
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Questions et commentaires
pour le projet de réfection de l'enrochement le long de la voie
ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc.
sur le territoire des municipalités régionales de comté de la
Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est
par Chemin de fer Charlevoix inc.**

Dossier 3211-02-261

Le 2 octobre 2009

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES	1
1. MISE EN CONTEXTE DU PROJET	1
2. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR	2
2.1. VÉGÉTATION RIVERAINE ET TERRESTRE	2
2.2. MILIEU HUMAIN	2
3. DESCRIPTION DU PROJET ET DES VARIANTES DE RÉALISATION	2
3.1. INGÉNIERIE DE L'OUVRAGE.....	3
3.2. ÉCHÉANCIER ET PÉRIODES DE TRAVAIL	3
4. ÉVALUATION DES IMPACTS.....	4
4.1. MÉTHODOLOGIE	4
4.2. QUALITÉ DE L'AIR	4
4.3. FAUNE ICHTYENNE.....	4
4.4. TRANSPORT ROUTIER	5
4.5. TRANSPORT FERROVIAIRE	5
5. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE	5
ANNEXE 1	6

INTRODUCTION

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés à Chemin de fer Charlevoix inc. dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de réfection de l'enrochement le long de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc.

Ce document découle de l'analyse réalisée par le service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive de la ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les informations demandées dans ce document soient fournies au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander à la ministre de la rendre publique.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

1. MISE EN CONTEXTE DU PROJET

QC-1 page 1, paragraphe 2

Dans l'étude d'impact, il est inscrit que le projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement puisqu'il vise la stabilisation de berges dans un cours d'eau, à l'intérieur de la limite des hautes eaux printanières moyennes, sur une distance de plus de 300 mètres.

On devrait lire, au lieu de la limite des hautes eaux printanières moyennes : la limite des inondations de récurrence de 2 ans.

QC-2 page 2

Dans la section contexte et raison d'être du projet de l'étude d'impact, l'initiateur doit discuter des impacts appréhendés si le projet n'est pas réalisé afin de compléter la justification de son projet. De plus, il doit préciser le niveau de sécurité à atteindre pour permettre le transport des passagers à la vitesse voulue.

QC-3 page 4, paragraphe 3

L'étude d'impact soulève des préoccupations du public, notamment sur la quiétude de leur milieu de vie. Ces préoccupations sont évoquées, mais ne sont pas discutées. L'initiateur doit discuter de la manière dont ces préoccupations ont été prises en compte par l'initiateur à l'intérieur du projet.

QC-4 page 5, dernier paragraphe

À la section 1.3, il est indiqué que la réfection de la voie ferrée s'inscrit dans le cadre du projet de développement du Massif de Petite-Rivière-Saint-François et qu'aucun aménagement ou projet n'est susceptible d'influencer le projet.

Compte tenu des activités touristiques appréhendées avec le projet de développement du Massif de Petite-Rivière-Saint-François, existe-t-il, à l'intérieur même du projet de développement, des aménagements ou des projets susceptibles d'influencer la conception ou les impacts du projet (que ce soit l'implantation de pistes cyclables, de sentiers piétonniers ou autres)?

2. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

2.1. Végétation riveraine et terrestre

QC-5 page 14, section 2.2.2.6

La méthode utilisée pour décrire et localiser les étendues de végétation littorale ne donne pas suffisamment de précision. La végétation littorale présente au pied de l'enrochement existant à chacun des tronçons doit être caractérisée selon les règles de l'art en la matière, en particulier la présence d'herbiers. L'évaluation des impacts sur la végétation littorale (section 4.2.1.4) doit être refaite à la lumière de données plus précises, en estimant les superficies qui seront affectées par le nouvel enrochement. L'initiateur doit également préciser la méthode qui a permis de déterminer qu'il n'y a pas de végétation riveraine pour les tronçons 9 à 13.

2.2 Milieu humain

QC-6 page 27, dernier paragraphe

Il est écrit dans l'étude d'impact : « De façon plus particulière, les territoires de sept municipalités riveraines sont touchés par le tracé de la voie ferrée, ... ».

