

8. Les effets des équipements et infrastructures de transport sur les milieux naturel et humain

L'analyse de la situation actuelle en matière de transport et d'environnement a été effectuée à partir d'un « portefeuille » couvrant toutes les activités présentes et passées, de tous les modes de transport ayant des incidences importantes sur les milieux humain et naturel de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean⁴⁶. Ce « portefeuille » a nécessité plusieurs étapes et niveaux d'analyses d'informations provenant de diverses sources, dont la documentation et les cartographies existantes. Les diverses enquêtes réalisées auprès des municipalités locales, des gestionnaires d'infrastructures portuaires, aéroportuaires et ferroviaires ont été essentielles pour établir un diagnostic régional le plus complet et objectif possible.

Le profil environnemental dresse un état de situation voulant identifier, décrire et situer les points de stress environnementaux, afin d'obtenir, dans un premier temps, une image la plus complète et réaliste possible du territoire de cette région, et dans un deuxième temps, de contribuer à l'amélioration des actions de protection et de restauration de l'environnement.

Ce profil met donc l'accent sur la connaissance la plus exacte possible des effets environnementaux connus ou reconnus les plus importants de la région, et s'attarde seulement aux équipements et aux infrastructures de transport existants. Cette approche est fondée sur le fait que les projets de développement en transport ne sont pas connus à cette étape du Plan de transport.

Par ailleurs, depuis l'entrée en vigueur des diverses lois et règlements visant la protection et la mise en valeur de l'environnement en début des années 1980, dont entre autres la *Loi sur la Qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), certaines interventions projetées sont soumises au régime d'évaluations environnementales (selon *Le règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, R.R.Q., c. Q-2, r. 9, 1980) et visent un grand nombre d'activités et de projets, dont ceux reliés aux transports tous modes. L'ensemble de ces lois et règlements protège donc les éléments sensibles des milieux naturel et humain lors de toute nouvelle intervention qui est assujettie au régime québécois d'évaluation environnementale.

46. Les impacts sur les paysages des différents modes de transport ne sont pas traités dans le présent rapport. Cet aspect sera intégré plus tard à l'étude technique.

8.1 Le transport routier

Le milieu naturel

Le milieu naturel a subi des perturbations suite à la construction des routes, et ces perturbations sont autant de pertes pour l'équilibre écologique général. Globalement, la mise en place du réseau routier national et régional du Saguenay–Lac-Saint-Jean a nécessité peu de remblayage, mis à part quelques cas particuliers qui ont perturbé des milieux fragiles : comme le remblayage des marécages de la rive sud du lac Saint-Jean par la construction de la route 169; celui des zones de fraie du saumon de la rivière Sainte-Marguerite pour le redressement de la rivière sur 30 kilomètres en vue de la construction de la route 172 en 1960; et le remblayage du marais et de la prairie humide de Saint-Fulgence pour la construction de la route 172 en 1977. D'autres habitats ont également été remblayés pour la construction des approches du pont Dubuc qui enjambe le Saguenay à l'embouchure de la rivière Chicoutimi.

Les nouveaux empiètements sur les milieux riverains sensibles, par l'implantation de nouveaux équipements et infrastructures de transport routier dans la région, sont peu ou pas probables, en raison des lois et règlements environnementaux existants qui protègent ces milieux de toutes interventions de ce type.

L'entretien du réseau routier a également des impacts en région. Par exemple, l'usage d'une moyenne annuelle de 32 918 tonnes de sel de déglacage pour l'entretien hivernal des routes sous la responsabilité du Ministère peut avoir des répercussions sur les écosystèmes naturels (faune et flore) de la région, bien qu'il soit difficile de les évaluer en raison du manque de données.

Cependant, il est connu que l'emploi des sels de déglacage produit des effets inattendus aux abords des routes 169 et 175, surtout dans la réserve faunique des Laurentides. L'accumulation de sels de déglacage dans les fossés (par le lessivage de la chaussée) produit des mares salines par endroits, qui attirent les orignaux au printemps et à l'automne. Dans le territoire de la Direction du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau, un total de 56 mares salines ont été répertoriées en 1997 principalement dans la réserve faunique des Laurentides. Durant la période de 1993 à 1997, il y a eu, sur les routes 169 et 175, 123 accidents routiers avec des orignaux, dont deux mortels et deux avec des blessés graves, sur un total de 597 accidents. On remarque des concentrations sur deux tronçons, qui feront l'objet d'interventions entre les kilomètres 26 et 32 sur la route 169 et entre les kilomètres 186 et 214 sur la route 175.

Le transport des matières dangereuses par camion peut comporter également des risques pour l'environnement lors de déversements accidentels qui peuvent se

produire à proximité des zones naturelles sensibles, notamment sur la route 169 près des rives du lac Saint-Jean. Un inventaire partiel⁴⁷ des déversements accidentels de matières dangereuses survenus entre 1994 et 1998 sur les routes de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean révèle un total de 71 accidents routiers ayant causé le déversement de plus de 98 000 litres de produits comme le diesel, l'essence et le propane. Les effets réels de ces déversements sur le milieu naturel sont mal connus en raison du manque de données.

Le milieu humain

Les enquêtes menées auprès de l'ensemble des municipalités de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean⁴⁸ et auprès des gestionnaires des centres de services du ministère des Transports⁴⁹ ont indiqué que les nuisances environnementales causées par la circulation routière en milieux bâtis constituent un problème environnemental sur le plan régional ([carte 20](#) - *Nature des problèmes liés à la circulation routière - pour une partie des résultats des enquêtes auprès des municipalités*).

Selon les enquêtes réalisées auprès des municipalités, il y a des problèmes significatifs de bruit, de vibrations et diverses autres nuisances dans 35 municipalités sur 52. Pour 28 municipalités, les problèmes ont été qualifiés d'importants ou de critiques et ils étaient surtout liés à la circulation des véhicules lourds. Les nuisances environnementales liées à la circulation routière sont plus importantes dans les MRC du Fjord-du-Saguenay et du Domaine-du-Roy ([carte 20](#)).

