



**Demande d'autorisation à la Commission de
protection du territoire agricole du Québec**
Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse

Document d'accompagnement



Juin 2012

**Demande d'autorisation à la Commission de
protection du territoire agricole du Québec**
Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse
Document d'accompagnement



Juin 2012

11932F

TABLE DES MATIÈRES

1.	CONTEXTE ET RAISON D'ÊTRE DU PROJET	1
1.1	HISTORIQUE DU PROJET	2
1.2	LOCALISATION ET OBJECTIFS DU PROJET	3
1.3	DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET	4
1.4	INTÉRÊTS ET PRÉOCCUPATIONS DES PARTIES CONCERNÉES.....	6
1.4.1	<i>Ville de Saguenay</i>	6
1.4.2	<i>Administration portuaire du Saguenay</i>	6
1.4.3	<i>Producteurs agricoles</i>	6
1.4.4	<i>Producteurs de bois</i>	6
1.4.5	<i>Résidents du secteur</i>	7
1.4.6	<i>Clubs fédérés de motoneige et de quad</i>	7
1.5	ÉLÉMENTS IMPORTANTS DANS LE CHOIX D'UN TRACÉ.....	7
1.5.1	<i>Structure cadastrale et matrice graphique</i>	7
1.5.2	<i>Épaisseur des dépôts organiques</i>	7
1.5.3	<i>Terres agricoles</i>	7
1.5.4	<i>Prolongement de l'autoroute 70</i>	8
1.5.5	<i>Traverses de cours d'eau et milieux humides</i>	8
1.5.6	<i>Lignes de transport d'énergie</i>	8
1.5.7	<i>Acquisition de résidences</i>	8
1.5.8	<i>Parc industriel maritime intermodal</i>	8
1.6	PROBLÉMATIQUE ET BESOINS À COMBLER.....	9
1.7	PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	9
1.8	RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ET MARCHÉ POTENTIEL	9
1.9	ANALYSE DES SOLUTIONS ALTERNATIVES AU PROJET	10
2.	DESCRIPTION DU PROJET ET DES VARIANTES	11
2.1	OPTIMISATION DU PROJET.....	12
2.2	SÉLECTION D'UNE VARIANTE.....	14
2.2.1	<i>Méthodologie d'analyse</i>	14
2.2.2	<i>Sensibilité environnementale de la variante A</i>	15
2.2.3	<i>Sensibilité environnementale de la variante B</i>	19
2.2.4	<i>Choix de la variante retenue (variante B)</i>	23
2.2.5	<i>Raffinement de la variante retenue et mesures favorisant le milieu agricole</i>	24

2.3	DESCRIPTION DE LA VARIANTE SÉLECTIONNÉE.....	25
2.3.1	<i>Description générale de la variante optimisée.....</i>	25
2.3.2	<i>Profil de la voie ferrée.....</i>	26
2.3.3	<i>Voies de garage.....</i>	26
2.3.4	<i>Passages à niveau.....</i>	26
3.	DESCRIPTION GÉNÉRALE DES SECTEURS VISÉS.....	29
3.1	TERRITOIRE À L'ÉTUDE.....	30
3.2	UTILISATION DU SOL.....	31
3.2.1	<i>Activités agricoles.....</i>	31
3.2.2	<i>Activités forestières.....</i>	32
3.2.3	<i>Usage industriel.....</i>	32
3.2.4	<i>Occupation résidentielle.....</i>	32
3.2.5	<i>Activités récréotouristiques.....</i>	32
3.2.6	<i>Réseau routier.....</i>	33
3.2.7	<i>Réseau ferroviaire.....</i>	33
3.2.8	<i>Infrastructures d'utilité publique.....</i>	33
3.3	POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE.....	33
4.	PROPRIÉTÉS AFFECTÉES PAR LE PROJET.....	34
4.1	CLASSIFICATION DES SOLS DANS L'EMPRISE PROJETÉE.....	35
4.2	VALEUR AGRONOMIQUE DES SOLS ET DES ESPACES.....	38
4.3	EMPLACEMENTS VISÉS PAR LA DEMANDE.....	42
4.4	DÉTAILS SELON LES PROPRIÉTÉS VISÉES.....	44
	CONCLUSION.....	88