Il serait plus juste d'écrire six municipalités et un territoire non organisé.

QC-7 page 29

Les résidences dans le tableau 2.8 devraient être départagées selon qu'elles sont principales, saisonnières ou louées, surtout pour les 3 tronçons où il y a plus de 45 résidences à proximité. Il serait aussi pertinent de savoir si parmi ces résidences se trouvent des lieux d'hébergement touristique. Le nom de la municipalité ou du TNO dans lequel le tronçon se situe devrait également être indiqué.

3. DESCRIPTION DU PROJET ET DES VARIANTES DE RÉALISATION

QC-8 page 33

La description des travaux devrait être plus détaillée et accompagnée d'un schéma ou de photos afin de mieux comprendre comment les gallions seront mis en place et maintenus en place. L'initiateur doit également amener plus de précision sur la manière dont il compte s'y prendre

pour s'assurer que le nouvel enrochement ne causera pas d'empiètement supplémentaire sur l'habitat du poisson. Quelles sont les interventions prévues si des gallions se retrouvent malencontreusement dans le lit du fleuve après un déversement?

QC-9 page 33

L'initiateur doit documenter l'augmentation des activités à la cour de triage et discuter des impacts du camionnage, du bruit, de la poussière, etc. dans ce secteur. Il serait pertinent de connaître le tracé que les camions emprunteront pour se rendre à ce site.

3.1 Ingénierie de l'ouvrage

QC-10 page 33

Il ne semble pas y avoir de clef d'enrochement incrustée dans le pied de talus, des informations supplémentaires doivent être apportées afin d'expliquer la stabilité et la pérennité d'un tel enrochement. De plus, compte tenu des conditions hydrauliques, les informations présentées sur les sections types des travaux d'enrochement (annexe 3) sont incomplètes. Les types de matériaux, les calibres ainsi que les épaisseurs proposées ne sont pas indiqués. Ces informations permettraient de valider la stabilité des ouvrages. Les niveaux d'eau équivalents à des crues de 20 ans et de 100 ans ainsi que l'onde de submersion maximale devraient apparaître sur ces sections types. Des coupes-types, conçues par un ingénieur sont nécessaires.

3.2 Échéancier et périodes de travail

QC-11 page 34

Il existe une politique sectorielle au MDDEP concernant le bruit communautaire au Québec qui indique les limites et lignes directrices préconisées par le MDDEP relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction (annexe 1). La période de nuit à l'intérieur de cette politique s'étend de 22 h à 7 h le matin. L'étude d'impact indique que les journées de travail débutent à 6 h le matin, il faudrait expliquer la nécessité de commencer à 6 h particulièrement dans les zones à proximité des habitations.

QC-12 page 34

L'étude d'impact ne fournit pas d'information sur le déroulement des travaux à l'intérieur de chaque tronçon. L'initiateur doit détailler la séquence des travaux à l'intérieur de l'échéancier et démontrer comment il tient compte de la saison touristique et des contraintes fauniques lors de ses travaux, telles que par exemple la présence de concentrations d'oiseaux migrateurs à certains tronçons ou la période de fraye du capelan.

QC-13 page 34

L'échéancier avancé par l'initiateur s'échelonne d'avril à novembre 2010. Cet échéancier est-il réaliste compte tenu des différentes contraintes fauniques et touristiques en plus du fait que les travaux doivent être réalisés uniquement à marée basse?

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1 Méthodologie

QC-14 pages 35 à 40

Dans la section 4.1, afin de déterminer l'importance des impacts, la valeur de l'élément affecté n'a pas été considérée par l'initiateur. Cet élément doit être considéré pour déterminer l'importance d'un impact puisque celui-ci varie en fonction de l'élément affecté. Par exemple, l'impact sera plus important si un empiètement est fait dans une frayère à saumons que s'il est fait dans une frayère à carpes.