Dans toute la région, 38 plaintes distinctes liées aux nuisances de la circulation routière ont été acheminées aux municipalités durant la période de 1994 à 1998. Une bonne proportion de celles-ci, soit 21 (ou plus de 55 p. 100), concernaient la combinaison des nuisances ([carte 20](#)).

47. Données recensées par le ministère de l'Environnement, 1998.

48. Résultats de l'enquête effectuée auprès des municipalités, mai 1998. Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean, *Effets des équipements et infrastructures en transport sur le milieu humain*, Études techniques avec cartes et annexes, mai 1999. Le questionnaire avait pour but de déterminer quels sont les problèmes environnementaux importants liés à la circulation routière à l'intérieur de leurs territoires respectifs.

49. Résultats de l'enquête effectuée auprès des gestionnaires des centres de services du MTQ, novembre 1998. Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean, *Effets des équipements et infrastructures en transport sur le milieu humain*.

Toujours selon l'enquête effectuée auprès des municipalités, l'entretien du réseau routier n'occasionne pas de problèmes d'importance⁵⁰ dans les zones habitées.

Les résultats des enquêtes faites auprès des gestionnaires des centres de services d'Alma, de Chicoutimi et de Roberval confirment certains résultats des enquêtes municipales, notamment en ce qui concerne l'acuité, en milieux bâtis, des problèmes de bruit et de vibrations produits par la circulation des véhicules lourds (sur les routes 167, 169, 172 et 175 notamment) et l'absence de problèmes importants liés à la contamination des puits d'eau potable par les sels de déglacage et les phytocides ou par le déversement accidentel des matières dangereuses sur les propriétés du ministère des Transports.

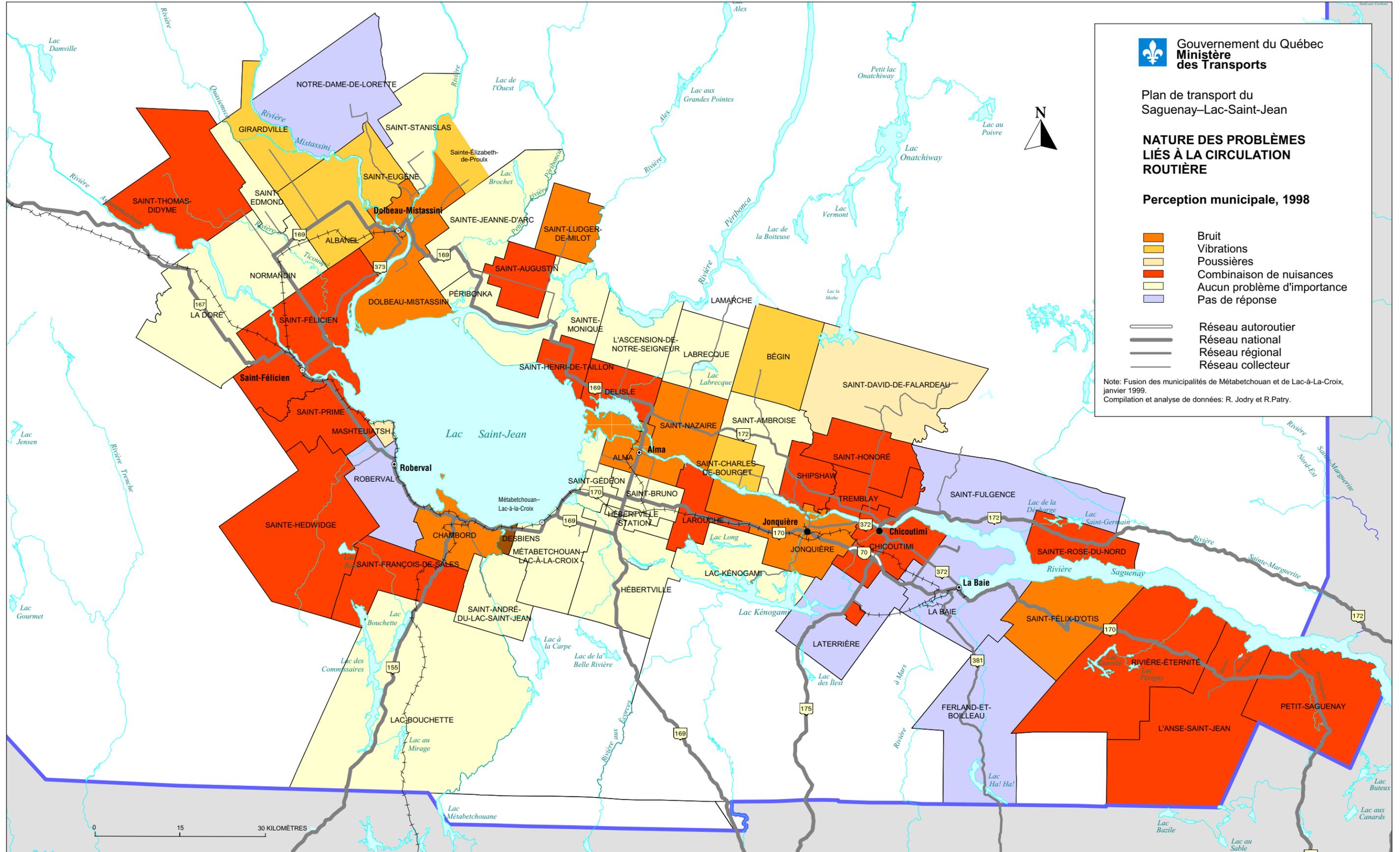
En contrepartie cependant, deux préoccupations environnementales d'importance ont été signalées par les gestionnaires de centres de services:

- le problème des accidents avec les orignaux dans la réserve faunique des Laurentides sur les routes 169 et 175 (voir sur le sujet la section « Milieu naturel »);
- le problème régional de poudrerie le long des axes routiers majeurs lié à l'entretien hivernal, et peut-être aussi celui de la fréquence des accidents dans ces zones.

La [carte 21](#) (*Principales zones de poudrerie et d'enneigement, réseau routier*) indique les principales zones de poudrerie sur le réseau routier de la région. Il serait utile d'approfondir les études sur les sites individuels pour préciser la problématique accidentogène de ces secteurs, et le cas échéant trouver des solutions appropriées⁵¹ (par exemple, des brise-vents, etc.).