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Sensibilité environnementale de la variante A	15
Tableau 2 : Sensibilité environnementale de la variante B	19
Tableau 3 : Utilisation du sol du territoire à l'étude	31
Tableau 4 : Classification des sols dans l'emprise ferroviaire projetée.....	35
Tableau 5 : Utilisation du sol dans l'emprise ferroviaire projetée.....	39
Tableau 6 : Sommaire global de la demande à la CPTAQ	43

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Localisation du tracé retenu.....	5
Carte 2 : Variantes étudiées et tracé retenu.....	13
Carte 3 : Sensibilité environnementale de la variante A (feuillet 1).....	16
Carte 4 : Sensibilité environnementale de la variante A (feuillet 2).....	17
Carte 5 : Sensibilité environnementale de la variante A (feuillet 3).....	18
Carte 6 : Sensibilité environnementale de la variante B (feuillet 1).....	20
Carte 7 : Sensibilité environnementale de la variante B (feuillet 2).....	21
Carte 8 : Sensibilité environnementale de la variante B (feuillet 3).....	22
Carte 9 : Classification des sols selon l'ARDA.....	36

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Propriété de la Ferme Grandtoit.....	46
Figure 2 : Propriété du Boisé du Boulevard.....	48
Figure 3 : Propriété d'Alyre Gagnon.....	50
Figure 4 : Propriété d'Alyre Gagnon (suite).....	51
Figure 5 : Propriété de la Ferme Tremblay & Gobeil.....	53
Figure 6 : Propriété de la Ferme Gaudreault & Frères.....	55
Figure 7 : Propriété de la Ferme Saguelait.....	57
Figure 8 : Propriété d'Alain Deschênes & Daniel Pelletier.....	59
Figure 9 : Propriété de Jean Rhainds & Sylvie Bergeron.....	61
Figure 10 : Propriété de Rémi Veillette.....	63
Figure 11 : Propriété de Florent, Frédéric & Isabelle Gagné.....	65
Figure 12 : Propriété de la Ferme Bernard & Gilles Boivin.....	67
Figure 13 : Propriété de la Ferme Jean-Marie Maltais & Fils.....	69
Figure 14 : Propriété de la Ferme Grandtoit (suite).....	71
Figure 15 : Propriété de la succession Alfred Boivin.....	73
Figure 16 : Propriété de Bruno Lavoie.....	75
Figure 17 : Propriété de la Ferme Éolienne.....	77
Figure 18 : Propriété de la Ferme Jean-Claude & Ghislain Lavoie.....	79
Figure 19 : Propriété de Marcel Maltais.....	81
Figure 20 : Propriété de la Ville de Saguenay.....	83
Figure 21 : Propriété de Solange Simard.....	85
Figure 22 : Propriété de Gérard Simard.....	87

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 : Lettre de Promotion Saguenay relative aux retombées économiques du projet
- Annexe 2 : Données sur le marché potentiel
- Annexe 3 : Propriétés concernées par la demande (plans 1.1, 1.2 et 3)
- Annexe 4 : Extrait du schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Saguenay

1. CONTEXTE ET RAISON D'ÊTRE DU PROJET

1.1 HISTORIQUE DU PROJET

Le terminal maritime de Grande-Anse (TMGA) est un port public appartenant au gouvernement fédéral et dont la gestion a été confiée à l'Administration portuaire du Saguenay (APS). L'infrastructure portuaire est située à l'intérieur des limites municipales de la ville de Saguenay (arrondissement de La Baie), soit sur les rives de la rivière Saguenay à environ 54 milles nautiques en amont du confluent de cette dernière avec le fleuve Saint-Laurent. Aménagé au milieu des années 1980, il dessert plus particulièrement la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. On y manutentionne annuellement de 300 000 à 400 000 tonnes métriques de marchandises diverses. Le TMGA est avantagé par sa localisation géographique à proximité des services urbains et au cœur d'une région regroupant plusieurs industries lourdes, notamment dans les domaines de l'aluminium et de la foresterie.

