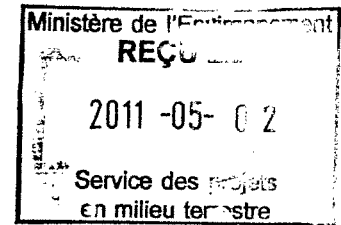
Pour toute demande de renseignement supplémentaire, n'hésitez pas à communiquer avec le responsable de ce dossier à la Direction régionale de la sécurité civile du Saguenay – Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord, madame Lyne Marcotte, que vous pouvez joindre au numéro de téléphone 418-695-7872 poste 42206 ou par courriel à [lyne.marcotte@msh.gouv.qc.ca](mailto:lyne.marcotte@msh.gouv.qc.ca).

Veillez agréer, monsieur, mes salutations distinguées.



Pierre Dassylva  
Directeur régional

c. c. Madame Francine Belleau, ministère de la Sécurité publique



Le 27 avril 2011

**Madame Marie-Claude Théberge, chef de service**  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu terrestre  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse  
(3211-08-011) – Analyse de la recevabilité initiale**

Madame,

Conformément à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous vous soumettons nos commentaires quant à la recevabilité initiale du projet mentionné ci-dessus.

L'analyse de l'étude d'impact du projet a révélé que le projet était irrecevable au niveau des plans préliminaires des mesures d'urgence. En effet, aucune mesure d'urgence n'est prévue pour la période de construction. Le promoteur doit donc préciser comment il s'assurera de l'obligation du constructeur à se munir d'un plan de mesures d'urgence pour la période de construction comprenant les mesures prévues à la directive, notamment celles concernant les risques liés à la réalisation des travaux prévus, ainsi que les mesures de prévention et d'intervention pour limiter ces risques.

Aussi, en ce qui concerne la période d'exploitation, le promoteur devra préciser les mesures administratives qu'il mettra en place afin de s'assurer que l'exploitant se dotera d'un plan des mesures d'urgence contenant l'ensemble des mesures prévues à la directive.

.../2

Pour toute demande de renseignement supplémentaire, n'hésitez pas à communiquer avec le responsable du dossier à la Direction régionale de la sécurité civile du Saguenay – Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord, madame Lyne Marcotte, que vous pouvez joindre au numéro de téléphone 418-695-7872 poste 42206 ou par courriel à [lyne.marcotte@msp.gouv.qc.ca](mailto:lyne.marcotte@msp.gouv.qc.ca).

Veillez agréer, madame, mes salutations distinguées.



Réal Delisle  
Directeur régional

c. c. Madame Francine Belleau, ministère de la Sécurité publique



Saguenay, le 14 novembre 2011



Monsieur Hervé Chatagnier  
Chef par intérim  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable, de  
l'Environnement et des Parcs  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, Casier 83  
Québec (Québec) G1R 5V7

**OBJET : Réponse aux questions – Projet de desserte ferroviaire au terminal de Grande-Anse**

---

Monsieur,

La présente est en réponse à votre lettre du 18 octobre dernier sollicitant notre collaboration dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de desserte ferroviaire au terminal de Grande-Anse initié par la Ville de Saguenay.

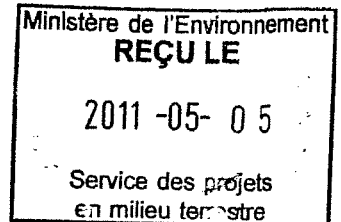
À cet effet, le MAMROT se questionnait, en mai dernier, sur l'évaluation du Programme de surveillance et de gestion des résidus. Notre Ministère désirait connaître l'impact du projet sur les sites d'enfouissement et l'intention du promoteur quant au transfert ou la démolition des bâtiments qui seront acquis.

Les informations que nous avons demandées relatives à cette problématique (QC-45) ont été ajoutées au document de façon satisfaisante et valable en ce qui concerne notre Ministère.

Ainsi, le MAMROT considère que le nouveau document déposé par le promoteur répond bien aux questions soulevées en mai dernier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Gilles Gauthier  
Directeur régional par intérim



Saguenay, le 2 mai 2011

Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable, de  
l'Environnement et des Parcs  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, Casier 83  
Québec (Québec) G1R 5V7

**OBJET : Recevabilité – Projet de desserte ferroviaire au terminal de Grand-Anse  
(3211-01-0011)**

---

Madame,

Le 30 mars dernier, vous sollicitiez notre collaboration dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de desserte ferroviaire au terminal de Grand-Anse initié par la Ville de Saguenay.

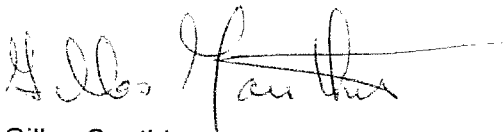
Le projet est localisé à l'intérieur du territoire municipalisé de la Ville de Saguenay. C'est un projet qui a la faveur d'une large partie de la population régionale qui revendique l'amélioration de ce lien depuis des années. De plus, il est certain que ce projet se présente comme une partie de la solution aux problèmes de circulation et de sécurité associés au terminal.

De façon plus spécifique en regard de la gestion de l'urbanisation, les orientations gouvernementales en aménagement du territoire visent à encadrer la répartition de la croissance urbaine sur le territoire et l'amélioration de la qualité de vie dans les milieux urbanisés et le document déposé répond à nos attentes en ce sens.

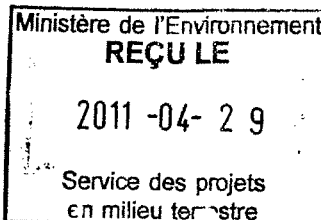
/2

Finalement, le MAMROT se questionne sur l'évaluation du programme de surveillance et de gestion des résidus. Ainsi, nous aimerions connaître l'impact du projet sur les sites d'enfouissement et l'intention du promoteur quant à la relocalisation ou la démolition des bâtiments qui seront acquis.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gilles Gauthier". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

Gilles Gauthier  
Directeur par intérim



Le 21 avril 2011

Madame Marie-Claude Théberge  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

N/Réf. : A100.002 006

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

---

Madame,

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact concernant le projet mentionné en objet et nous avons vérifié, pour les éléments concernant notre ministère, son adéquation à la directive émise en septembre 2010. Notre analyse nous a amenés quelques interrogations que vous retrouverez à l'annexe ci-jointe.

Si des précisions sur ces questions vous semblent utiles, nous vous invitons à contacter M. Omer Gauthier (418-695-8125, poste 340) de notre Direction.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le directeur des affaires régionales  
du Saguenay—Lac-Saint-Jean,

  
Daniel Tremblay

DL/OG/og/edc

p. j. Annexe

c. c. M. Pierre Grenier, BSMAOR

k:\sect\1206\1206ae\r\_materielles\courrier\bt\2011\dar\bt\_20110401-41\_le\_projet\_desserte\_ferroviaire\_terminal\_maritime\_grande-anse\_mc\_theberge\_mddep.doc

## ANNEXE

---

### Questions

#### *Section 2.4.4 (p. 68)*

Au dernier paragraphe, il est spécifié que les cours d'eau ne sont pas considérés comme étant des habitats du poisson. En l'absence de pêche pour documenter la présence ou non de poissons, n'aurait-il pas été mieux de signifier que les cours d'eau visités présentent peu de potentiel en termes d'habitat du poisson?

#### *Section 2.4.6 (p. 72)*

Au deuxième paragraphe, on laisse entendre qu'une seule visite, réalisée le 14 juillet, permet de conclure en l'absence du hibou des marais. Ce positionnement n'est-il pas hâtif car, pour la période du 10 juin au 15 juillet, nous recommandons un minimum de trois visites pour vérifier la présence de l'espèce?

#### *Section 4.2.4.1 (p. 155)*

Au dernier paragraphe, il est signifié que la perte de végétation dans l'emprise sera compensée en partie par la reprise des plantes herbacées de chaque côté du ballast de la voie ferrée. N'est-il pas exagéré d'associer une reprise des plantes herbacées à une compensation des pertes en milieu boisé?

#### *Section 4.2.4.2 (p. 156)*

Au troisième paragraphe et à la dernière phrase du quatrième paragraphe, on prend pour acquis qu'il n'y aura pas d'impact des travaux sur les milieux humides identifiés puisqu'ils sont déjà impactés. Est-ce que l'initiateur veut signifier qu'il n'y a pas de conséquence à impacter davantage un milieu déjà perturbé?

#### *Section 4.2.7 (p. 162)*

N'aurait-il pas eu lieu de signifier l'approche retenue pour la traverse des cours d'eau et faire ressortir le niveau d'intégration des ponceaux au milieu aquatique présent?

#### *Section 4.2.9 (p. 163)*

Au premier paragraphe, est-ce que l'initiateur suggère que la perte en milieu boisé, où la paruline du Canada visée peut se reproduire, sera palliée par la création d'un autre type d'habitat non propice à la reproduction de l'espèce?

Le 22 novembre 2011



Monsieur Hervé Chatagnier, chef par intérim  
Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est, 6<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet :   Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse  
Bordereau 20111021-56**

---

Monsieur,

Après avoir pris connaissance des réponses de l'initiateur aux questions concernant le Secteur faune, nous retenons les commentaires suivants.

L'initiateur reconnaît la nuance entre l'absence d'habitats pour le poisson et de tels habitats ayant un faible potentiel (réponse à la question 15). Dans cette optique, il devra modifier la dernière phrase de la section 4.2.7 (p. 185) et il devrait réaliser les traverses de cours d'eau en respectant les façons de faire retrouvées au Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État (RNI).

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, il en a effectué une seulement et il ne signifie pas son intention de réaliser de nouvelles visites l'an prochain (réponse à la question 16).

À la section 4.2.9 (p. 186), l'initiateur rapporte la présence d'une espèce d'oiseau à statut précaire (la paruline du Canada); pourtant, il ne traduit pas dans le tableau 54 de la page suivante, section « Mesures d'atténuation particulière », son engagement pris dans la section précédente.

Si des précisions sur ces questions vous semblent utiles, nous vous invitons à contacter M. Omer Gauthier (418 695- 8125 poste 340) de notre direction.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le directeur général,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alain Thibeault', with a stylized flourish at the end.