50. Par exemple : la contamination des puits d'eau potable par les sels de déglacage ou par l'emploi de phytocides aux abords des routes et les sols contaminés par les activités de transport routier (pollutions anciennes ou actuelles).

51. MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Richard THIBEAULT et Jacques LANGLOIS, *Études de sites, module 1, Analyse des accidents, Cahier de formation en sécurité routière*, Service de la sécurité dans les transports, 1998.



 **Gouvernement du Québec**
Ministère des Transports

Plan de transport du
Saguenay–Lac-Saint-Jean

NATURE DES PROBLÈMES LIÉS À LA CIRCULATION ROUTIÈRE

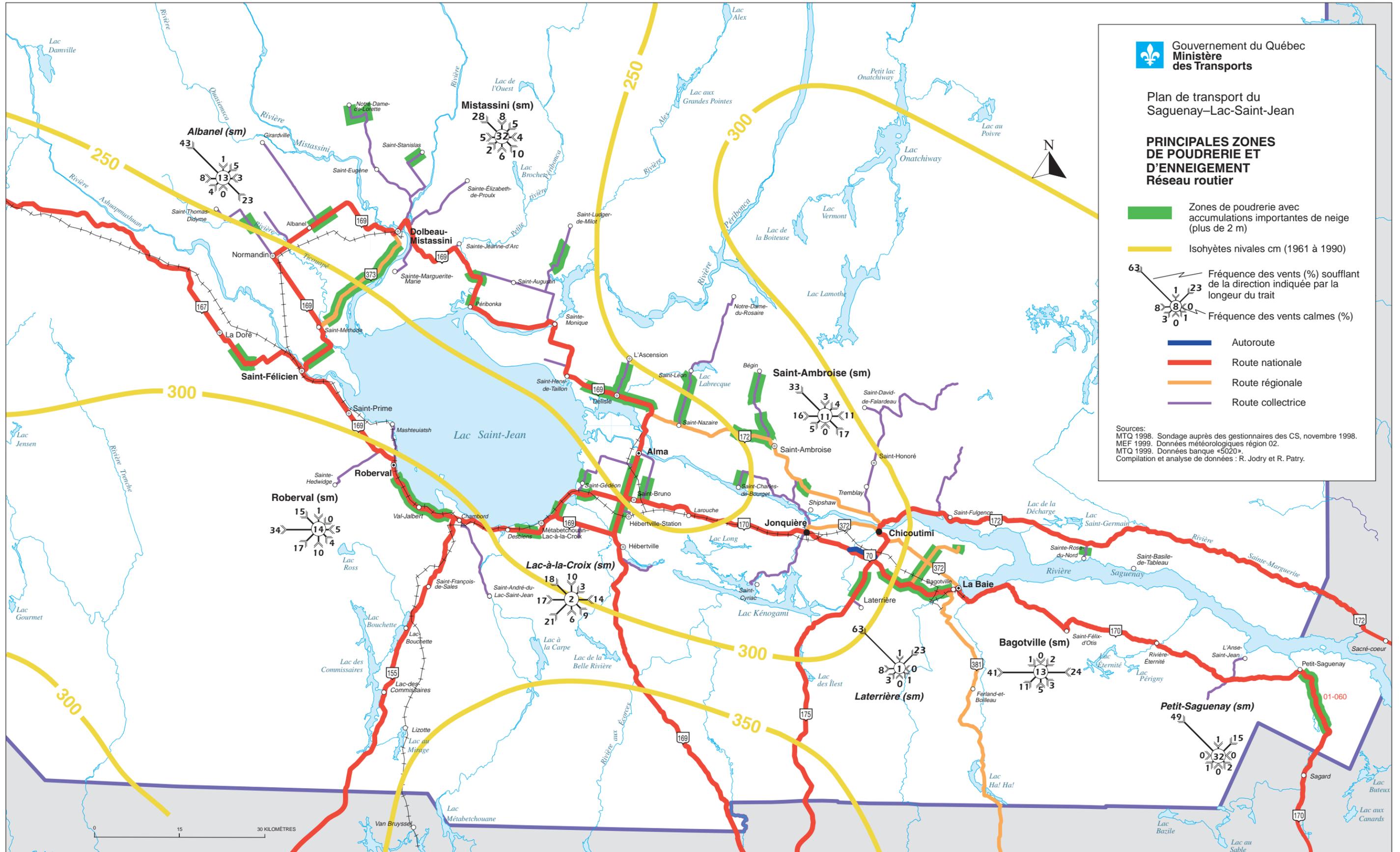
Perception municipale, 1998

-  Bruit
-  Vibrations
-  Combinaison de nuisances
-  Aucun problème d'importance
-  Pas de réponse

-  Réseau autoroutier
-  Réseau national
-  Réseau régional
-  Réseau collecteur

Note: Fusion des municipalités de Métabetchouan et de Lac-à-La-Croix, janvier 1999.
Compilation et analyse de données: R. Jodry et R. Patry.

0 15 30 KILOMÈTRES



Les diverses études faites dans le cadre du diagnostic régional en environnement et transport révèlent que les risques environnementaux associés au transport des matières dangereuses par véhicules lourds (TMD) sont un problème environnemental pour plusieurs agglomérations de petite et moyenne tailles.

Ainsi, pour la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, 13 agglomérations seraient plus exposées aux risques environnementaux liés aux accidents impliquant le transport par camion de marchandises dangereuses en vrac. Par ordre décroissant selon la population exposée et le nombre d'envois de matières dangereuses par camion citerne, ces agglomérations sont : Roberval, Saint-Félicien, Saint-Prime, La Baie, Alma, Chambord, Chicoutimi, Jonquière, Delisle, Desbiens, Dolbeau-Mistassini, Lac Bouchette et Métabetchouan–Lac-à-la-Croix. La [carte 22](#) (*Principaux itinéraires de transport de matières dangereuses en provenance de l'extérieur de la région, 1996*) indique les itinéraires des principales livraisons de matières dangereuses en provenance de l'extérieur de la région.

