

## ANNEXE I – AUTRES RENSEIGNEMENTS REQUIS POUR UN PROJET DE GARE DE TRIAGE OU DE VOIE DE CHEMIN DE FER

Cette annexe présente des renseignements particuliers requis lors de la réalisation d'une étude d'impact pour les projets de gare de triage ou de voie de chemin de fer assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Il s'adresse aux ministères, municipalités ou entreprises ayant déposé un avis comportant des activités ou des travaux visés aux alinéas 1 et 2 de l'article 7 de l'annexe 1 du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (chapitre Q-2, r. 23.1).

Il est à noter que les exigences de la présente annexe font partie intégrante de la directive prévue à l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) et sont à ajouter à celles précisées à la section 2 – Contenu de l'étude d'impact du texte principal de la *Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement* (Directive).

De plus, comme prévu à l'article 31.4 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le ministre peut, à tout moment, demander à l'initiateur du projet de fournir des renseignements, d'approfondir certaines questions ou d'entreprendre certaines recherches qu'il estime nécessaires afin d'évaluer complètement les conséquences sur l'environnement du projet proposé.

### Éléments à ajouter à la section 2.1.3 – Contexte et raison d'être du projet

Dans la présentation du contexte et de la raison d'être d'un projet de gare de triage ou de voie de chemin de fer, les éléments suivants doivent aussi être décrits :

- la référence aux projets de mobilité dans les plans de transport régionaux, le cas échéant, les schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté (MRC) et les plans d'urbanisme des municipalités;
- l'identification et la localisation des réseaux de transport existants (transport routier, ferroviaire, maritime, transport en commun et transport actif<sup>1</sup>);
- les caractéristiques des déplacements des personnes et des marchandises :
  - ✓ origine et destination,
  - ✓ volume ou importance des déplacements,
  - ✓ temps de parcours selon les différents réseaux de transport;
- les infrastructures des réseaux de transport existants (les problèmes de géométrie, d'état structural et de capacité);
- toute structure ou tout autre aménagement qui découlerait du choix du tracé privilégié;

---

<sup>1</sup> Tout mode de transport dont l'énergie mécanique est fournie par l'homme (marche, vélo, patin, etc.).

- les problèmes à résoudre ou les besoins à combler, notamment :
  - ✓ le déplacement des personnes et des marchandises,
  - ✓ l'accès aux biens et aux services,
  - ✓ la sécurité (historique, localisation et typologie des accidents, facteurs accidentogènes, etc.),
  - ✓ la santé et la qualité de vie.

## Éléments à ajouter à la section 2.1.4 – Analyse des solutions de rechange du projet

Les solutions visant à répondre aux problématiques ou aux besoins de transport de personnes ou de marchandises peuvent être, par exemple, la construction ou la modification d'une infrastructure routière, l'ajout ou la modification d'un réseau de transport en commun (système guidé sur rail, parcours d'autobus, stationnement incitatif, système de taxi collectif, covoiturage, etc.), une modification de la gestion des infrastructures ou toute combinaison de ces solutions.

## Éléments à ajouter à la section 2.3.2 – Description du milieu récepteur

La caractérisation des sols selon le *Guide de caractérisation des terrains*<sup>2</sup> du Ministère et la description de leurs usages passés, dans le cas où une contamination chimique est suspectée, devront être réalisées à l'aide de la *Fiche technique n° 5 – Projets de construction ou de réfection d'infrastructures routières ou de projets linéaires*<sup>3</sup>, qui vise à apporter des éclaircissements sur l'interprétation et l'application de différents aspects autant légaux que techniques, relatifs aux projets de gare de triage ou de voie de chemin de fer.

Les composantes suivantes doivent aussi être présentées dans la description du milieu humain :

- les terrains vacants et à redévelopper;
- la densité de population ou de logement;
- la concentration d'emplois, les projections démographiques et la valeur foncière.

De plus, la description du milieu humain comprend une caractérisation de la qualité de l'atmosphère. Pour ce qui est de la caractérisation du climat sonore, elle doit être effectuée pour les sources fixes, telles que les stations et les gares de triage, ainsi que pour les sources mobiles, telles que la circulation des trains.