La Ville de Saguenay, représentée par Promotion Saguenay, planifie depuis plusieurs années le développement d'un parc industriel maritime intermodal sur le site de Grande-Anse. Afin d'être en mesure d'intéresser des clients industriels à s'y installer, des infrastructures de base qui ne desservent pas le site actuellement doivent être mises en place : services d'eau potable et d'égouts, fourniture d'électricité de haute puissance et de gaz naturel, de même qu'une desserte ferroviaire. À cet égard, une étude préliminaire d'ingénierie a été produite en 2002 par le regroupement Cegertec / Groupe-Conseil Saguenay / Génivel-BPR¹. Suite à cette étude, la construction d'une desserte ferroviaire qui serait reliée au réseau existant opéré par la compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay a été identifiée comme projet prioritaire par l'APS dans sa planification stratégique. En effet, en plus de permettre d'offrir de la flexibilité et plus d'options à sa clientèle, la desserte ferroviaire se veut un élément essentiel au développement du parc industriel maritime intermodal. Incidemment, la plupart des ports du système Saint-Laurent sont desservis par chemin de fer, notamment les ports de Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sept-Îles.

En novembre 2008, l'APS et Promotion Saguenay ont mandaté le groupe-conseil Roche Itée² afin de produire une étude d'avant-projet concernant la construction d'une éventuelle desserte ferroviaire entre le terminal maritime de Grande-Anse et la ligne principale du chemin de fer Roberval-Saguenay qui est elle-même reliée au réseau ferroviaire québécois. Dans le cadre de l'étude, quatre alternatives de tracés ont été étudiées. À la suite d'une analyse comparative, le tracé jugé le plus avantageux en terme environnemental plus particulièrement au plan agricole et au regard des milieux humides a été déterminé. La conception préliminaire et l'estimation du coût de ce tracé de 12,5 km de longueur ont été effectuées. L'étude en vient à la conclusion que les conditions du site permettent de retenir un tracé qui sera efficace et sécuritaire, qui respecte les règles de l'art et qui limite au minimum les impacts négatifs.

¹ Cegertec—Groupe-conseil Saguenay—Génivel-BPR, 2002.

² Groupe-conseil ROCHE, 2009. Étude d'avant projet.

Plus récemment, en 2010, la société Cegertec³ a été mandatée pour réaliser l'ingénierie préliminaire du projet, dont le tracé qui a été retenu par les promoteurs suite à une étude comparative au plan environnemental réalisée par le Groupe IBI / DAA⁴.

1.2 LOCALISATION ET OBJECTIFS DU PROJET

Le projet est localisé dans l'arrondissement La Baie de la ville de Saguenay, dans la région administrative du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Le projet vise les objectifs suivants :

- Assurer une meilleure intégration des modes de transport au Saguenay–Lac-Saint-Jean et une meilleure utilisation du système de transport au Québec, en particulier pour le transport des marchandises, dans un souci de compétitivité, de sécurité, de réduction des coûts et de développement durable ;
- Positionner le Saguenay–Lac-Saint-Jean comme un point de transit maritime de premier plan et augmenter la compétitivité des entreprises de la région ;
- Mettre en place un réseau adéquat et compétitif d'infrastructures de transport intermodal pour les expéditeurs qui contribuera à créer de la richesse et à diversifier l'économie de la région ;
- Consolider et augmenter les activités au terminal maritime de Grande-Anse, ainsi que favoriser l'implantation de nouvelles industries dans le parc industriel maritime intermodal projeté de Grande-Anse ;
- Favoriser le développement des activités de transport maritime et ferroviaire au Québec, et ce, à court terme ;
- Contribuer à faire la promotion des modes de transport ferroviaire et maritime, ainsi que la valorisation du transport maritime sur la rivière Saguenay et le fleuve Saint-Laurent ;
- Positionner avantageusement le terminal maritime de Grande-Anse au regard du déploiement du Plan Nord, compte tenu de sa localisation par rapport au secteur Chibougamau–Baie James où des projets miniers sont en cours de développement.

³ Cegertec, 2010. Desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse / Parc industrialo-portuaire. Rapport d'ingénierie préliminaire.

⁴ Groupe IBI / DAA, 2010. Étude de sensibilité environnementale d'un axe ferroviaire desservant le port de Grande-Anse.

1.3 DESCRIPTION GÉNÉRALE 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. La desserte à l'étude serait reliée à la voie principale de la compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay (carte 1). Il s'agit d'un projet majeur qui aura un impact positif sur les importateurs et exportateurs industriels régionaux et québécois, sur le pouvoir d'attraction d'entreprises dans le parc industriel maritime intermodal en développement sur le site de Grande-Anse, ainsi que sur le niveau d'activité du terminal maritime de Grande-Anse.