Un peu plus de 100 incidents (dont environ 65 qui se sont produits à l'intérieur d'agglomérations) impliquant le transport routier des matières dangereuses sont survenus sur l'ensemble des routes de la région entre 1993 et 1997⁵². De ce nombre, 67 p. 100 sont survenus sur le réseau routier du Ministère, en particulier sur les routes 170 (49 p. 100), 175 (18 p. 100) et 169.

8.2 Le transport ferroviaire

Le milieu naturel

La construction des voies ferrées a eu des impacts semblables à ceux provoqués par la construction d'infrastructures linéaires comme les routes. Des modifications du milieu naturel causées par la construction et la présence des infrastructures ferroviaires ont été observées dans certains secteurs. Il y a, par exemple, des empiètements sur une dizaine de kilomètres sur une partie des rives du lac Saint-Jean et de la rivière Ashuapmushuan, et sur environ un kilomètre, sur les rives de la rivière à Mars près de l'embouchure de Baie des Ha! Ha!

52. MINISTÈRE DES TRANSPORTS, 1998. Banque de données DRS 5086.

Comme pour les autres modes de transport, les nouveaux empiétements sur les milieux riverains sensibles par l'implantation de nouveaux équipements et infrastructures de transport ferroviaire dans la région sont peu ou pas probables, en raison des lois et règlements environnementaux existants qui protègent ces milieux de toutes interventions de ce type.

Le transport ferroviaire des matières dangereuses comporte des risques pour l'environnement naturel, notamment pour les plans et les cours d'eau, en cas de déraillements et de déversements accidentels. Entre 1994 et 1998, dix déversements accidentels de diesel, recensés pour la région par le ministère de l'Environnement, ont totalisé plus de 47 000 litres, ce qui représente près de 9500 litres annuellement.

Le milieu humain

Pour la région, le bilan de la situation environnementale du milieu humain par rapport aux activités ferroviaires courantes des deux compagnies de chemins de fer porte sur les aspects suivants :

- le transport des matières dangereuses en milieux habités;
- la gestion des risques environnementaux technologiques pour la protection des milieux habités situés à proximité des installations ferroviaires d'Alcan;
- les nuisances environnementales de la circulation ferroviaire d'Alcan;
- les effets de coupure du tissu urbain.

En ce qui concerne les accidents liés au transport des matières dangereuses, rappelons qu'au total environ 55 kilomètres de milieux bâtis sont traversés par le Chemin de fer d'intérêt local interne du nord du Québec dans la région. Vingt-deux municipalités ou agglomérations en tout sont touchées, entre autres : Roberval, Saint-Félicien, La Doré, Normandin, Dolbeau-Mistassini, Desbiens, Saint-Gédéon, Saint-Bruno, Alma et Jonquière.

Le chemin de fer Roberval-Saguenay passe par des zones habitées dans les villes d'Alma, de Jonquière, de Chicoutimi et de La Baie (plus de 8 kilomètres).

Dans la région, les zones habitées les plus à risque pour la santé et la sécurité publique en cas d'accident impliquant des matières dangereuses (explosions, feux

et émanations de gaz toxiques) sont celles qui sont situées dans la zone portuaire d'Alcan à La Baie, en raison de la proximité des milieux bâtis. Des cartes indiquent les zones où il y a des risques environnementaux liés aux accidents ferroviaires impliquant des matières dangereuses à Alma, Chicoutimi, La Baie, Jonquière, Saint-Félicien, Dolbeau-Mistassini et Roberval ([carte 23](#) - *Lieu des accidents et déversements dans la zone portuaire de La Baie, 1975-1994 et zones à risque dans le transport des matières dangereuses*).

Selon des données d'Environnement Canada datant de 1996, dans la zone portuaire d'Alcan, les accidents ferroviaires représentaient près du tiers des accidents se produisant sur le site entre 1975 et 1994 (29 p. 100), alors que les accidents maritimes comptaient pour 54 p. 100 ([carte 23](#)). En comparaison, dans la zone portuaire de Sept-Îles, seulement 5 p. 100 des accidents recensés pour la période 1975-1994 étaient d'origine ferroviaire. Les accidents ferroviaires les plus nombreux ont été enregistrés dans le secteur de l'avenue du Port où sont entreposés les hydrocarbures. En tout, onze accidents se sont produits à cet endroit. Afin d'améliorer la réponse en cas d'urgence, une équipe d'intervention régionale s'est constituée et un plan d'urgence spécifique a été élaboré pour les installations ferro-portuaires de La Baie (site des Installations portuaires de Port-Alfred)⁵³.

Par ailleurs, quelques plaintes ont été enregistrées chaque année (périodiquement) depuis cinq ans, concernant les poussières soulevées lors du transbordement (par convoyeurs, habituellement) des chargements des wagons aux quais d'entreposage situés dans la zone portuaire d'Alcan (voir la section suivante).

Selon les résultats de l'enquête effectuée auprès des municipalités de la région en mai 1998, huit agglomérations sur un total de 25 subissent des nuisances environnementales importantes liées à la circulation ferroviaire; il s'agit des municipalités de Chambord, Alma, Desbiens, Hébertville-Station, Jonquière, La Doré, Larouche et Roberval. Le bruit et les vibrations ont été mentionnés par ces huit municipalités comme étant des problèmes importants sur leur territoire respectif. La majorité des plaintes (sept sur huit) concernaient le réseau du CFILINQ. En ce qui concerne le chemin de fer Roberval-Saguenay, le bruit lié aux activités de

53. J.-F. DUCHESNE *et al.*, 1996. *Synthèse des connaissances sur les risques à la santé humaine reliés aux divers usages de la rivière Saguenay*. Rapport technique, zones d'intervention prioritaire 22 et 23, Saint-Laurent Vision 2000, 1996, 115 pages avec annexes.