Alain Thibeault, B.A.A.

AT/OG/lb

c. c. M. Marcel Grenier, directeur de l'environnement et de la coordination, MRNF  
M. François Provost, d. g. du développement et de la coordination O.R., MRNF

Québec, le 24 novembre 2011



Monsieur Hervé Chatagnier  
Chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur,

La présente donne suite à la demande d'avis que vous avez adressée à M. Christian Dubois, le 18 octobre 2011, relativement au projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse (dossier 3211-08-011).

- Le Secrétariat aux affaires autochtones (SAA) a pris connaissance du document contenant les réponses aux questions et commentaires adressés au promoteur relatif au projet susmentionné. En ce qui concerne le champ de compétence du SAA, nous souhaitons réitérer notre commentaire, émis lors de l'étape précédente, à l'effet qu'il aurait été approprié que les documents fassent état du fait que le projet se trouve sur le territoire revendiqué par le Conseil des Montagnais du Lac-Saint-Jean.

Par ailleurs, le SAA tient également à rappeler au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs son obligation de procéder, s'il y a lieu, à une consultation de la communauté autochtone concernée. Ce n'est qu'après l'analyse menée par votre ministère qu'il sera possible d'évaluer si, conformément au *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones*, une telle obligation existe dans ce dossier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Lucien-Pierre Bouchard".

Lucien-Pierre Bouchard





2011 -05- 10

Service des projets  
en milieu terrestre

Québec, le 4 mai 2011

Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

La présente donne suite à la demande d'avis que vous avez adressée à M. André Maltais, le 30 mars 2011, relativement au projet de desserte ferroviaire au terminal de Grande-Anse.

Tel que présenté, le projet se trouve sur le territoire revendiqué par le Conseil des Montagnais du Lac-Saint-Jean. Dans ce contexte, il aurait été apprécié que le promoteur fasse état de cette situation dans l'étude d'impact.

Il convient de plus de rappeler que la démarche réalisée par le promoteur ne remplace pas l'obligation de la Couronne de consulter les communautés autochtones dont les droits et intérêts pourraient être affectés par ce projet et, plus directement, par sa mise en œuvre. Ce n'est qu'après l'analyse menée par votre ministère qu'il sera possible d'évaluer si, conformément au *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones*, une telle obligation existe dans ce dossier.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

Lucien-Pierre Bouchard

**Rail, Marie-Emmanuelle**

---

**De:** Simard, Isabelle  
**Envoyé:** 6 février 2012 10:38  
**À:** Rail, Marie-Emmanuelle  
**Cc:** Hébert, Nancy; East, Susan  
**Objet:** Desserte ferroviaire Grande-Anse

Bonjour Madame Rail

Pour faire suite à notre conversation téléphonique et afin de ne pas retarder les audiences, je vous confirme que suite aux engagements pris par le promoteur relativement aux espèces exotiques envahissantes (EEE) dans le cadre du projet cité en rubrique, l'étude d'impact sur l'environnement est maintenant jugée recevable en ce qui concerne le volet EEE.

Si vous avez des questions n'hésitez pas à me contacter.

Cordialement,

Isabelle Simard, biologiste Ph.D.  
Service de l'expertise en biodiversité  
Direction du patrimoine écologique et des parcs  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 4e étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7, case 21  
Tél.: (418) 521-3907 poste 4417  
Télec.: (418) 646-6169  
[Isabelle.Simard@mddep.gouv.qc.ca](mailto:Isabelle.Simard@mddep.gouv.qc.ca)

**Avis de confidentialité**

**Ce courriel est une communication confidentielle et l'information qu'il contient est réservée à l'usage exclusif du destinataire. Si vous n'êtes pas le destinataire visé, vous n'avez aucun droit d'utiliser cette information, de la copier, de la distribuer ou de la diffuser. Si cette communication vous a été transmise par erreur, veuillez la détruire et nous en aviser immédiatement par courriel.**

-----Message d'origine-----

**De :** Rail, Marie-Emmanuelle  
**Envoyé :** 6 février 2012 10:10  
**À :** Simard, Isabelle  
**Objet :** RE : Par éolien Des Moulins - Phase 2

Voici la nouvelle version du document.

Marie-Emmanuelle Rail, Biologiste, M. Sc. Eau  
Chargée de projet  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Direction des évaluations environnementales  
tél: (418) 521-3933 p. 4671  
fax: (418) 644-8222  
[marie-emmanuelle.rail@mddep.gouv.qc.ca](mailto:marie-emmanuelle.rail@mddep.gouv.qc.ca)

**Rail, Marie-Emmanuelle**

---

**De:** Lacouline, Raynald  
**Envoyé:** 1 février 2012 13:20  
**À:** Rail, Marie-Emmanuelle  
**Objet:** RE : Desserte ferroviaire Grande-Anse - nouvelles reponses

Madame Rail, la réponse à la question 11 est recevable et acceptable.

La réponse à la question 12 est recevable sauf que le promoteur a omis de localiser, sur carte, le ou les endroits où l'eau souterraine pourrait éventuellement être contaminée advenant un déversement accidentel. En procédant par élimination on devine que c'est dans la portion du territoire qui se situe plus loin que le chaînage 10+100.

Espérant le tout conforme

Bonne journée

Raynald Lacouline, ing.

-----Message d'origine-----

**De :** Rail, Marie-Emmanuelle  
**Envoyé :** 1 février 2012 11:28  
**À :** Lacouline, Raynald  
**Objet :** Desserte ferroviaire Grande-Anse - nouvelles reponses

Bonjour M. Lacouline,

Le promoteur du projet de desserte ferroviaire à Grande-Anse nous a fait parvenir les réponses aux questions supplémentaires que le MDDEP lui a adressées afin d'émettre l'avis de recevabilité de l'étude d'impact.

Les questions relevant de votre avis sont les no. 11 et 12.

Pouvez-vous m'appeler, svp, pour en discuter?

Bonne journée.

Marie-Emmanuelle Rail, Biologiste, M. Sc. Eau  
Chargée de projet  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Direction des évaluations environnementales  
tél: (418) 521-3933 p. 4671  
fax: (418) 644-8222  
[marie-emmanuelle.rail@mddep.gouv.qc.ca](mailto:marie-emmanuelle.rail@mddep.gouv.qc.ca)

**DESTINATAIRE :** Monsieur Hervé Chatagnier, chef de service par intérim  
Service des projets en milieu terrestre

**DATE :** Le 21 novembre 2011

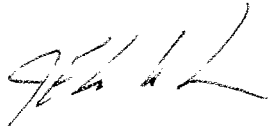
**OBJET :** **Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de  
Grande-Anse  
(3211-08-011)**

---

La présente fait suite à votre demande du 18 octobre 2011 concernant le projet mentionné en rubrique.

Vous trouverez ci-joint la note de M. Michel Duquette, spécialiste en analyse de risques technologiques de notre direction, concernant la recevabilité de l'étude d'impact de ce projet. L'avis conclut que l'étude d'impact est recevable.

Le chef du Service des projets  
industriels et en milieu nordique,



Jean-François Coulombe

p. j.

**DESTINATAIRE :** Monsieur Jean-François Coulombe, chef de service  
Service des projets industriels et en milieu nordique

**DATE :** Le 18 novembre 2011

**OBJET :** **Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de  
Grande-Anse  
(3211-08-011)**

---

La présente note fait suite à la demande d'avis du 18 octobre 2011 sur le volet « risques d'accidents technologiques » du projet cité en rubrique. Pour ce faire, nous avons consulté plus particulièrement les informations fournies par l'initiateur dans les documents « Réponses aux questions et commentaires des autorités provinciales responsables – Préliminaire d'AECOM 24/08/2011 » d'août 2011 et « Étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec – Rapport principal » de septembre 2011.

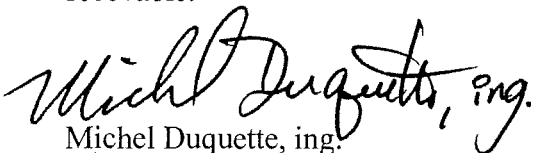
Cet avis porte uniquement sur le volet « risques technologiques » et s'appuie sur le guide « Analyse de risques d'accidents technologiques majeurs » délivré par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qui définit et précise les attentes en matière d'analyse de risques d'accidents technologiques.

### **Description sommaire du projet**

Le projet vise à construire une desserte ferroviaire d'une longueur d'environ 12,5 km qui relierait le terminal maritime de Grande-Anse au réseau ferroviaire québécois. Localisée dans l'arrondissement La Baie de la ville de Saguenay, région administrative du Saguenay-Lac-Saint-Jean, la desserte à l'étude serait reliée à la voie principale de la compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay. Le projet vise particulièrement le développement d'un parc industriel maritime intermodal sur le site de Grande-Anse.

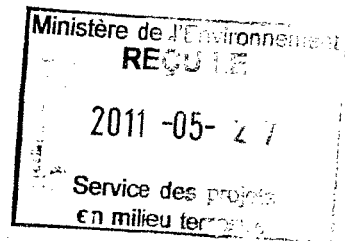
### **Conclusion**

Les informations relatives au volet risques d'accidents technologiques, présentées par l'initiateur, sont suffisantes pour rendre l'étude d'impact sur l'environnement recevable.

  
Michel Duquette, ing.

Spécialiste en analyse de risques technologiques

Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : 418 521-3933  
Télécopieur : 418 644-8222  
Internet : [www.mddep.gouv.qc.ca](http://www.mddep.gouv.qc.ca)



**DESTINATAIRE :** Madame Marie-Claude Théberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre

**DATE :** Le 26 mai 2011

**OBJET :** **Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de  
Grande-Anse  
(3211-08-011)**

---

La présente fait suite à votre demande du 30 mars 2011 concernant le projet mentionné en rubrique.

Vous trouverez ci-joint la note de M. Michel Duquette, spécialiste en analyse de risques technologiques de notre direction, concernant la recevabilité de l'étude d'impact de ce projet. L'avis souligne l'absence d'un plan préliminaire des mesures d'urgence en phase construction tel qu'exigé par la directive.