Considérant la forte dénivellation entre la zone industrielle projetée et le quai Marcel-Dionne, il a été décidé par l'APS que la gare portuaire serait localisée en surélévation par rapport au niveau du quai, soit sur le plateau attenant au terminal maritime de Grande-Anse. Les critères suivants ont été utilisés pour la conception de la desserte ferroviaire :

- Minimiser le morcellement de lots appartenant à un même propriétaire terrien ;
- Limiter la perte de terres en culture de manière à réduire les inconvénients sur les activités agricoles, ainsi que faciliter le processus d'approbation réglementaire ;
- Minimiser l'acquisition de résidences et de parcelles agricoles afin de limiter l'impact du projet sur le milieu humain et aussi réduire les coûts d'acquisition de terrain ;
- Respecter les normes en matière de sécurité, spécialement en ce qui concerne les passages à niveau (visibilité, angles de traverse, distances, dégagements, etc.) ;
- Limiter le plus possible le morcellement des milieux humides ;
- Rejoindre la voie ferrée du Roberval-Saguenay à l'ouest du croisement entre cette dernière et le tracé du futur prolongement de l'autoroute 70. En effet, une jonction à l'est du croisement imposerait la construction d'un pont autoroutier pour les bretelles d'accès à la desserte et engendrerait des coûts et des contraintes trop importants ;
- Correspondre aux standards nord-américains des chemins de fer de classe 1, soit 129 844 kg (286 000 livres) par wagon. La desserte devra être munie de deux voies de garage qui devront être localisées près de la voie ferrée du Roberval-Saguenay, de manière à faciliter les opérations de transit des wagons. Elle devra être la plus rectiligne possible et respecter les critères de rayon de courbure et de pente permettant le meilleur niveau de service possible. Le dégagement en largeur et en hauteur devra également être maximisé, de manière à donner le plus de flexibilité possible aux usagers en ce qui concerne les dimensions de fret ;
- Minimiser le déplacement de services publics, tels que routes, lignes électriques, câblage, gaz naturel, aqueduc, etc. ;
- Minimiser les inconvénients du bruit et de la vibration. Dans cette perspective, une distance de 60 mètres de part et d'autre de la voie ferrée projetée a été utilisée à titre de zone tampon à l'extérieur de laquelle les impacts seraient limités à un niveau raisonnable (il n'existe pas de norme particulière à cet égard).

CARTE 1
Localisation du tracé retenu



0 500 1 000 1 500 2 000
Mètres 1:50 000

Dossier: 10653F



Septembre 2011

ARRONDISSEMENT CHICOUTIMI

NOUVELLE DESSERTE FERROVIAIRE VISÉE PAR L'ÉTUDE D'IMPACT (12,5 KM)

Chemin de la Grande-Anse

Parc industriel maritime intermodal

TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE

Rivière Saguenay

Boulevard Saint-Jean-Baptiste

Chemin de la Grande-Anse

Chemin Saint-Joseph

Route de l'Anse-à-Benjamin

ARRONDISSEMENT LA BAIE

Boulevard de la Grande-Baie Nord

Chemin de fer Roberval-Saguenay

Tracé projeté de l'autoroute 70

Baie des Ha! Ha!

1.4 INTÉRÊTS ET PRÉOCCUPATIONS DES PARTIES CONCERNÉES

1.4.1 Ville de Saguenay

La Ville de Saguenay, appuyée par Promotion Saguenay, appuie le projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse afin de permettre le développement des installations portuaires et du projet de parc industriel maritime intermodal qu'elle planifie depuis plusieurs années. Le schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Saguenay est d'ailleurs formel à ce sujet, comme en fait état l'annexe 2.

1.4.2 Administration portuaire du Saguenay

L'Administration portuaire du Saguenay (APS), qui est le gestionnaire des installations portuaires de Grande-Anse, s'active depuis plusieurs années afin d'assurer l'avenir du terminal maritime de Grande-Anse. L'APS estime que la réalisation de la desserte ferroviaire lui permettra de mieux se positionner par rapport aux grandes industries régionales et le Plan Nord du gouvernement du Québec. La desserte ferroviaire représente également une infrastructure indispensable pour le projet de parc industriel maritime intermodal sur le site de Grande-Anse.

1.4.3 Producteurs agricoles

La principale préoccupation des agriculteurs du territoire à l'étude est de minimiser le plus possible la perte de superficie agricole productive et d'éviter le morcellement des fermes. Le choix du tracé privilégié prend en compte ces aspects afin de limiter le plus possible les impacts du projet sur les activités agricoles.