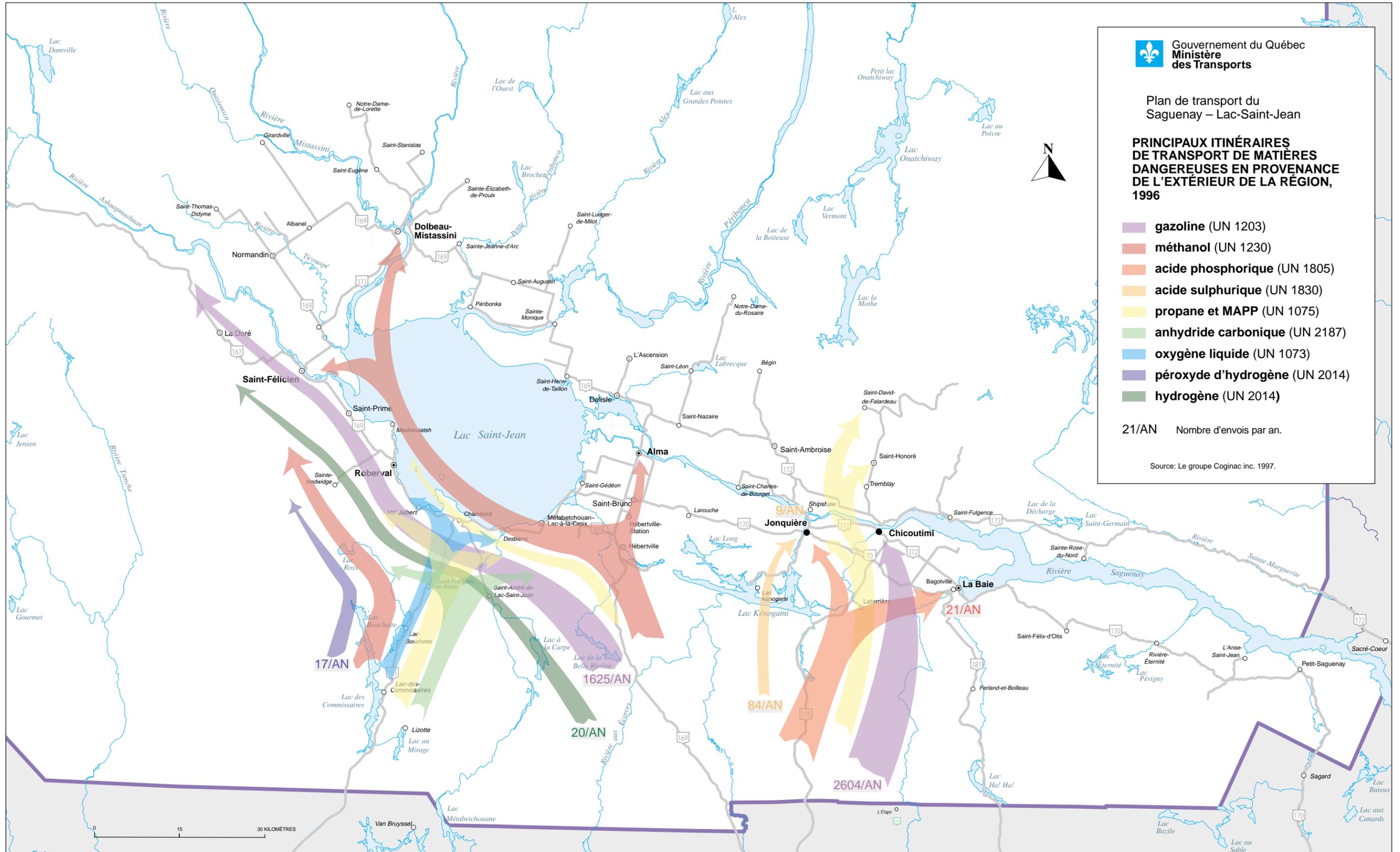
Plan de transport du
Saguenay – Lac-Saint-Jean

**PRINCIPAUX ITINÉRAIRES
DE TRANSPORT DE MATIÈRES
DANGEREUSES EN PROVENANCE
DE L'EXTÉRIEUR DE LA RÉGION,
1996**

- gazoline (UN 1203)**
- méthanol (UN 1230)**
- acide phosphorique (UN 1805)**
- acide sulfurique (UN 1830)**
- propane et MAPP (UN 1075)**
- anhydride carbonique (UN 2187)**
- oxygène liquide (UN 1073)**
- péroxyde d'hydrogène (UN 2014)**
- hydrogène (UN 2014)**

21/AN Nombre d'envois par an.

Source: Le groupe Cognac inc. 1997.



0 15 30 KILOMÈTRES

transbordement des marchandises pour l'usine de pâtes et papier d'Abitibi-Consolidated, à Alma, a été mentionné comme un problème récurrent pour les résidents du quartier avoisinant de Riverbend. Les zones résidentielles du centre-ville de La Baie seraient possiblement touchées par le bruit de la circulation ferroviaire de ce chemin de fer (environ 4 km).

Également, les sols contaminés aux gares de triage de Jonquière et de Chambord, de même que les effets de coupure du tissu urbain par les infrastructures ferroviaires à Chambord, Roberval et Saint-Félicien sont des problèmes environnementaux observés dans les milieux bâtis de la région.

8.3 Le transport maritime

Le milieu naturel

Les principaux problèmes liés à ce mode de transport ont été causés par la construction des infrastructures portuaires et de navigation de plaisance qui a perturbé les milieux riverains du Saguenay et du lac Saint-Jean. Entre 1945 et 1988, 524 hectares d'habitats naturels aquatiques et riverains ont été modifiés le long du Saguenay par des interventions maritimes diverses, comme le dragage et l'élimination des matériaux dragués, le remblayage, l'assèchement, l'empiétement et la modification de l'écoulement. Les superficies perdues de marécages, d'estrans ou d'herbiers aquatiques sont autant de risques de perturber l'équilibre écologique du milieu marin particulier du fjord du Saguenay. Par exemple, dans un rayon de 1 à 2 kilomètres des Installations portuaires de Port-Alfred, la faune benthique aurait complètement disparue depuis 1981.