En conséquence, l'avis conclu que l'étude d'impact n'est pas recevable et ne le sera pas tant et aussi longtemps qu'un plan préliminaire des mesures d'urgence conforme aux exigences de la directive ne sera pas remis par l'initiateur de projet.

Le chef du Service des projets  
industriels et en milieu nordique,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "J.F. Coulombe".

Jean-François Coulombe

P. j.

**DESTINATAIRE :** Monsieur Jean-François Coulombe, chef de service  
Service des projets industriels et en milieu nordique

**DATE :** Le 25 mai 2011

**OBJET :** **Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse**  
**(3211-08-011)**

---

La présente note fait suite à la demande d'avis du 30 mars 2011 sur le volet « risques d'accidents technologiques » du projet cité en rubrique. Pour ce faire, nous avons consulté plus particulièrement les informations fournies par l'initiateur dans le document « *Étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec – Rapport principal et Documents annexes* » de janvier 2011.

Cet avis porte uniquement sur le volet « risques technologiques » et s'appuie sur le guide « *Analyse de risques d'accidents technologiques majeurs* » délivré par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qui définit et précise les attentes en matière d'analyse de risques d'accidents technologiques.

### **Description sommaire du projet**

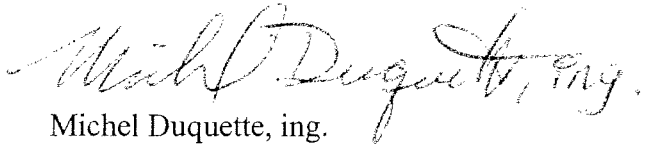
Le projet vise à construire une desserte ferroviaire d'une longueur d'environ 12,5 km qui relierait le terminal maritime de Grande-Anse au réseau ferroviaire québécois. Localisée dans l'arrondissement La Baie de la ville de Saguenay, région administrative du Saguenay–Lac-Saint-Jean, la desserte à l'étude serait reliée à la voie principale de la compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay. Le projet vise particulièrement le développement d'un parc industriel maritime intermodal sur le site de Grande-Anse.

### **Conclusion**

Les informations relatives au volet risques d'accidents technologiques, présentées par l'initiateur, sont insuffisantes pour rendre l'étude d'impact sur l'environnement recevable.

...2

L'initiateur de projet devra élaborer un plan préliminaire des mesures d'urgence pour la phase construction de la desserte ferroviaire de Grande-Anse tel qu'exigé par la directive. Lorsque le plan préliminaire des mesures d'urgence sera complété et s'il est jugé satisfaisant, alors un avis de recevabilité sera émis.



Michel Duquette, ing.

Spécialiste en analyse de risques technologiques





## NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Normand Boulianne, chef de service  
Service de l'aménagement et des eaux souterraines

DATE : Le 16 novembre 2011

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

N/Réf. : SCW-708041

---

### Introduction

La Direction des évaluations environnementales (DÉE) du MDDEP demande si les renseignements additionnels contenus dans un document<sup>1</sup> ont été traités de façon satisfaisante. Les informations transmises sont en réponse aux questions et commentaires que la DÉE a adressés à l'initiateur du projet.

### Commentaires

La question no 10 portait sur l'inventaire des puits à l'intérieur d'une distance de 100 m du futur tracé ferroviaire.

On apprend dans la réponse que les résidences sont reliées à un réseau d'aqueduc. Le seul puits inventorié (selon SIH) est à plus de 1000 m de distance. Implicitement la réalisation d'un inventaire des puits et de la qualité de leur eau n'est pas à faire. De plus, il n'y aura pas de puits à obturer aux trois résidences qui seront déplacées.

---

<sup>1</sup> Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse, Réponses aux questions et commentaires des autorités provinciales responsables, préliminaire d'Aecom, 24/08/2011, dossier 11257, août 2011.

...2

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.

La réponse confirme l'absence de tels puits sur une distance de 100 m de la desserte ferroviaire. Cependant, la directive du MDDEP (via la DÉE) porte sur les sources d'alimentation en eau potable et sur les aires d'alimentation et de protection autour des ouvrages de distribution d'eau potable. Ainsi, il faudra redemander à l'initiateur du projet de confirmer l'absence de tels puits, mais en spécifiant que la surface à considérer est celle représentant l'aire d'alimentation de tels ouvrages de captage. Si la desserte ferroviaire recoupe une partie de l'aire d'alimentation d'un puits desservant un réseau d'aqueduc, il faudra documenter la vulnérabilité de l'eau souterraine à cet endroit et le cas échéant, les mesures de mitigation qui seront mises en œuvre pour éviter une contamination de l'eau souterraine.

La question 12 visait la vulnérabilité des eaux souterraines, envers des contaminants qui seraient transportés avec les eaux de ruissellement pouvant détériorer ponctuellement les eaux de surface et même atteindre les eaux souterraines. La question portait plus particulièrement de localiser sur une carte les endroits vulnérables à la contamination des eaux souterraines et d'élaborer sur les mesures d'atténuation qui seront prises advenant un cas de déversement.

La carte de localisation des zones vulnérables à la contamination des eaux souterraines ainsi que les mesures d'atténuation n'ont pas été présentées; il faudra la demander.

### **Conclusion -Recommandation**

Les résidences autour de ce projet de desserte ferroviaire sont alimentées en eau potable par un réseau d'aqueduc, en conséquence, il n'y a pas d'inventaire à réaliser sur des puits; implicitement, il n'y aura pas de puits à obturer aux trois (3) résidences qui seront déplacées.

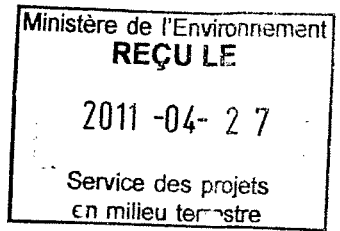
Dans le dernier document, on confirme l'absence de puits municipal ou de plus alimentant plus de 20 personnes sur une distance de 100 m. Cependant, la directive ministérielle porte sur l'aire d'alimentation et de protection de ces ouvrages. À cet effet, il faudra faire confirmer que le projet de desserte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

Dans les informations transmises,<sup>2</sup> 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 il faut la demander.

Raynald Lacouline, ing.

---

<sup>2</sup> Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse, étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, rapport principal, Aecom - Groupe IBI/DAA, dossier 10653, janvier 2011



## NOTE

DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 21 avril 2011

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

N/Réf. : SCW - 708041

---

Vous trouverez ci-joint l'avis technique produit par M. Raynald Lacouline, ing., concernant le dossier précité.

Pour un complément d'information, n'hésitez pas à communiquer avec monsieur Lacouline, au numéro : ☎ 521-3885, poste 4819.

Le chef de service,

  
Normand Boulianne

p. j.

## NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Normand Boulianne, chef de service  
Service de l'aménagement et des eaux souterraines

DATE : Le 21 avril 2011

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

N/Réf. : SCW-708041

---

### Introduction

La Direction des évaluations environnementales (DÉE) dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement a transmis une copie<sup>1</sup> de l'étude d'impact sur le dossier cité en objet. La DÉE demande d'indiquer selon notre champ de compétence, si tous les éléments requis dans la directive ont été traités et s'ils ont été traités de façon satisfaisante et valable.

### Généralités

Ce projet porte sur l'aménagement d'une voie ferrée pour relier le terminal maritime localisé à Grande-Anse, sur la rivière Saguenay, avec la voie ferrée existante Roberval-Saguenay.

Le tronçon projeté aura une longueur de 12,5 km avec une emprise de l'ordre de 24,4 m. Le tronçon peut être divisé en deux sections, soit la section nord et la section sud. La section nord d'une longueur de 2,4 km est en zone de collines rocheuses et de till; on note l'absence de résidences (Google Earth).

---

<sup>1</sup> Promotion Saguenay et Administration portuaire du Saguenay, Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse, Étude d'impact déposée au ministre du Développement durable de l'Environnement et des Parcs du Québec, rapport principal et documents annexes, Aecom-Groupe IBI DAA, dossier 10653, janvier 2011.

...2

Le second tronçon de 10,1 km se trouve dans une plaine de dépôts argileux (ancienne mer Laflamme) et traverse des zones boisées, notamment, des tourbières, ainsi que des zones agricoles.

En dehors du parc industriel intermodal, trois routes sont recoupées le long du tracé retenu et on note une dizaine de résidences (Google Earth) dont trois seront déplacées et deux se situent à moins de 60 m (appelé zone tampon dans le texte).

### **Commentaires**

La directive du ministère (via la DÉE) propose une liste des principales composantes susceptibles d'être décrites dans l'étude d'impact notamment :

- Le contexte hydrogéologique (qualité physicochimique des eaux souterraines, identification des formations aquifères, de leur vulnérabilité et de leur importance, direction d'écoulement);
- Les sources d'alimentation en eau potable (en identifiant : puits privés, puits municipaux et autres) ainsi que les aires d'alimentation et de protection autour de ces ouvrages.

La section de l'étude qui porte sur l'hydrogéologie est succincte (deux paragraphes dont un en page 41 et l'autre en page 45). Le seul puits répertorié est tiré du SIH (système d'information hydrogéologique du MDDEP) et la qualité de l'eau souterraine semble traitée à partir de valeurs tirées d'une étude régionale.

Ainsi, pour ce projet, le promoteur devra faire un inventaire des ouvrages de captage d'eau souterraine le long du tracé retenu et cet inventaire devrait s'étendre sur une distance de l'ordre de 100 m de part et d'autre du tracé. Cet inventaire devrait entre autres, comprendre : le type de puits, la profondeur, les épaisseurs et les types de dépôts meubles, le type d'utilisation, le nombre de personnes ou d'animaux desservis, le débit soutiré, la qualité de l'eau souterraine. Les paramètres à analyser pour la qualité de l'eau souterraine sont notamment : fer, pH, chlorures, dureté, manganèse, conductivité électrique, fluorures, nitrites-nitrates, azote ammoniacal.

L'étude mentionne que la couche de dépôts argileux est imperméable et minimise l'infiltration de l'eau (page 41). Cependant en page 152, l'étude mentionne que des contaminants (lubrifiants, carburants, liquides de refroidissements, etc.) transportés avec les eaux de ruissellement pourront détériorer ponctuellement la qualité des eaux de surface, et parfois même atteindre les eaux souterraines.