Diverses rencontres ont permis d'adapter le tracé en fonction d'une réduction de ses impacts sur le milieu agricole, plus particulièrement :

- Le 10 février 2012 avec des représentants de l'UPA régionale et de sa section locale, Messieurs Denis Tremblay, Benoît Tremblay, président, Monsieur Patrice Gobeil, vice-président et Monsieur Pierre Girard, ex-président de la section locale;
- Le 12 avril 2012 avec des représentants de la section locale de l'UPA, Messieurs Benoît Lavoie, président et Monsieur Patrice Gobeil, vice-président.

1.4.4 Producteurs de bois

Selon Monsieur Jacques Tremblay (communication personnelle), du Syndicat des producteurs de bois du Saguenay—Lac-Saint-Jean, le projet de desserte ferroviaire aura peu d'impacts sur les activités forestières du territoire à l'étude, compte tenu de son faible potentiel forestier en raison de la présence de nombreux milieux humides et tourbières.

1.4.5 Résidents du secteur

Les propriétaires de résidences susceptibles d'être touchées par le projet ont été rencontrés par l'Administration portuaire du Saguenay pour évaluer les acquisitions requises (l'Immobilière, société d'évaluation-conseil, 2010). La principale préoccupation des propriétaires concernés est d'être justement compensés et que les dimensions de la zone tampon déterminant les résidences à acquérir soient adéquates afin de limiter les impacts sur la qualité de vie. De plus, un des critères dans le choix du tracé privilégié est de limiter le plus possible le nombre de résidences à acquérir dans un souci d'acceptabilité sociale.

1.4.6 Clubs fédérés de motoneige et de quad

Les représentants autorisés des clubs de motoneige et de quad qui gèrent des sentiers fédérés sur le territoire à l'étude ont été rencontrés le 29 septembre 2010. Il s'agit de messieurs Bernard Audet et Jules Tremblay, du Club de Motoneigistes du Saguenay, et de M. Jean-Louis Tremblay du Club Quad du Fjord. Leurs principales préoccupations concernent la pérennité des sentiers de motoneige et de quad sur le territoire à l'étude, de même que l'aspect financier advenant le besoin de modifier leurs tracés en raison du projet.

1.5 ÉLÉMENTS IMPORTANTS DANS LE CHOIX D'UN TRACÉ

Hormis certains aspects relevant strictement de l'ingénierie, tels que les rayons de courbure et les pentes, les éléments suivants ont été pris en compte pour le choix des tracés potentiels :

1.5.1 Structure cadastrale et matrice graphique

Une des prémisses quant à la localisation du tracé de la desserte ferroviaire consiste à suivre le plus possible les divisions cadastrales et les blocs de lots de même tenure, de façon à minimiser le morcellement des lots et des propriétés. Dans cette perspective, le tracé privilégié de la desserte ferroviaire emprunte le plus souvent possible les lignes de lots.

1.5.2 Épaisseur des dépôts organiques

Des campagnes de sondages ont démontré que l'épaisseur des dépôts organiques variait de façon appréciable selon les différents secteurs de tourbières. Le tracé privilégié par les initiateurs du projet traverse les secteurs où l'épaisseur des dépôts organiques est moins importante, afin de limiter les impacts environnementaux et les coûts du projet.

1.5.3 Terres agricoles

Un élément important dans le choix du tracé privilégié pour la desserte ferroviaire est de limiter le plus possible la perte de superficie agricole productive. Une attention particulière a été portée à cet aspect. Le tracé privilégié est en effet celui qui présente le moins d'impact sur les activités agricoles du territoire à l'étude.

1.5.4 Prolongement de l'autoroute 70

Le tracé potentiel de la desserte ferroviaire doit rejoindre la voie ferrée du Roberval-Saguenay à l'Ouest du croisement entre cette dernière et le tracé projeté du prolongement de l'autoroute 70 ; une jonction à l'Est de ce croisement imposerait la construction d'un pont autoroutier au-dessus des bretelles d'accès à la desserte et engendrerait des coûts et des contraintes considérables qui compromettraient la faisabilité du projet.