Comme pour les autres modes de transport, les nouveaux empiétements sur les milieux riverains sensibles par l'implantation de nouveaux équipements et infrastructures de transport maritime dans la région sont peu ou pas probables, en raison surtout des lois et règlements environnementaux existants qui protègent ces milieux de toutes interventions assujetties de ce type.

La principale menace pour le milieu naturel est le déversement accidentel de produits dangereux (polluants et toxiques) dans les eaux et sur les rives du fjord du Saguenay lors du transport et du transbordement de ces produits. Les six accidents maritimes survenus durant les cinq dernières années représentent le déversement chaque année de plus de 4000 litres de produits dérivés du pétrole. Ces effets risquent fort de se répercuter dans les milieux côtier et marin (marais, estrans vaseux, etc.).

Les battures de Saint-Fulgence et de la Baie des Ha! Ha! sont des zones sensibles, à protéger en priorité en cas de déversement, de même que l'Anse Saint-Jean, la baie Sainte-Marguerite et l'Anse Saint-Étienne.

Le milieu humain

D'après l'enquête effectuée auprès des gestionnaires d'infrastructures maritimes en juin 1998, la zone portuaire de la Baie des Ha! Ha! aux environs des installations d'Alcan⁵⁴ est la seule⁵⁵ où des plaintes ont été formulées relativement à des nuisances environnementales liées aux activités maritimes. D'après les répondants au questionnaire, les effets se résumeraient au dépôt de poussières sur l'extérieur des bâtiments résidentiels y compris les patios et les ameublements.

Selon les plaintes adressées depuis cinq ans à Ville de La Baie, au ministère de l'Environnement et de la Faune⁵⁶ et à l'ex-Comité d'environnement de La Baie, le principal problème est celui des poussières d'alumine, de coke vert et de bauxite provenant des Installations portuaires de Port-Alfred pendant le transbordement de ces matières à partir des navires. À cause de la façon dont elles sont déchargées et du fait qu'elles sont expédiées dans des wagons ouverts et entreposées à l'air libre (surtout le coke vert), des poussières s'échappent du site portuaire et se propagent dans les zones habitées avoisinantes.

Ces retombées de poussières en provenance du site portuaire touchent les secteurs résidentiels suivants : le secteur allant de l'avenue du Port à la 7^e Avenue; le secteur situé à l'extrémité ouest de la 7^e Avenue; le secteur allant de l'avenue du Port à la rue Aimé-Gravel, et une partie de la rue Elgin.

D'après Jourdain *et al.* (1995), il existe un problème persistant de dégagement de poussières associé à l'entreposage et au transbordement de coke vert et de bauxite au site portuaire d'Alcan dans la Baie des Ha! Ha! Selon ces auteurs, un litige a opposé pendant près de 30 ans de nombreux résidents des quartiers avoisinants et Alcan, ce qui porte à croire que l'impact sur le milieu humain est toujours présent :

-
54. L'appellation officielle de cette zone portuaire est les Installations portuaires de Port-Alfred.
 55. Port Saguenay, situé à Grande-Anse, n'a fait l'objet d'aucune plainte relative aux nuisances environnementales depuis cinq ans. De plus, aucun accident portuaire d'importance touchant le milieu humain n'est survenu depuis 1994 à cet endroit.
 56. En 1999, le ministère de l'Environnement et de la Faune s'est scindé et a donné naissance à deux entités, soit la Société des faunes et des parcs et le ministère de l'Environnement.

« Au cours de ces années, plusieurs mesures d'atténuation auraient été prises sans toutefois satisfaire les demandes de la population. L'implantation d'écrans pare-vent, d'une dalle de béton étanche et d'un système d'arrosage figurent au nombre des interventions réalisées. Ce n'est qu'en 1990 qu'est intervenue une entente hors-cour ratifiée par la Cour supérieure du Québec concernant le dédommagement de 1100 unités d'habitations voisines au coût de 1,5 millions de dollars aux fins des préjudices subis (nuisances et pollution) par les résidants depuis 1984. [...] la demande initiale s'élevait à 21 millions de dollars et visait une compensation plus étendue pour les dommages subis avant 1984. En plus des dédommagements financiers, SECAL Itée⁵⁷ s'est engagée à créer un comité de bon voisinage qui peut formuler des recommandations relativement aux plaintes reçues. De plus, une ligne « Infoport » a été créée afin que les citoyens puissent contacter rapidement et directement les autorités du port. » (page 128)

Les Installations portuaires de Port-Alfred constituent aussi le seul site portuaire de la région du Saguenay pouvant comporter des risques pour la santé et la sécurité publique en cas d'accidents pendant le transport ou le transbordement des matières dangereuses⁵⁸. La proximité du milieu habité autour des installations portuaires d'Alcan est un principal facteur de risques pour deux zones résidentielles de faible densité (1900 résidants au km², environ) :

- au nord, le quartier résidentiel délimité par la rue de la Fabrique (à l'est), la rue Saint-Marc (à l'ouest) et la rue Aimé-Gravel;
- au sud, le quartier résidentiel délimité par l'avenue du Port (au nord), la 5^e Rue (à l'ouest) et l'avenue Mathieu (au sud).

Les déversements d'hydrocarbures ont toujours été relativement fréquents dans la rivière Saguenay. D'après les données sur les incidents maritimes, la majorité des déversements impliquaient des hydrocarbures et de la soude caustique et se sont produits aux environs des installations portuaires d'Alcan. Un déversement

57. SECAL Itée est devenu Groupe Alcan métal primaire en 1999.

58. ENVIRONNEMENT CANADA, 1996. *Évaluation des risques aux ports de Montréal, Chicoutimi, Québec, Sept-Îles et Trois-Rivières*, Direction de la protection de l'environnement. Division des urgences environnementales, non paginé, avec annexes et cartes.

d'environ 20 000 litres de mazout (16 tonnes métriques) au port de la SECAL, en 1998, confirme qu'il y a des risques environnementaux dans cette zone portuaire.