De plus en page 179, l'étude mentionne qu'un déversement très important (produits pétroliers) pourrait atteindre les eaux souterraines. De ce qui précède, il faudra faire préciser l'épaisseur de la couche de dépôts argileux, indiquer les endroits vulnérables ainsi que les mesures d'atténuation qui seront prises advenant un cas de déversement.

Suivant les figures de localisation du projet, on déduit qu'il n'y a pas de puits municipal ou de puits alimentant plus de 20 personnes; cependant, il faudra le faire confirmer pour les besoins du dossier.

Par ailleurs, l'étude mentionne que trois résidences seront déplacées; il faudrait s'assurer que tous les puits abandonnés à la suite de ce projet seront obturés avec un matériau étanche tel que de la bentonite.

### **Conclusion**

Un projet de desserte ferroviaire a été présenté à la DÉE du MDDEP. Ce projet porte sur la construction d'une voie ferrée de 12,5 km de long dont la majorité du tronçon se situe dans une plaine. À l'intérieur de cette plaine se trouvent des résidences qui sont probablement alimentées en eau potable à l'aide de puits, et on note l'absence de données dans l'étude d'impact soumise à la DÉE. Par ailleurs, cette étude d'impact mentionne du dépôt argileux dans la plaine cependant, tel que présenté, l'eau souterraine peut être contaminée, soit par ruissellement ou à la suite d'un déversement et à cet effet des informations additionnelles doivent être demandées.

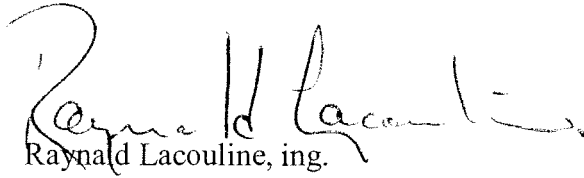
### **Recommandation**

Demander un inventaire des puits localisés jusqu'à une distance de 100 mètres du tracé retenu pour la nouvelle voie ferrée. Cet inventaire doit comprendre, sans être limitatif : le type de puits, la profondeur, les épaisseurs et les types de dépôts meubles, le type d'utilisation, le nombre de personnes ou d'animaux desservis, le débit soutiré, la qualité de l'eau souterraine. Les paramètres à analyser pour la qualité de l'eau souterraine sont notamment : fer, pH, chlorures, dureté, manganèse, conductivité électrique, fluorures, nitrites-nitrates, azote ammoniacal.

Demander des précisions sur l'épaisseur de la couche de dépôts argileux, indiquer les endroits vulnérables à la contamination des eaux souterraines et d'élaborer sur les mesures d'atténuations qui seront prises advenant un cas de déversement.

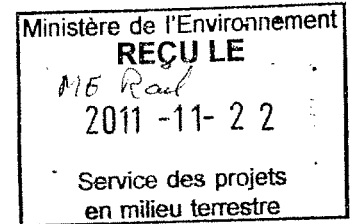
Informez le promoteur que tous les puits abandonnés à la suite de ce projet doivent être obturés avec un matériau étanche tel que de la bentonite.

Demandez la confirmation de l'absence de puits municipal ou de puits alimentant plus de 20 personnes.



Raynald Lacouline, ing.





**NOTE**

**DESTINATAIRE :** Monsieur Hervé Chatagnier, chef de service par intérim  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

**DATE :** Le 18 novembre 2011

**OBJET :** **Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse**

**V/Réf. : 3211-08-011**

**N/Réf. : DPQA 1070**

---

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint l'avis technique préparé par M. Mario Dessureault, ingénieur, concernant le projet mentionné en rubrique.

Prenez note que j'appuie la conclusion et la recommandation de M. Dessureault.

Afin de faciliter notre gestion, nous avons attribué un numéro de dossier « DPQA » auquel je vous prierais de référer dans toute correspondance ultérieure relative à ce dossier.

Le directeur,



Michel Goulet

MG/lb

p. j.

c. c. M. Mario Dessureault, ing., DPQA

## EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : Monsieur Michel Goulet, directeur  
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Mario Dessureault, ing., M.Sc.A

DATE : Le 18 novembre 2011

OBJET : Évaluation, pour le volet des impacts sonores, de la recevabilité des réponses du promoteur du « Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse » aux questions et commentaires du MDDEP

V/Réf. : 3211-08-011

N/Réf. : DPQA 1070

---

### 1. Objet de la demande

La demande qui nous est adressée par la Direction des évaluations environnementales, en date du 24 octobre 2011, sous la signature de M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, ingénieure et chef du Service des projets en milieu terrestre, consiste à évaluer, pour le volet des impacts sonores, la recevabilité des réponses du promoteur du « Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse » aux questions et commentaires du MDDEP, daté du 11 juillet 2011.

### 2. Évaluation et réaction aux réponses du promoteur

#### 2.1 Concernant la réponse QC-19

La réponse à QC-19 est jugée recevable tout en suscitant un commentaire additionnel. L'information véhiculée sur le site Internet de Pylon Électronics peut laisser croire que ce laboratoire possède l'accréditation pour étalonner les sonomètres et les calibreurs acoustiques conformément aux normes CEI applicables. Or, la portée d'accréditation CLAS de Pylon Électronics<sup>1</sup> ne couvre pas l'étalonnage des sonomètres et des calibreurs

<sup>1</sup> Adresse Internet : [http://infoex.nrc-cnrc.gc.ca/inms/CLAS2000-02\\_fr\\_Pylon\\_ver4-0\\_2010-10-19.pdf](http://infoex.nrc-cnrc.gc.ca/inms/CLAS2000-02_fr_Pylon_ver4-0_2010-10-19.pdf)

acoustiques. C'est en questionnant l'écart de tarifs entre certains laboratoires<sup>2</sup> que nous avons récemment été informés de cette situation.

Par ailleurs, le plus récent étalonnage des équipements, soit celui du 16 mars 2011, a été réalisé par PCB Piezotronics, dont nous jugeons les accréditations américaines comme étant équivalentes à l'accréditation canadienne CLAS<sup>3</sup>. Ainsi, si PCB Piezotronics n'a pas eu à corriger ou réparer un quelconque problème qui aurait pu affecter la précision de l'un ou l'autre des appareils, nous allons considérer les relevés sonores pris entre le 23 février 2010 et le 16 mars 2011 comme étant recevables.

## 2.2 Concernant la réponse QC-20

La réponse à QC-20 est jugée recevable.

## 2.3 Concernant la réponse QC-21

La réponse à QC-21 est jugée recevable.

## 2.4 Concernant la réponse QC-26

La réponse à QC-26 n'est pas jugée recevable. 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 »<sup>4</sup> 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

---

<sup>2</sup> Pour plus d'information sur l'accréditation CLAS : [http://infoex.nrc-cnrc.gc.ca/inms/search\\_clas\\_f.html](http://infoex.nrc-cnrc.gc.ca/inms/search_clas_f.html)

<sup>3</sup> Au Canada, l'accréditation des laboratoires d'étalonnage incombe conjointement au Conseil canadien des normes (CCN) et au Conseil national de recherches du Canada (CNRC) qui administrent l'un le Programme d'accréditation des laboratoires Canada (PALCAN) et l'autre le Service d'évaluation des laboratoires d'étalonnage (CLAS). Le programme CLAS fournit l'évaluation et la certification technique des capacités spécifiques de mesurage des laboratoires d'étalonnage à l'appui du Système national de mesure du Canada.

<sup>4</sup> Document préparé pour L'Association de chemins de fer du Canada (ACFC) et La Fédération canadienne des municipalités (FCM), version réimprimée en août 2007.

cette norme<sup>5</sup>. 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.

#### 2.5 Concernant la réponse QC-27

La façon de présenter l'information à QC-27 est jugée recevable. Le tableau devra toutefois être révisé à la lumière des nouvelles simulations sonores.

#### 2.6 Concernant la réponse QC-35

La réponse à QC-35 est jugée recevable

#### 2.7 Concernant la réponse QC-37

La réponse à QC-37 n'est pas jugée recevable. 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.

#### 2.8 Concernant la réponse QC-38

En ce qui concerne la réponse à 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, tout autre référence récente et reconnue en matière

---

<sup>5</sup> 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.

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.

#### 2.9 Concernant la réponse QC-47

La réponse à QC-47 est jugée recevable

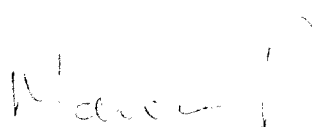
#### 2.10 Concernant la réponse QC-49

La façon de présenter l'information est jugée recevable. Les figures et les plans devront toutefois être corrigés en considérant les nouvelles simulations sonores.

### **3. Conclusion et recommandation**

Plusieurs réponses du promoteur sont jugées recevables en ce qui concerne le volet des impacts acoustique. Toutefois, des simulations sonores ainsi que certaines précisions et certains ajouts sont nécessaires pour être en mesure de juger l'ensemble des informations relative à l'étude d'impact comme étant recevable.

Conséquemment, nous demandons au promoteur de compléter l'évaluation des impacts sonores, en considérant les commentaires précédents.



Mario Dessureault, ing., M.Sc.A.

MD/lb



**NOTE**

**DESTINATAIRE :** Madame Marie-Claude Thériberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

**DATE :** Le 23 juin 2011

**OBJET :** **Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de  
Grande-Anse  
Bruit de source fixe et bruit routier**  
V/Réf. : 3211-08-011  
N/Réf. : DPQA 1070

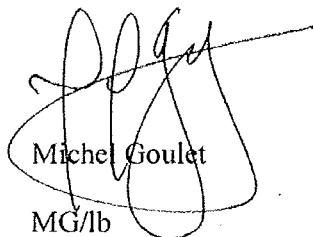
---

Suite à votre demande du 4 mai dernier, vous trouverez ci-joint l'avis technique préparé par M. Mario Dessureault, ingénieur, concernant le projet mentionné en rubrique.

Prenez note que j'appuie la conclusion et la recommandation de M. Dessureault.

Afin de faciliter notre gestion, nous avons attribué un numéro de dossier « DPQA » auquel je vous prierais de référer dans toute correspondance ultérieure relative à ce dossier.