1.5.5 Traverses de cours d'eau et milieux humides

Le territoire à l'étude correspond au secteur de partage des eaux sur le plateau de Bagotville, soit entre les bassins versants du ruisseau de l'Anse-à-Benjamin, qui se jette dans la baie des Ha ! Ha !, et ceux de la rivière Gauthier et du ruisseau Théophile-Gobeil qui se déversent dans la rivière Saguenay. Le secteur de partage des eaux permet de réduire au strict minimum les traverses de cours d'eau et de profiter d'un secteur à la topographie relativement plane, d'autant plus que l'on retrouve d'importantes zones de ravinement de part et d'autre du plateau de Bagotville. Le tracé retenu est également localisé dans la frange des milieux humides, afin de limiter le plus possible leur morcellement.

1.5.6 Lignes de transport d'énergie

Deux lignes de transport d'énergie à 161 kV appartenant à la compagnie Rio Tinto Alcan traversent le territoire d'étude dans sa partie Sud, près de la voie ferrée du Roberval-Saguenay. Les solutions de tracés envisagées pour la desserte ferroviaire tiennent compte de ces infrastructures, afin d'éviter de déplacer des pylônes qui supportent les fils.

1.5.7 Acquisition de résidences

L'acquisition de résidences en marge du boulevard de la Grande-Baie Nord et du chemin Saint-Joseph est incontournable, considérant une zone tampon de 60 mètres de part et d'autre des passages à niveau qui sont prévus à ces endroits. Toutefois, le choix du tracé privilégié minimise le nombre d'acquisitions requises, dans un souci d'acceptabilité sociale et de réduction des coûts du projet.

1.5.8 Parc industriel maritime intermodal

Au niveau de la zone industrielle attenante aux installations portuaires de Grande-Anse, le choix du tracé privilégié a été déterminé en fonction des besoins éventuels de desserte ferroviaire pour les industries qui s'implanteront dans le futur parc industriel maritime intermodal.

1.6 PROBLÉMATIQUE ET BESOINS À COMBLER

La principale problématique à la base du projet consiste à assurer la croissance et la pérennité du terminal maritime de Grande-Anse et favoriser le développement du parc industriel maritime intermodal prévu sur le site. De plus, le projet permettra de favoriser le transport ferroviaire et maritime diminuant du coup le camionnage sur les routes de la région, ce qui aura pour effet d'améliorer la sécurité routière, tout en limitant la pollution atmosphérique et la dégradation des voies routières. Le projet aura également pour effet de combler divers besoins de transport de marchandises pour les grandes industries régionales, notamment Rio Tinto Alcan, de même que les équipementiers et les papetières de la région qui se sont prononcés en faveur du projet. La diversification des modes de transport des marchandises sera également favorisée, ainsi que la compétitivité des entreprises régionales, particulièrement celles qui exportent leurs produits à l'extérieur du Canada.

1.7 PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- La perte de superficie agricole productive dans un secteur au bon potentiel agricole ;
- La préservation des milieux naturels sensibles que sont les tourbières ;
- L'aménagement et l'utilisation du territoire.
- La justification du projet auprès de la population, notamment versus son coût et ses impacts sur les milieux humain et naturel ;
- L'acquisition de résidences privées au niveau d'éventuelles traverses ferroviaires du boulevard de la Grande-Baie Nord et du chemin Saint-Joseph ;
- La qualité de vie, de même que la santé et la sécurité des résidents et utilisateurs du territoire ;
- La pérennité des sentiers fédérés de motoneige et de quad qui seront coupés par la desserte ferroviaire projetée ;
- La perte d'habitats fauniques, notamment dans les secteurs forestiers ;
- La prévention de la pollution.

1.8 RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ET MARCHÉ POTENTIEL

Les retombées économiques du projet sur l'économie régionale sont résumées dans un document produit par Promotion Saguenay à l'annexe 1. Mentionnons seulement que lors de la construction du chemin de fer le niveau d'emploi sera de l'ordre de 195,3 personnes-années et qu'en exploitation il sera de 73 personnes-années (direct et indirect).

Les données sur le marché potentiel sont présentées à l'annexe 2.