---

<sup>2</sup> Ministère de l'Environnement, Direction des politiques du secteur industriel, Service des lieux contaminés, 2003. *Guide de caractérisation des terrains – Terrains contaminés*, Les Publications du Québec. [<http://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/guide/guidecaracterisation.pdf>].

<sup>3</sup> Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2016. *Fiche technique n° 5 – Projets de construction ou de réfection d'infrastructures routières ou de projets linéaires*. [<http://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/guide-intervention/Fiche-5.pdf>].

## **Éléments à ajouter à la section 2.4.2 – Description de la variante ou des variantes sélectionnées**

Les éléments suivants doivent être intégrés à l'étude d'impact :

- les éléments de conception des infrastructures ferroviaires (type, emprises, assises, dimensions, capacités, débits, géométrie, accès pour les véhicules d'urgence, etc.);
- la description sommaire des méthodes de travail possibles et des structures utilisées ainsi que des bonnes pratiques environnementales mises en place pour les traversées de cours d'eau.

## **Éléments à ajouter à la section 2.5 – Détermination des enjeux**

Les enjeux suivants doivent être considérés lors de la préparation de l'étude d'impact pour un projet de cour de triage ou de voie de chemin de fer :

- l'amélioration de la fluidité des déplacements;
- le maintien ou l'amélioration des connexions de la trame urbaine;
- le maintien ou l'amélioration des connectivités écologiques.

## **Éléments à ajouter à la section 2.6.2 – Description des impacts**

Les impacts suivants doivent aussi être considérés lors de la préparation de l'étude d'impact pour un projet de gare de triage ou de voie de chemin de fer :

- les effets des infrastructures ferroviaires et des eaux de drainage sur la qualité des sols, des eaux de surface et des eaux souterraines (particulièrement les eaux d'alimentation, dont l'approvisionnement en eau potable), de même que les effets sur le potentiel des formations aquifères;
- les effets sur les temps de parcours, sur les distances à franchir et sur les déplacements futurs dans le territoire d'influence du projet;
- les scénarios d'accidents majeurs, tout particulièrement le transport de matières dangereuses et les conséquences pour la population résidante ou en transit, pour les zones sensibles du parcours;
- les effets sur la sécurité des automobilistes, des cyclistes et des piétons;
- les effets sur la vocation agricole du territoire adjacent au projet, les cultures et les animaux de ferme (les pertes en superficie et en valeur économique, la signification de ces pertes par rapport aux activités agricoles régionales, les modifications du drainage agricole et sur le captage de l'eau à des fins de production, les effets sur l'accès aux terres et sur la circulation de la machinerie agricole);
- les effets sur la perte d'habitats fauniques, sur les activités de prélèvement liées à la faune ainsi que sur la faune (risque de collision, fragmentation des habitats, etc.).

## Éléments à ajouter à la section 2.6.3 – Atténuation des impacts

Les mesures d'atténuation suivantes doivent être considérées dans le cadre de projets de gare de triage ou de voie de chemin de fer :

- la protection contre la projection de débris et les infiltrations de monoxyde de carbone dans les lieux habités lors des dynamitages;
- l'intégration de mesures visant à réduire le bruit (écrans sonores, diminution de la vitesse, insonorisation de bâtiments, etc.). Ces mesures doivent être présentées sur des cartes représentant les isophones;
- l'intégration de mesures visant à réduire les vibrations;
- l'installation de passerelles, de tunnels ou d'autres aménagements (pistes, sentiers, etc.) adjacents au projet et visant à assurer l'accessibilité, la mobilité et la sécurité de la population riveraine, des cyclistes, des motoneigistes, des usagers de véhicules tout-terrain, des piétons, des personnes âgées et des personnes ayant des incapacités motrices, visuelles ou autres;
- l'intégration visuelle des infrastructures;
- l'installation de ponts, de ponceaux, de tunnels ou d'autres aménagements pour permettre ou maintenir la circulation de la faune aquatique et terrestre;
- le reboisement;
- les moyens réduisant au minimum l'apport et la mise en suspension de sédiments dans l'eau;
- l'aménagement de bassins de rétention pour les eaux de drainage.