Le directeur,



Michel Goulet  
MG/lb

p. j.

c. c. M. Mario Dessureault, DPQA

## EXPERTISE TECHNIQUE

**DESTINATAIRE :** Monsieur Michel Goulet, directeur  
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

**EXPÉDITEUR :** Mario Dessureault, ing., M.Sc.A

**DATE :** Le 21 juin 2011

**OBJET :** Évaluation, pour le volet des impacts sonores, de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du « Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse »

V/Réf. : 3211-08-011  
N/Réf. : DPQA 1070

---

### 1. Objet de la demande

La demande qui nous est adressée par la Direction des évaluations environnementales, en date du 4 mai 2011, sous la signature de M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, ingénieure et chef du Service des projets en milieu terrestre, consiste à évaluer, pour le volet des impacts sonores, la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du « Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse ».

### 2. Recevabilité de l'étude

#### 2.1 Section 2.5.5.2. - Nature des relevés

L'étude devrait confirmer, le cas échéant, que chaque sonomètre a été étalonné avant et après chaque série de mesures avec une source étalon et qu'aucune des corrections notées n'est supérieure à 0,5 dB. De même, nous demandons que l'étude identifie le(s) laboratoire(s) accrédité(s) qui a (ou ont) validé la précision des sonomètres et des sources étalons au cours de la dernière année, ainsi que les dates de ces validations.

Par ailleurs, les microphones des sonomètres semblent avoir été localisés à proximité du boulevard de la Grande-Baie Nord, pour le point P1, et du chemin Saint-Joseph, pour le

...2

point P2. Or, dans leurs cours arrière, les résidences font un effet d'écran acoustique qui devrait diminuer de façon significative le bruit routier. L'augmentation du bruit ressenti lors d'un passage de train pourrait donc être plus important que ce qui est illustré au tableau 48 de la section 4.3.7. Nous demandons donc qu'en sus des relevés déjà pris aux points P1 et P2, que l'on mesure le bruit initial dans les cours arrière des résidences sises aux points P1 et P2, soit au 3855 du boulevard de la Grande-Baie Nord et au 5083 du chemin Saint-Joseph. Le microphone devra être localisé en recherchant les zones extérieures les plus tranquilles dont les résidents font usage. Toute évaluation des impacts acoustiques devra, le cas échéant, être révisée et corrigée en tenant compte des nouvelles valeurs obtenues.

Au point P3, deux approches sont possibles: soit que le promoteur concède que le climat acoustique habituel y est initialement très calme, c'est-à-dire inférieur à 45 dB le jour et à 40 dB la nuit, ou soit que l'on fasse des relevés sonores sur 24 heures en l'absence de sources de bruit inhabituelles pour le secteur.

## 2.2 Section 4.1.7.1 - Méthodologie

Le document intitulé « Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation » auquel réfère l'étude d'impact, à la fois pour la méthodologie de simulation et pour les exigences sonores, n'est plus distribué par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). Ce document, qui date de plus de 30 ans, n'est dorénavant disponible qu'en bibliothèque pour consultation. Son contenu ne correspond plus aux politiques actuelles de la SCHL<sup>1</sup>. Conséquemment, ni la méthodologie de simulation, ni les exigences sonores dont fait mention l'étude ne peuvent être jugées recevables.

### 2.2.1 Méthodologie de simulation

Nous demandons donc de reprendre les simulations sonores en utilisant un modèle de propagation récent (ou mis à jour récemment) et bien adapté au bruit ferroviaire.

### 2.2.1 Exigences sonores

Pour les problématiques de bruit ferroviaire, la SCHL nous réfère dorénavant aux « Lignes directrices et meilleurs pratiques »<sup>2</sup>, un document préparé pour L'Association de chemins de fer du Canada (ACFC) et La Fédération canadienne des municipalités (FCM). Dans ce document, on retrouve des critères (ou exigences) plus actuels pour le bruit ferroviaire, selon le type d'espace et la période visée (voir tableau 1).

<sup>1</sup> Information obtenue à la SCHL de Eva-Marie Neumann, analyste d'information sur l'habitation, Marketing de la Société, Courriel : [eneumann@cmhc-schl.gc.ca](mailto:eneumann@cmhc-schl.gc.ca) - Téléphone : 613 748-2300, poste 3245

<sup>2</sup> Le lien Internet pour consulter ce document est : [http://www.proximityissues.ca/french/MaterialsContent/2007\\_Guidelines\\_fr.pdf](http://www.proximityissues.ca/french/MaterialsContent/2007_Guidelines_fr.pdf)



**Tableau 1 - Critères pour le bruit recommandés par l'ACFC et la FCM, tirés des « Lignes directrices et meilleurs pratiques » - Nouveaux lotissements résidentiels ou autres utilisations sensibles du sol à proximité de corridors ferroviaires**

TYPE D'ESPACE	PÉRIODE	NIVEAU SONORE LIMITE Leq (dBA) Rail
Chambres à coucher, locaux pour dormir des hôpitaux, maisons de repos/centres d'accueil, etc.	23 h à 7 h	35
Salle de séjour/salle à manger, locaux pour dormir des hôtels/motels, aires de séjour/de repas des hôpitaux, écoles, maisons de repos/centres d'accueil, centres de jour, lieux de culte, etc.	7 h à 23 h	40
Bureaux individuels ou semi privés, petites salles de conférence, bibliothèques, etc.	7 h à 23 h	40
Bureaux généraux, aires de réception, boutiques et magasins au détail, etc.	7 h à 23 h	45
Aires de séjour extérieures	7 h à 23 h	55
Fenêtres extérieures des chambres à coucher et locaux pour dormir	23 h à 7 h	50
Fenêtres extérieures des salles de séjour/salles à manger	7 h à 23 h	55

Nous considérons que ces critères constituent une bonne référence de base pour juger de l'acceptabilité du projet. Une modification nous apparaît toutefois appropriée. En effet, au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), deux intervalles sont couramment utilisés pour définir la période de nuit, soit de 19 h 00 à 7 h 00, pour les sources fixes visées par les consignes de la Note d'instructions 98-01, et de 22 h 00 à 7 h 00, lorsque l'on cible plus spécifiquement la protection du sommeil<sup>3</sup>. Pour cette raison, nous recommandons de modifier les périodes définies au tableau 1, en fixant l'heure du début de la nuit à 22 h 00 au lieu de 23 h 00. Le tableau 2 liste les critères et les périodes auxquels nous recommandons de référer pour l'évaluation de l'acceptabilité du projet.

<sup>3</sup> À titre d'exemple, dans le cas des chantiers de construction, la nuit est comprise entre 22 h 00 et 7 h 00, pour fin d'application des limites et lignes directrices préconisées par le MDDEP (voir l'annexe I).

**Tableau 2 - Critères d'acceptabilité recommandés par le MDDEP pour le projet de desserte**

TYPE D'ESPACE	PÉRIODE	CRITÈRES RECOMMANDÉS EN dB
		( $L_{Aeq,15h}$ , le jour) ( $L_{Aeq,9h}$ , la nuit)
Chambres à coucher, locaux pour dormir des hôpitaux, maisons de repos/centres d'accueil, etc.	22 h à 7 h	35
Salle de séjour/salle à manger, locaux pour dormir des hôtels/motels, aires de séjour/de repas des hôpitaux, écoles, maisons de repos/centres d'accueil, centres de jour, lieux de culte, etc.	7 h à 22 h	40
Bureaux individuels ou semi privés, petites salles de conférence, bibliothèques, etc.	7 h à 22 h	40
Bureaux généraux, aires de réception, boutiques et magasins au détail, etc.	7 h à 22 h	45
Aires de séjour extérieures	7 h à 22 h	55
Fenêtres extérieures des chambres à coucher et locaux pour dormir	22 h à 7 h	50
Fenêtres extérieures des salles de séjour/salles à manger	7 h à 22 h	55

### 2.3 Section 4.3.7 - Climat sonore

Considérant que la norme internationale ISO/R 1996-1971 est annulée depuis 1982, nous ne pouvons accepter que cette norme 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.

Par ailleurs, le dernier paragraphe de la section 4.3.7 recommande de concentrer les passages de convoi pendant la période diurne. L'étude devrait nous confirmer si le promoteur entend suivre cette recommandation. Si des passages sont prévus pendant la nuit, les zones habitées où les niveaux sonores  $L_{AFmax}$  sont susceptibles de dépasser 50 dB à l'extérieur (ou 35 dB à l'intérieur) devront être identifiées. Le cas échéant, les impacts

**Annexe I**

**Le bruit communautaire au Québec**

**Politiques sectorielles**

**Limites et lignes directrices préconisées par le ministère  
du Développement durable, de l'Environnement et des  
Parcs relativement aux niveaux sonores provenant  
d'un chantier de construction**

**(Mise à jour de mars 2007)**

de ces déplacements sur la santé et la qualité du sommeil des collectivités riveraines devront être évalués en se basant sur les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) contenues dans le document « Night Noise Guidelines for Europe » de 2009, dont le tableau 5.1 à la page 103 dresse un sommaire.

#### 2.4 Section 6.2 – Programme de suivi environnemental

Suite à la mise en exploitation de la desserte, l'impact sonore du trafic ferroviaire devra être mesuré aux points d'évaluation P1, P2 et P3 et comparé aux prévisions initiales. Advenant des dépassements aux prévisions, l'exploitant devra prévoir la mise en place de mesures d'atténuation pour réduire ses impacts sonores.

#### 2.5 Annexe H – Cartographie des simulations sonores en phase d'exploitation

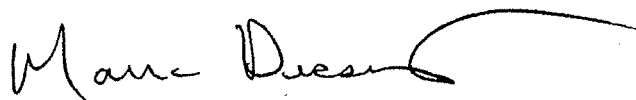
La cartographie des nouvelles simulations sonores devra définir les isocontours (ou isophones) pour les niveaux sonores de 40, 45, 50, 55, 60 et 65 dB, avec l'indicateur  $L_{Aeq,15h}$  pour le jour (7 h 00 à 22 h 00) et, le cas échéant, l'indicateur  $L_{Aeq,9h}$  pour la nuit (22 h 00 à 7 h 00).