Dans la région d'étude cependant, le contrôle des déversements et des incidents maritimes s'appuie sur une force d'intervention locale et régionale permettant de limiter l'exposition des populations voisines aux risques pour la santé que représentent le transport et le transbordement maritime des matières dangereuses. Elle est supportée par un réseau d'alerte de 24 heures, par la présence de groupes d'intervention en cas de déversements à proximité des villes de Chicoutimi, d'Alma et de Jonquière, par deux navires (une vedette rapide et un brise-glace) et par un site de dépôt de matériel. De plus, afin d'améliorer la réponse en cas d'urgence, une équipe d'intervention régionale s'est constituée et un plan d'urgence spécifique a été élaboré pour les installations ferro-portuaires de La Baie (site des Installations portuaires de Port-Alfred et Port Saguenay).

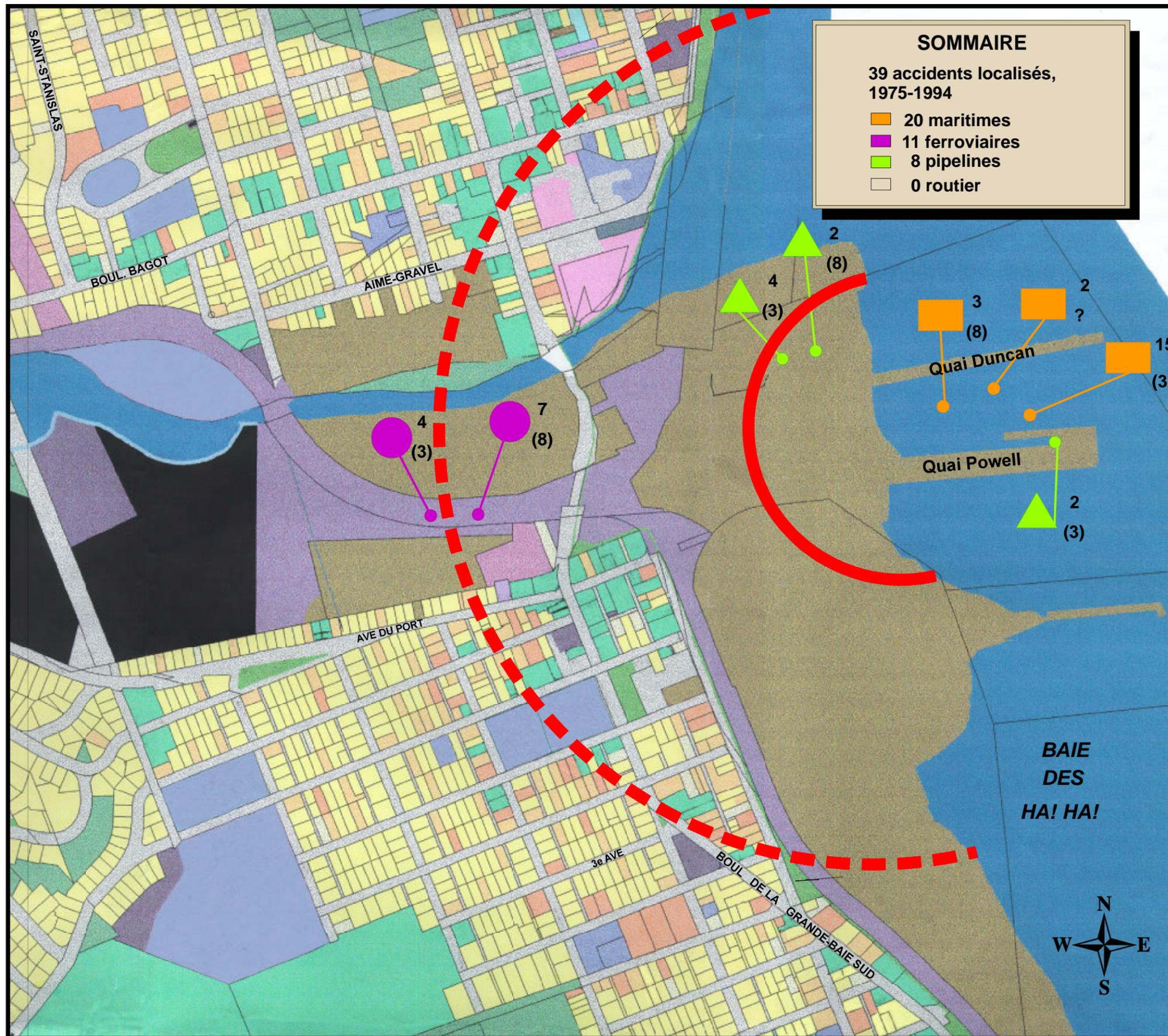
La disparition et la modification des habitats côtiers de la rivière Saguenay par les empiètements et autres perturbations liées au transport maritime (perte d'environ 524 hectares d'habitats entre 1945 et 1988) ont probablement eu des répercussions sur le potentiel récréotouristique du haut du fjord, de même que sur la pêche commerciale⁵⁹. Selon les données existantes, la pêche commerciale dans le secteur du fjord est très réduite depuis quelques années.

Enfin, la chaîne alimentaire côtière étant, à cause des activités de dragage dans les zones portuaires ou dans les voies navigables, plus exposée à des produits toxiques, la consommation des produits de mer peut aussi augmenter l'exposition des populations riveraines à ces contaminants toxiques et, éventuellement, présenter des risques pour la santé humaine⁶⁰.

59. H. MARQUIS, et autres. *Modifications physiques de l'habitat du poisson en amont de Montréal et en aval de Trois-Rivières de 1945 à 1988 et effets sur les pêches commerciales*, Groupe Environnement Schooner, pour Pêches et Océans Canada, 1991.

M. PELLETIER, et autres. *Habitats côtiers perturbés dans le réseau Saint-Laurent en aval de l'île d'Orléans*, Pêches et Océans Canada 1990, Rapport technique 1754, 61 p.

60. J.-F. DUCHESNE, J. CHARTRAND et D. GAUVIN. *Synthèse des connaissances sur les risques à la santé reliés aux divers usagers du Saint-Laurent dans le secteur d'étude Estuaire maritime*, Rapport technique, zone d'intervention prioritaire 18 du Saint-Laurent, version 2000, 1996, 149 p.