1.9 ANALYSE DES SOLUTIONS ALTERNATIVES AU PROJET

En dehors d'une desserte ferroviaire, les autres solutions à la problématique seraient de continuer et même d'accroître le transport terrestre des marchandises qui transitent par le terminal maritime de Grande-Anse (TMGA) ou de transférer l'ensemble des opérations maritimes de Grande-Anse vers les installations portuaires de Port-Alfred. Autrement, le statu quo s'avèrerait un frein important pour le développement et la compétitivité du terminal maritime de Grande-Anse, de même que pour le projet de parc industriel maritime intermodal, dont la desserte ferroviaire représente un incontournable. Il en va donc de la pérennité et de la compétitivité de cette infrastructure portuaire qui représente le seul terminal maritime public dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Le quai Duncan de Port-Alfred (arrondissement La Baie), qui appartient à Rio Tinto Alcan, représente la seule autre infrastructure portuaire en eau profonde dans la région et est exploitée à pleine capacité pour les besoins de cette compagnie. Quant au quai Powell, qui est situé à proximité immédiate du quai Duncan et appartient également à Rio Tinto Alcan, il n'est plus exploité depuis 2004 et demanderait des travaux majeurs de réfection. De plus, les terrains attenants au quai Powell ont été achetés par Rio Tinto Alcan en 2010.

Concernant les anciens terrains industriels d'Abitibi-Bowater de Port-Alfred qui sont demeurés vacants, la population s'est prononcée clairement pour en faire un parc public à l'issu des travaux de la *Table régionale de concertation sur l'ancien terrain de l'usine Abitibi-Bowater de Port-Alfred* qui a tenu deux séances publiques de travail sur la question, le 14 avril et le 8 juin 2010. La Table de concertation a été mise sur pied conjointement par le Comité ZIP-Saguenay et la Chaire en Éco-Conseil de l'Université du Québec à Chicoutimi.

2. DESCRIPTION DU PROJET ET DES VARIANTES

2.1 OPTIMISATION DU PROJET

L'optimisation du projet a été réalisée à la faveur de deux études de variantes, dans un premier temps. Ces études ont donné lieu à l'identification d'un tracé de référence, lequel a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement en vertu de l'application de la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec. Cette étude a notamment évalué l'impact du projet sur la mise en valeur agricole et a servi de base à la consultation des acteurs du milieu agricole. En conséquence, diverses mesures d'atténuation ont permis de raffiner un tracé de moindre impact sur l'activité agricole en tenant compte d'un tracé situé dans l'interface entre le milieu agricole et de grandes zones de milieux humides.

Il en a résulté deux variantes principales lesquelles ont été comparées pour déterminer une variante retenue. C'est cette variante située à l'interface entre le milieu agricole et les milieux humides qui a fait l'objet d'une optimisation afin de réduire ses impacts éventuels sur la mise en valeur agricole. Ces variantes, de même que le tracé retenu, sont illustrés à la carte 2.