#### 2.6 Section 4.2.18 Climat sonore (*pré-construction et de construction*)

Le promoteur devrait nous préciser si les impacts sonores durant les phases de pré-construction et de construction respecteront les limites mentionnées dans le document intitulé « Limites et lignes directrices préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction ». La dernière mise à jour, datée de mars 2007, est jointe à l'annexe I.

### 3. Conclusion et recommandation

Des études et relevés complémentaires, de nouvelles simulations sonores, des précisions et certains ajouts sont nécessaires pour être en mesure de juger cette étude d'impact comme étant recevable. Conséquemment, nous recommandons au promoteur de revoir et de compléter, pour le volet du climat sonore, le contenu de l'étude d'impact.



Mario Dessureault, ing., M.Sc.A.

MD/lb

### 1. Pour le jour

Pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MDDEP a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau acoustique d'évaluation ( $L_{Ae,12h}$ )<sup>1</sup> provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'œuvre est requis de:

- a) prévoir le plus en avance possible ces situations, les identifier et les circonscrire;
- b) préciser la nature des travaux et les sources de bruit mises en cause;
- c) justifier les méthodes de construction utilisées par rapport aux alternatives possibles;
- d) démontrer que toutes les mesures raisonnables et faisables sont prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements;
- e) estimer l'ampleur et la durée des dépassements prévus;
- f) planifier des mesures de suivi afin d'évaluer l'impact réel de ces situations et de prendre les mesures correctrices nécessaires.

### 2. Pour la soirée et la nuit

Pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau acoustique d'évaluation sur une heure ( $L_{Ae,1h}$ ) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ou le niveau de bruit initial s'il est supérieur à 45 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

La nuit (22 h à 7 h), afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être jugée acceptable (sauf en cas d'urgence ou de nécessité absolue). Pour les trois heures en soirée toutefois (19 h à 22 h), lorsque la situation<sup>2</sup> le justifie, le niveau acoustique d'évaluation  $L_{Ae,3h}$  peut atteindre 55 dB peu importe le niveau initial à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » telles qu'elles sont décrites à la section 1.

<sup>1</sup> Le niveau acoustique d'évaluation  $L_{Ae,T}$  (où  $T$  est la durée de l'intervalle de référence) est un indice de l'exposition au bruit qui contient niveau de pression acoustique continu équivalent  $L_{Aeq,T}$ , auquel on ajoute le cas échéant un ou plusieurs termes correctifs pour des appréciations subjectives du type de bruit. Pour plus de détail concernant l'application des termes correctifs, consulter la Note d'instructions 98-01 sur le bruit.

<sup>2</sup> C'est-à-dire lorsque les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant les limites mentionnées au paragraphe précédent pour la soirée et la nuit.



## Note

DESTINATAIRE : M. Hervé Chatagnier, chef de service p. i.  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 7 décembre 2011

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité du « Projet de desserte  
ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse » – Volet  
milieux humides**

N<sup>OS</sup> DOSSIERS : SCW 673804; V/R 3211-08-011; N/R 5145-04-18 [442]

---

La présente fait suite à votre demande, datée du 18 octobre 2011, sur la recevabilité du projet susmentionné. Elle porte exclusivement sur le volet des « milieux humides ».

### **Appréciation de l'impact des composantes du projet sur les milieux humides**

Le promoteur présente une délimitation cartographique des complexes de tourbières qui se trouvent à l'intérieur de la zone d'étude. Elle permet de rendre compte des impacts par rapport à la totalité des milieux humides affectés par l'infrastructure.

Le promoteur montre qu'il met de l'avant une variante qui a un impact moins important sur les tourbières que sur la fragmentation du milieu agricole. Les enjeux nous apparaissent suffisamment documentés pour supporter l'analyse des impacts. À la lumière des nouvelles informations et de l'argumentaire déposé, l'étude d'impact est **recevable** en regard du volet milieu humide.

En ce qui a trait à l'établissement du plan de mesures d'atténuation, les grandes lignes de ces mesures devraient être établies le plus tôt possible dans le processus d'analyse et doivent faire l'objet d'une entente avant l'adoption du décret qui en précisera les conditions. Nous rappelons que le plan de compensation doit permettre d'évaluer la pertinence des compensations proposées, sur le site du projet ou sur un site limitrophe.

...2

Pour toute information supplémentaire, je vous invite à communiquer avec M. Martin Joly au 418 521-3907, poste 4714, ou à l'adresse suivante : [martin.joly@mddep.gouv.qc.ca](mailto:martin.joly@mddep.gouv.qc.ca).

Le chef du Service,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPL', written over a horizontal line.

Jean-Pierre Laniel

JPL/MJ/se



## Note

DESTINATAIRE : M. Hervé Chatagnier, chef de service p. i.  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 28 novembre 2011

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité du « Projet de desserte  
ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse » — volet  
*Espèces exotiques envahissantes***

N<sup>os</sup> DOSSIERS : SCW 673804; V/R 3211-08-011; N/R 5145-04-18 [442]

---

Cet avis porte sur la recevabilité du projet susmentionné et déposé par AECOM–Groupe IBI/DAA en janvier 2011, eu égard à la prévention de l'introduction et de la propagation des espèces exotiques envahissantes (EEE), composante relevant du champ de compétence de la Direction du patrimoine écologique et des parcs (DPÉP).

Afin de prévenir l'introduction et la propagation d'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 afin que les informations touchant les plantes exotiques envahissantes soient versées au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ).

...2



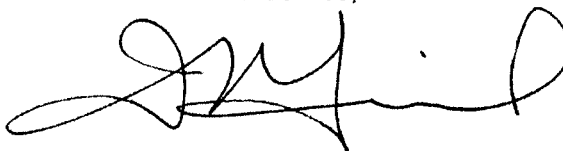
Avant de procéder aux travaux de décapage, le promoteur devra délimiter les colonies de plantes envahissantes afin que les sols décapés des secteurs touchés ne soient pas mélangés au reste du matériel qui sera utilisé par la suite comme remblai. Cette délimitation devra se faire au printemps ou à l'été 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 lit 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.

En conclusion, la DPÉP juge cette étude d'impact **non recevable** eu égard aux espèces exotiques envahissantes. Elle sera jugée recevable lorsque le promoteur s'engagera à mettre en œuvre des mesures pour limiter l'introduction et la propagation des EEE.

Pour toute information supplémentaire, je vous invite à communiquer avec M<sup>me</sup> Isabelle Simard au 418 521-3907, poste 4417 ou à l'adresse courriel suivante : [isabelle.simard@mddep.gouv.qc.ca](mailto:isabelle.simard@mddep.gouv.qc.ca).

Le chef du Service,



Jean-Pierre Laniel

JPL/IS/se

**Rail, Marie-Emmanuelle**

---

**De:** Bouillé, Marie

**Envoyé:** 27 octobre 2011 16:05

**À:** Rail, Marie-Emmanuelle

**Objet:** 442 - Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse

Bonjour Madame Rail,

Concernant le projet cité en rubrique, il ne semble pas y avoir eu de nouveau développement concernant la composante des EFMVS, et le document de réponses aux questions et commentaires produit en juillet 2011 ne mentionne aucune référence aux EFMVS. Nous n'avons donc aucun avis supplémentaire à produire en cette phase de recevabilité, l'avis du 20 juillet 2011 demeurant toujours pertinent.

Si de l'information supplémentaire s'avérait nécessaire, ou pour tout autre commentaire, n'hésitez pas à communiquer avec moi.

Merci et bonne fin de journée!

*Marie Bouillé*, biologiste  
Service de l'expertise en biodiversité  
Direction du patrimoine écologique et des parcs  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
675, boulevard René-Lévesque Est, 4e étage, boîte 21  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

Téléphone: 418 521-3907, poste 4713



## Note

DESTINATAIRE : M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 20 juillet 2011

OBJET : **Avis relatif aux rapports d'inventaires transmis relatif au  
« Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de  
Grande-Anse » Volet - Espèces floristiques menacées et  
vulnérables (EFMVS)**

N<sup>os</sup> DOSSIERS : SCW 673804; V/R : 3211-08-011; N/R : 5145-04-18-[442]

---

La présente fait suite à votre deuxième demande d'avis (par courriel) datée du 7 juin 2011 sur deux addenda<sup>1</sup> non transmis avec l'étude d'impact par les promoteurs « Promotion Saguenay et Administration portuaire du Saguenay » (PAPS) et produits en septembre 2010 par le consultant « GENIVAR ». PAPS répond ainsi à la principale exigence du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) contenue dans l'avis de recevabilité de l'étude susmentionnée datée du 16 mai 2011.

La Direction du patrimoine écologique et des parcs (DPÉP) a pris connaissance du rapport d'inventaire RI1 qui concerne les espèces floristiques menacées et vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS) et le considère comme généralement satisfaisant. Ses commentaires porteront sur les trois aspects suivants : 1) la méthodologie d'inventaire 2) l'inventaire de la végétation dont les EFMVS et 3) les mesures d'atténuation/compensation.

---

<sup>1</sup> GENIVAR, 2010. *Projet de desserte ferroviaire de Grande-Anse - Études préliminaires de l'environnement, Description et inventaire du milieu biophysique récepteur*. Rapport réalisé pour Promotion Saguenay. 46 p. et annexes ou (RI1)

GENIVAR, 2010. *Projet de desserte ferroviaire de Grande-Anse - Études préliminaires de l'environnement, Description et inventaire du milieu biophysique récepteur - Végétation (Addenda)*. Rapport réalisé pour Promotion Saguenay. 5 p., carte et annexe ou (RI1)

...2

## 1. MÉTHODOLOGIE D'INVENTAIRE

Le promoteur a utilisé une approche méthodologique adéquate qui a guidé tout le processus d'inventaire. Et ce, suite à (a) la consultation de l'information consignée au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) et d'autres sources ainsi que (b) de la préparation des inventaires de terrain dans des habitats appropriés susceptibles d'abriter les EFMVS dans la zone d'étude.