SOMMAIRE
 39 accidents localisés,
 1975-1994

- 20 maritimes
- 11 ferroviaires
- 8 pipelines
- 0 routier

PLAN DE TRANSPORT DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

Lieu des accidents et déversements en zone portuaire de La Baie (1975-1994) et zones à risques dans le transport des matières dangereuses

UTILISATION DU SOL (GÉNÉRALISÉE)

- Industrialo-portuaire
- Chemin de fer
- Résidentiel faible, moyenne, forte densité
- Usage communautaire
- Commerces

ACCIDENTS ET DÉVERSEMENTS LOCALISÉS

- Accidents maritimes
- Accidents ferroviaires
- Accidents terrestres (pipelines)
- 15 Nombre d'accidents
- (3) Classe matières dangereuses

ZONES À RISQUES

- Rayon 250 mètres
- Rayon 750 mètres

Date : novembre 1998 Échelle approximative:1:5 500

Source: Environnement Canada, 1996.
 Service d'urbanisme , Ville de La Baie, 1997.

8.4 Le transport aérien

Le milieu naturel

Les principales perturbations environnementales dues au transport aérien (construction et présence des infrastructures) sont le déboisement et la stérilisation de grandes surfaces, bien au-delà des pistes, ainsi que la destruction et le sectionnement d'habitats terrestres et humides destinés à limiter la présence des oiseaux. La superficie totale des huit pistes des cinq aéroports de la région est estimée à 57 hectares. En général, les pistes ont un revêtement bitumineux, sauf une des pistes de Bagotville, qui est construite en béton.

Les nouveaux empiétements sur les milieux environnementaux sensibles, par l'implantation de nouveaux équipements et infrastructures aéroportuaires dans la région, sont peu ou pas probables, en raison surtout des lois et règlements environnementaux existants qui protègent ces milieux de toutes interventions assujetties de ce type.

En ce qui concerne l'utilisation et l'entretien des infrastructures aéroportuaires, les résultats de l'enquête faite auprès des municipalités et des gestionnaires d'aérogares ne mentionnent aucun problème environnemental d'importance, pas même en ce qui concerne l'utilisation des déglaçants à base d'urée ou à base de glycol (pour déglacer les pistes et dégivrer les avions l'hiver). Aucun accident ayant entraîné le déversement de matières dangereuses n'a été signalé par les répondants au questionnaire.

Le milieu humain

Parmi les 21 gestionnaires de sites aéroportuaires interrogés, seulement quatre ont répondu, et aucun problème environnemental lié aux activités aéroportuaires courantes n'a été mentionné. En outre, les résultats de l'enquête auprès des municipalités indiquent qu'il n'y a aucun problème environnemental d'importance à l'intérieur de leur territoire respectif⁶¹. Aucune plainte n'a été formulée non plus

61. Nommément : le bruit; les problèmes d'odeurs, de poussières ou d'autres nuisances; la contamination des sources souterraines d'approvisionnement en eau potable par les déglaçants (l'urée et le glycol); la contamination des sols et la gestion des matières dangereuses et des déchets dangereux; les risques environnementaux liés aux déversements accidentels de carburant, et enfin les plans et mesures d'urgence.

concernant le bruit, les odeurs et les poussières au bureau régional du ministère de l'Environnement et de la Faune de Jonquière. Une vérification auprès de Ville de La Baie⁶² a confirmé que le site aéroportuaire de Bagotville n'avait pas non plus fait l'objet de plaintes à cet égard.

Dans la région, on dénombre un seul site aéroportuaire où il y a des sols contaminés ou potentiellement contaminés : la Base des forces armées canadiennes de Bagotville. Il s'agit d'une superficie de 3 hectares contaminée par les hydrocarbures, et qui présente peu de risques pour la santé publique.

8.5 Les activités récréatives de transport

Le milieu naturel

Les modes de transport utilisés à des fins récréative et touristique sont principalement les embarcations de plaisance, incluant les motomarines, les véhicules tout terrain (VTT) et les motoneiges. Il est connu que l'augmentation de la popularité des véhicules hors route sans contrôle ni règle de protection minimum a des répercussions sur les habitats aquatiques, terrestres et riverains. La pratique de la motoneige est très populaire dans la région et selon une étude réalisée en 1997 par Pluram, le Saguenay–Lac-Saint-Jean est la première région pour la pratique du quad. En effet, il y a actuellement douze clubs de motoneigistes et huit clubs de quad, ce qui permet d'encadrer ces activités. Ainsi, depuis 1990, l'utilisation des véhicules tout terrain a été interdite sur les battures de Saint-Fulgence, de même qu'à l'intérieur du Parc du Saguenay, parce que ces habitats sont vulnérables et également très valorisés par la population.

Par ailleurs, les activités de nautisme ont nécessité un certain empiètement sur les zones riveraines pour l'aménagement des marinas et autres équipements connexes (brise-lames, jetées, etc.). En 1997, il y avait 22 ports de plaisance dans la région, comptant environ 1174 places d'amarrage. La construction des marinas sur les rives du lac Saint-Jean et le long du Saguenay a eu des répercussions néfastes sur les habitats aquatiques et riverains. Le dragage nécessaire pour entretenir ces

62. Ville de La Baie, Direction générale, communication personnelle, septembre 1998.

infrastructures a également eu des impacts sur le milieu marin et riverain du haut du fjord. Il est bien connu également que la circulation des bateaux de plaisance et des motomarines dans le bas du fjord peut modifier les comportements et les habitudes de reproduction, d'alimentation et de fréquentation des bélugas. En 1991, plus de 5700 navires ont navigué sur le Saguenay entre Chicoutimi et Tadoussac.

Le milieu humain

D'après les résultats de l'enquête effectuée auprès des municipalités de la région, les VTT et les motoneiges perturbent certaines zones habitées par le bruit et les odeurs surtout. Ces modes de transport privés, dits récréatifs, constituent un problème en région, notamment en ce qui concerne le bruit causé par la circulation des motoneiges à proximité des zones résidentielles, de même que la sécurité des motoneigistes dans les traversées des axes routiers du réseau supérieur, lorsqu'ils veulent accéder aux divers services situés en bordure des corridors routiers.