4.2 Qualité de l'air

QC-15 page 40, section 4.2.1.1

L'initiateur n'a pas à évaluer les impacts sur la qualité de l'air de l'exploitation des carrières puisque ces dernières sont régies par le Règlement sur les carrières et sablières (c. Q-2, r.2). L'initiateur doit simplement indiquer si les carrières dont il est question dans l'étude sont autorisées par le gouvernement et si elles détiennent leur permis d'exploitation.

4.3 Faune ichthyenne

QC-16 page 44, section 4.2.1.5

L'étude d'impact souligne qu'il n'y aura pas de perte d'habitat du poisson lors des travaux puisque le projet vise la remise en place de gallions aux endroits d'où il s'est déplacé. Cette affirmation doit être documentée davantage.

De plus, le remblai original est absent depuis plusieurs années et des habitats de poissons peuvent être maintenant implantés à certains endroits. Des informations supplémentaires doivent donc être fournies par l'initiateur sur la présence et la nature des habitats du poisson au pied de l'enrochement existant. Cette caractérisation doit être faite selon une méthodologie reconnue. La visite des lieux par un biologiste ainsi que l'ajout de photographies pourraient être pertinents afin de compléter l'information demandée. Si ces informations démontrent que des pertes d'habitat du poisson seront occasionnées par le projet lors des travaux, elles devront être documentées et estimées, en vue de justifier la réalisation ou non d'une mesure de compensation.

QC-17 page 44, section 4.2.1.6

L'étude d'impact ne fait pas mention des pertes d'habitat dans les aires de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA) occasionnées par les travaux. Il est possible que les aires de concentration d'oiseaux aquatiques constituent également l'habitat du poisson puisque la limite supérieure des aires de concentration aquatiques correspond à la ligne de récurrence de crues de deux ans.

L'initiateur doit documenter l'envergure de ces pertes en superficie et en estimer les impacts. Il doit également gérer le calendrier des travaux de façon à limiter le dérangement des oiseaux lors de certaines périodes critiques (voir également question QC-12). Les données du MRNF prises lors des inventaires aériens de 2001 et 2007-2008 peuvent être utiles à cet effet. La Direction

générale de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches du MRNF peut fournir ces données.

4.4 Transport routier

QC-18 page 46, premier paragraphe

Dans l'étude d'impact, il est indiqué qu'il y aura 833 voyages de camions pour transporter le gallion. En fait, en raison des allers-retours, il y aura en réalité 1 666 passages de camions. L'initiateur doit revoir ce que représente cette augmentation temporaire de circulation sur la 138 et surtout dans le quartier avoisinant la gare de triage où seront remplis les wagons-trémies.

4.5 Transport ferroviaire

QC-19 pages 40 et 46

L'étude d'impact indique que la voie ferrée est utilisée également pour le transport de marchandises. Comment se fera le partage de la voie ferrée entre les wagons de marchandises et les wagons-trémies servant aux travaux? Quelles mesures seront prises pour éviter un accident sur la voie ferrée?

5. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE

QC-20 page 51

Le programme de surveillance dans l'étude d'impact n'est pas suffisamment détaillé. Qu'est-ce qui sera fait? À quelle fréquence? Quels sont les impacts critiques à surveiller? De quelle façon seront-ils surveillés? L'initiateur doit s'engager à remettre des rapports de surveillance à différentes étapes des travaux puisque les chantiers seront difficiles d'accès. Ces rapports serviront à faire le point sur les mesures prises pour atténuer les impacts, sur les problèmes environnementaux rencontrés lors des travaux ainsi que sur les mesures prises par l'initiateur pour régler ces problèmes.

Guillaume Thibault
Chargé de projet

ANNEXE 1



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 mai 2005)

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 de bruit équivalent ($L_{Aeq, 12h}$) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit ambiant 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.

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 de bruit équivalent sur une heure ($L_{Aeq, 1h}$) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ($L_{Aeq, 1h}$) ou le niveau de bruit ambiant 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, afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être acceptable (sauf en cas de nécessité absolue). En soirée toutefois, lorsque la situation le justifie, le niveau sonore moyen ($L_{Aeq, 3h}$) peut atteindre 55 dB, peu importe le niveau ambiant à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » telles qu'elles sont décrites au paragraphe précédent.