## 2. INVENTAIRE ET RAPPORT DE LA VÉGÉTATION

Les relevés d'inventaires effectués du 21 au 23 juin 2010 dans des milieux propices et le rapport produit par une équipe compétente sont satisfaisants. Tel que mentionné dans l'avis daté du 16 mai 2011, on signale uniquement la présence d'environ 200 couronnes de la matteuccie fougère-à-l'autruche (*Matteuccia struthiopteris*) en raison, notamment d'une faible diversité écologique c.-à-d. un très faible potentiel en espèces visées (RI, pp. : i, 6, 7 à 14).

## 3. MESURES D'ATTÉNUATION/COMPENSATION

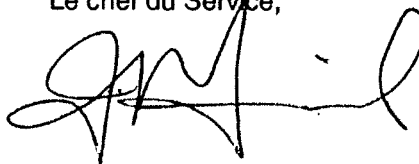
Le consultant GENIVAR ne propose aucune mesure de mitigation en regard de la *Matteuccia struthiopteris*. En guise de rappel, l'espèce a été désignée vulnérable en raison des pressions anthropiques exercées sur ses populations par la cueillette à des fins commerciales. Elle n'est donc pas considérée dans le processus d'analyse et d'approbation au MDDEP (pp. : 1, 9, 11, 12 et 14; fig. 1).

### Conclusion

Après analyse, le MDDEP réitère sa décision et considère l'étude **recevable** eu égard à la composante EFMVS qui relève de son champ de compétence. De plus, à moins de nouveaux développements dans ce dossier, vous n'avez plus à nous considérer lors des étapes ultérieures, ni à nous transmettre les documents afférents sur la recevabilité de la présente étude.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M<sup>me</sup> Marie Bouillé au 418 521-3907, poste 4713.

Le chef du Service,



Jean-Pierre Laniel

JPL/00/se



## Note

**DESTINATAIRE :** Madame Marie-Claude Thérberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

**DATE :** Le 6 juin 2011

**OBJET :** **Avis de recevabilité – Projet de desserte ferroviaire au terminal  
maritime de Grande-Anse – Volet milieux humides**

**N<sup>os</sup> DOSSIERS :** SCW - 673804 ; V/R : 3211-08-011 ; [442]

La présente fait suite à votre demande, datée du 30 mars 2011, sur la recevabilité du projet cité en rubrique. Elle portera exclusivement sur le volet des « milieux humides ».

### **Appréciation de l'impact des composantes du projet sur les milieux humides**

L'analyse des données existantes par le Service de l'expertise en biodiversité confirme que des tourbières seront affectées par les travaux proposés.

Cette analyse a été effectuée à partir des données disponibles du Système d'inventaire écoforestier (SIEF) du ministère des Ressources naturelles et de la Faune et traitées par Canards Illimités Canada afin de faire ressortir les milieux humides en milieu forestier. Conséquemment, et afin de fournir une information plus complète, le promoteur pourrait utiliser ces données pour compléter son analyse des impacts. Ces données peuvent être obtenues directement de Canards Illimités Canada à l'adresse Internet suivante : <http://www.ducks.ca/fr/province/qc/outils/forestier.html>.

Il nous apparaît essentiel que le promoteur présente une délimitation cartographique de tous les milieux humides qui se trouvent à l'intérieur de la zone d'étude. Une cartographie révisée devra être produite afin de localiser et identifier la classe des milieux humides par rapport aux divers projets de tracés de la desserte et de toutes les infrastructures reliées au projet. Il est important de cartographier la totalité du milieu humide en incluant la partie qui est située à l'extérieur du

...2

tracé ou de l'emplacement de l'infrastructure. Ces nouvelles informations permettront au promoteur d'effectuer la mise à jour des impacts anticipés à l'échelle des milieux humides affectés notamment, en terme de superficie touchée, de pourcentage du milieu humide affecté et de fragmentation de ces écosystèmes. La description des impacts le long d'un chaînage et considérant uniquement la largeur de l'emprise est insuffisante pour apprécier correctement les impacts des variantes du tracé.

Le promoteur devra démontrer pourquoi il met de l'avant une variante qui a un impact aussi important sur les milieux humides et comment la séquence d'atténuation (éviter-minimiser-compenser) sera appliquée. Il devra présenter les mesures de minimisation des impacts. À cette fin, le promoteur doit faire la démonstration que des mesures d'évitement et la minimisation des impacts ont été appliquées. Une évaluation de la valeur écologique de ces milieux devra être faite afin que le promoteur puisse déposer un projet de compensation et rendre la réalisation du projet acceptable sur le plan environnemental.

Le plan de compensation, si nécessaire, doit permettre d'évaluer la pertinence des compensations proposées, sur le site du projet ou sur un site limitrophe, en mettant en œuvre l'une ou l'autre des actions suivantes :

- **Restaurer** un milieu humide existant, seulement si la mesure :
  - remet en fonction un milieu humide de type semblable au milieu détruit, de superficie égale ou supérieure;
- **Améliorer** un milieu humide existant ou son écotone<sup>1</sup>, seulement si la mesure :
  - permet d'augmenter les fonctions et la valeur écologique d'un milieu humide;
- **Protéger un milieu naturel terrestre**, seulement si la mesure :
  - contribue à la protection de l'écotone riverain d'un milieu humide;
  - permet de consolider des zones de protection autour des milieux humides (30 m ou plus);
- **Protéger un milieu humide**, seulement si la mesure :
  - permet de consolider la connectivité entre milieux humides;
  - participe à la réalisation d'un projet de corridor biologique.

---

<sup>1</sup> Un écotone correspond à une zone de transition écologique entre deux écosystèmes, par exemple, le passage d'un marais à un marécage. La végétation, le régime hydrique, les sols et le microrelief jouent un rôle important dans la caractérisation d'un écotone.

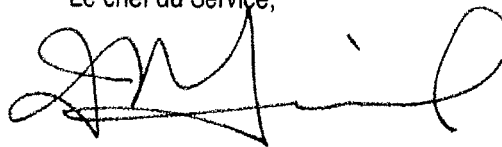
Afin d'établir l'importance de la compensation, on devrait notamment considérer les éléments suivants :

- La valeur écologique du milieu humide altéré ou perdu;
- La durée des impacts;
- Le type de milieu humide altéré ou perdu (étang, marais, marécage, tourbière);
- Le risque d'échec du remplacement du milieu humide altéré ou perdu, notamment par un envahissement du site par des espèces exotiques envahissantes dans ou à proximité du site de compensation;
- La distance entre le site du milieu humide altéré ou perdu et le site de remplacement en privilégiant dans l'ordre (1) le site, (2) un site adjacent (3) le plus proche possible du site d'intervention : dans le même bassin versant ou la même municipalité;
- L'occupation du territoire (pressions anthropiques) autour du site de compensation.

Ainsi, en regard des milieux humides, l'étude d'impact n'est pas jugée recevable.

Pour toute information supplémentaire, je vous invite à communiquer avec M. Martin Joly au 418 521-3907, poste 4714, ou à l'adresse suivante : [martin.joly@mddep.gouv.qc.ca](mailto:martin.joly@mddep.gouv.qc.ca).

Le chef du Service,



Jean-Pierre Lanier

JPL/MJ/jb



## Note

DESTINATAIRE : Mme Marie-Claude Thérberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 16 mai 2011

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité du « Projet de desserte ferroviaire  
au terminal maritime de Grande-Anse » - Volet Espèces  
floristiques menacées et vulnérables (EFMVS)**

N<sup>os</sup> DOSSIERS : SCW - 673804; V/R : 3211-08-011; N/R : 5145-04-18 ; [442]

La présente fait suite à votre demande d'avis datée du 30 mars 2011 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné, déposée en janvier 2011 par les consultants « AECOM et Groupe IBI / DAA » (AGID) et transmise par les promoteurs « Promotion Saguenay et Administration portuaire du Saguenay » (PAPS). Tous les inventaires ont toutefois été réalisés par le consultant GENIVAR (Rapport principal ou R : p. 45). Les commentaires de la Direction du patrimoine écologique et des parcs (DPÉP) porteront spécifiquement sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS).

Sur la base de l'information consignée au CDPNQ (2010) et d'autres sources, on ne rapporte aucune EFMVS sur les sites des travaux, à l'intérieur du territoire à l'étude. Toutefois, la cicutaire maculée variété de Victorin et la matteuccie fougère-à-l'autruche y sont potentiellement présentes (R : pp. 7, 32, 34, 47, 48, 53, 71 et 74, ainsi que fig. 2 et 4).

Des inventaires de validation réalisés du 21 au 23 juin 2010 confirment la présence d'une seule EFMVS dans la zone d'étude, soit la matteuccie fougère-à-l'autruche. Bien que l'étude comprend des détails pertinents desdits inventaires, les promoteurs PAPS ne l'ont pas accompagnée du rapport d'inventaire faisant partie de deux documents<sup>1</sup> de référence importants. Ces inventaires visaient particulièrement les peuplements matures, les milieux humides ou bien drainés et d'autres sites susceptibles d'abriter les espèces visées. La majeure partie (plus de 72 %) de la future emprise

<sup>1</sup> GENIVAR, 2010a. *Projet de desserte ferroviaire de Grande-Anse - Études préliminaires de l'environnement, Description et inventaire du milieu biophysique récepteur*. Rapport réalisé pour Promotion Saguenay. 46 p. et annexes

GENIVAR, 2010b. *Projet de desserte ferroviaire de Grande-Anse - Études préliminaires de l'environnement, Description et inventaire du milieu biophysique récepteur, Milieux aquatiques (Annexe photographique)*. Rapport réalisé pour Promotion Saguenay. 12 p.

...2



ferroviaire est occupée par des milieux humides, principalement les tourbières (67% de l'emprise) (R : pp. 45, 47 à 55, 71, 74, 156, 206 et carte 1; Documents annexes ou D : annexe E). L'espèce observée consiste en :

- la matteuccie fougère-à-l'autruche (*Matteuccia struthiopteris*). De rang de priorité 5 pour la conservation, il s'agit d'une espèce désignée vulnérable en raison des pressions anthropiques exercées sur ses populations par la cueillette à des fins commerciales. Elle n'est donc pas considérée dans le processus d'analyse et d'approbation au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Une population estimée à environ 200 couronnes a été relevée près d'un fossé au nord du chemin Saint-Joseph, à la limite des milieux agricole et forestier.

Le consultant AGID conclut donc à un impact résiduel mineur (ou non significatif) sur les EFMVS en phase de préconstruction et de construction lors des activités du déboisement.

AGID a intégré, dès le début du projet, des mesures d'atténuation générales advenant la présence éventuelle d'EFMVS dans les zones de travaux ou à proximité, des mesures adéquates seront prises, en concertation avec les spécialistes du MDDEP. D'autres mesures particulières qui visent spécifiquement la matteuccie ont été prévues, notamment le balisage de sa colonie, voire la possibilité de réduire la largeur de l'emprise dans l'habitat de l'espèce. Qui plus est, l'étude s'appuie sur un faible potentiel de présence relative d'EFMVS sur les sites de travaux projetés, en raison d'activités anthropiques passées et présentes.

Après analyse, nous corroborons les résultats fournis par les biologistes d'AGID. Cela dit, vu l'absence de deux documents susmentionnés sur les EFMVS inventoriés, la DPÉP demande un complément d'informations en la matière (R : pp. 32, 89 à 91, 148, 163 et 189, ainsi que fig. 4 et 8 à 11).

Par ailleurs, au registre des aménagements et projets connexes, PAPS prévoit, entre autres, le développement d'un parc industriel maritime intermodal et le prolongement de l'autoroute 70. Dans l'immédiat, le territoire à l'étude subit un agrandissement des aires d'entreposage à ciel ouvert le long du chemin du Quai-Marcel-Dionne. En tout état de cause, les promoteurs PAPS devront faire réaliser les études environnementales conséquentes, le cas échéant (R : pp. 22, 23, 31, 90, et 164).

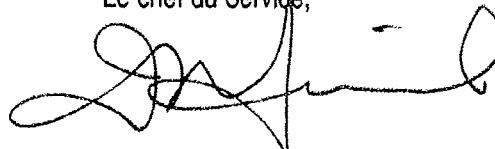
### Conclusion

La DPÉP considère l'étude d'impact recevable au égard des EFMVS, composante qui relève de son champ de compétence. Toutefois, en vue de l'acceptabilité du projet en lien avec la composante visée, il est demandé aux promoteurs PAPS la prise en compte des points suivants, relativement aux rapports d'inventaires :

- Les promoteurs doivent s'engager à transmettre confidentiellement au MDDEP une copie de tous les documents de référence importants, dont ceux mentionnés à la page 206 du Rapport principal, et qui comprennent les rapports d'inventaires détaillés. Ces informations auraient dû accompagner la présente étude d'impact aux fins de bonifier le CDPNQ.
- Ces rapports doivent inclure, outre les périodes propices à chaque espèce visée et la localisation des populations d'espèces relevées, l'aire couverte, la méthodologie utilisée, les relevés de terrain, les dates précises et l'identification des personnes ayant réalisé les inventaires.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M<sup>me</sup> Marie Bouillé au 418 521-3907, poste 4713.

Le chef du Service,



Jean-Pierre Laniel

JPL/00/jb

**Service des écosystèmes et de la biodiversité**

Édifice Marie-Guyart, 4<sup>e</sup> étage, boîte 21  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : 418 521-3907  
Télécopieur : 418 646-6169  
jean-pierre.laniel@mddep.gouv.qc.ca  
Internet : [www.mddep.gouv.qc.ca](http://www.mddep.gouv.qc.ca)

Direction régionale de l'analyse et de  
l'expertise du Saguenay—Lac-Saint-Jean

**DESTINATAIRE :** M. Hervé Chatagnier, chef par intérim du Service des projets  
en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

**DATE :** Le 21 novembre 2011

**OBJET :** **Avis relatif au projet de desserte ferroviaire au terminal  
maritime de Grande-Anse  
(Dossier 3211-08-011)**

Monsieur,

La présente donne suite à votre demande de consultation du 18 octobre 2011 concernant le projet cité en objet.

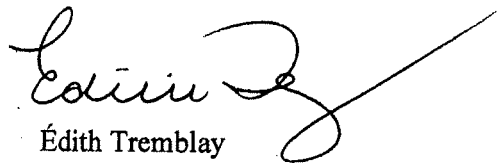
La Direction de l'analyse et de l'expertise du Saguenay—Lac-Saint-Jean estime que les réponses apportées par le promoteur sont satisfaisantes dans l'ensemble. Voici toutefois quelques éléments discordants que nous portons à votre attention :

1. 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 le 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 prendre le chemin des eaux de surface avant même d'être éventuellement «filtrés» par les tourbières.
2. 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 présentement 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.

3. 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.

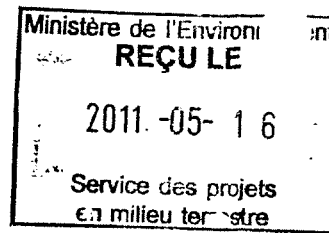
Pour toute précision concernant les présents commentaires, nous vous invitons à communiquer avec Mme Véronique Tremblay, biologiste de notre direction, au (418) 695-7883, poste 379.

La directrice régionale,



Édith Tremblay

ÉT/VT/lp



DESTINATAIRE : Mme Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 12 mai 2011

OBJET : **Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de  
Grande-Anse (3211-08-0011)**

**SCW-707975**

Madame,

La présente donne suite à votre demande de consultation du 30 mars 2011 concernant le projet cité en objet.

Après avoir pris connaissance de l'étude d'impact soumise, nous portons à votre attention les questionnements suivants :

1. Afin d'être éventuellement en mesure d'apprécier l'acceptabilité des impacts permanents qu'entraîneront le projet sur les différents milieux humides répertoriés, il nous apparaît important que le promoteur présente, pour chacun des milieux humides, une carte présentant ses limites exactes et sa superficie totale. Cette information nous permet d'avoir une idée de la proportion relative du milieu humide qui sera affecté par rapport à sa superficie totale. Des photographies de chacun des milieux humides seraient également appréciées.
2. Toujours sur la question des milieux humides, le promoteur sous-entend que l'enlèvement du dépôt organique au profit d'un matériel de remblai n'aura pas d'impact sur l'hydrologie de l'écosystème. Nous ne sommes pas de cet avis et il nous semble que cet aspect mérite d'être documenté davantage pour appuyer cette thèse. Le cas échéant, le suivi proposé de la nappe phréatique devrait permettre de suivre ces impacts dans le détail. Un suivi des impacts fauniques et floristiques découlant des modifications du patron d'écoulement devrait également être mis de l'avant. De plus, les superficies de tourbières affectées par les modifications de l'écoulement doivent à notre avis être considérées comme des pertes permanentes et être considérées dans les superficies à compenser.
3. Le tracé retenu longe certains tronçons de cours d'eau intermittents, notamment aux km 1, 7,5 et 9. Il serait pertinent dans ce contexte d'avoir une description plus détaillée de l'état de la bande riveraine de ces cours d'eau (faune et flore), puisqu'elles seront définitivement perdues.

4. Au km 8, un cours d'eau apparaît dans l'axe du tracé projeté. Est-ce que ce cours d'eau sera canalisé? Si oui, sur quelle distance? Quels seront les impacts hydrauliques, fauniques et floristiques?
5. Au droit du site S13, ne devrait-il pas y avoir une autre traverse de cours d'eau? En effet, un cours d'eau traverse le tracé à cet endroit selon les cartes soumises. Préciser pourquoi ne pas avoir prévu de traverse de cours d'eau.
6. Serait-il possible de préciser ce que l'on entend par la réutilisation des 50 000 mètres cubes de déblais organiques dans l'emprise de la voie ferrée? À tout le moins, s'assurer que ces déblais ne soient pas disposés dans les bandes riveraines de cours d'eau, fossés ou dans des milieux humides.


Bien que nous aurons sans doute l'occasion de vous le préciser aux étapes ultérieures, nous portons tout de même à votre attention les commentaires suivants :

À la section 3.3.12 au sujet de la disposition des déblais organiques, le promoteur devrait s'assurer que l'entreprise Gazon Savard détient les autorisations légales requises pour éventuellement traiter les 100 000 mètres cubes de déblais organiques anticipés.

Enfin, comme vous le savez, l'autorisation des projets en milieux humides implique une démarche spécifique «éviter, minimiser, compenser». Puisque la variante RO-1 semble éviter complètement les milieux humides, il aurait été approprié de savoir pourquoi celle-ci a été écartée en cours de route. Quoiqu'il en soit, le projet impliquera des pertes importantes de superficies en milieu humides, qui devront être compensées. Le promoteur devrait commencer le plus tôt possible à entreprendre des démarches visant à proposer un projet de compensation au MDDEP. En fait, peut-être que le projet de compensation devrait faire partie des éléments de recevabilité de l'étude d'impact, du moins en connaître les grandes lignes avant d'aller plus loin. Nous vous laissons le soin d'en juger. Toutefois, au moment que vous le jugerez opportun, nous vous offrons notre collaboration pour juger de l'acceptabilité de la proposition de compensation.

Pour toute précision concernant les présents commentaires, nous vous invitons à communiquer avec Mme Véronique Tremblay, biologiste de notre direction, au (418) 695-7883, poste 379.

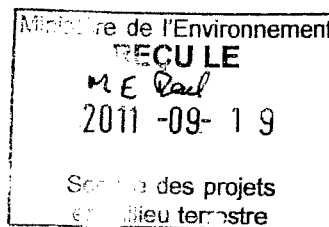
La directrice régionale,



Édith Tremblay

ÉT/VT/mcw

Québec, le 7 septembre 2011



Madame Marie-Claude Théberge  
Chef du Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

N/D : 8686 Corr. : 104708

Objet : Desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse

Madame,

La présente fait suite à votre lettre d'avril dernier nous demandant d'examiner la recevabilité de l'étude d'impact soumise par Promotion Saguenay et Administration portuaire du Saguenay, concernant le projet cité en rubrique.

En ce qui concerne les sujets relevant de notre champ de compétence, les éléments requis par la directive ministérielle ont été traités de façon satisfaisante et valable.

Si toutefois vous désirez obtenir des renseignements complémentaires, veuillez communiquer avec monsieur Jean Fournier, conseiller en développement touristique, qui peut être joint au 418 643-5959, poste 3421.

Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur,

François Côté

FC/JF/lm