CARTE 2
Variantes étudiées et tracé retenu

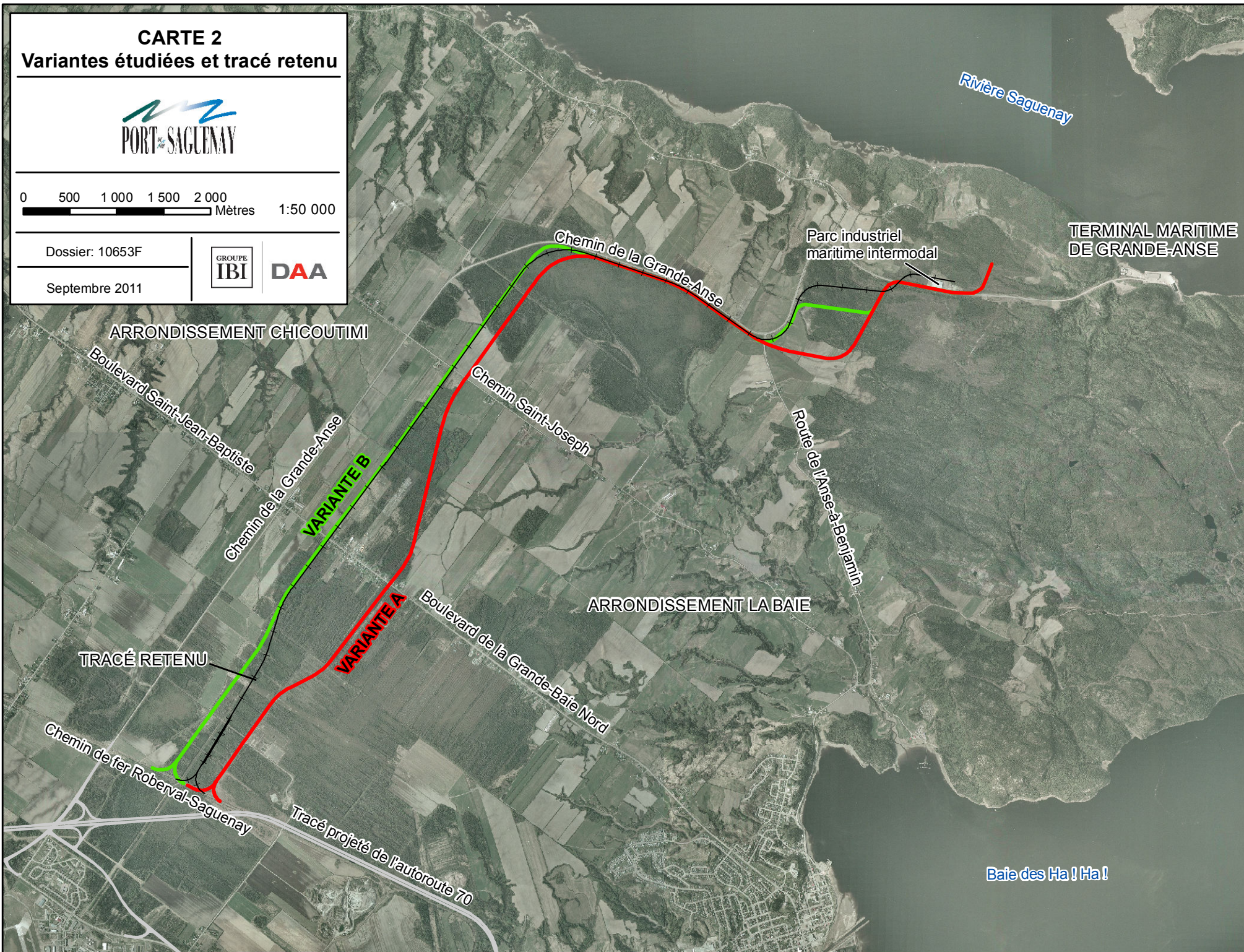


0 500 1 000 1 500 2 000
Mètres 1:50 000

Dossier: 10653F



Septembre 2011



2.2 SÉLECTION D'UNE VARIANTE

2.2.1 Méthodologie d'analyse

L'évaluation de la sensibilité environnementale des composantes touchées par le projet a été réalisée pour les variantes étudiées A et B (carte 4). Pour ce faire, elles ont été subdivisées en tronçons homogènes, selon la photo-interprétation du territoire à l'étude. Les niveaux de sensibilité ont été attribués qualitativement, en fonction du degré de valorisation des composantes de l'environnement (CVE), tel que véhiculé par la population locale et régionale.

Ainsi, une sensibilité « faible » a été accordée aux terres en friche qui ont été délaissées pour l'agriculture en raison d'un potentiel agricole médiocre. Conséquemment, toutes les terres qui présentent un potentiel pour l'agriculture y sont utilisées à cette fin. Le chemin du Quai-Marcel-Dionne n'est pas accessible au public et appartient au promoteur du projet, d'où une sensibilité « faible » en tant que composante de l'environnement peu valorisée par la population. C'est le cas également de l'emprise du Roberval-Saguenay qui est un partenaire dans le projet, puisque la desserte ferroviaire projetée se rattachera à cette voie ferrée.

Une sensibilité « moyenne » a été attribuée aux espaces forestiers, considérant le peu d'intérêt pour la sylviculture des forêts sur le territoire à l'étude, en raison de l'omniprésence des milieux humides ou des affleurements rocheux.

Une sensibilité « forte » a été attribuée aux terres agricoles, aux milieux humides et aux sentiers de motoneige et de quad en tant que composantes de l'environnement qui sont très valorisées dans la zone à l'étude. Une sensibilité « forte » a également été attribuée aux lignes de transport d'énergie à 161 kV qui traversent la zone à l'étude dans sa partie sud. En effet, le déplacement d'une telle ligne occasionnerait des coûts considérables, sans compter une coupure de courant pendant un certain temps pour l'aluminerie Grande-Baie appartenant à Rio Tinto Alcan. Le tracé retenu doit donc impérativement passer à bonne distance des pylônes afin d'éviter d'avoir à les déplacer.

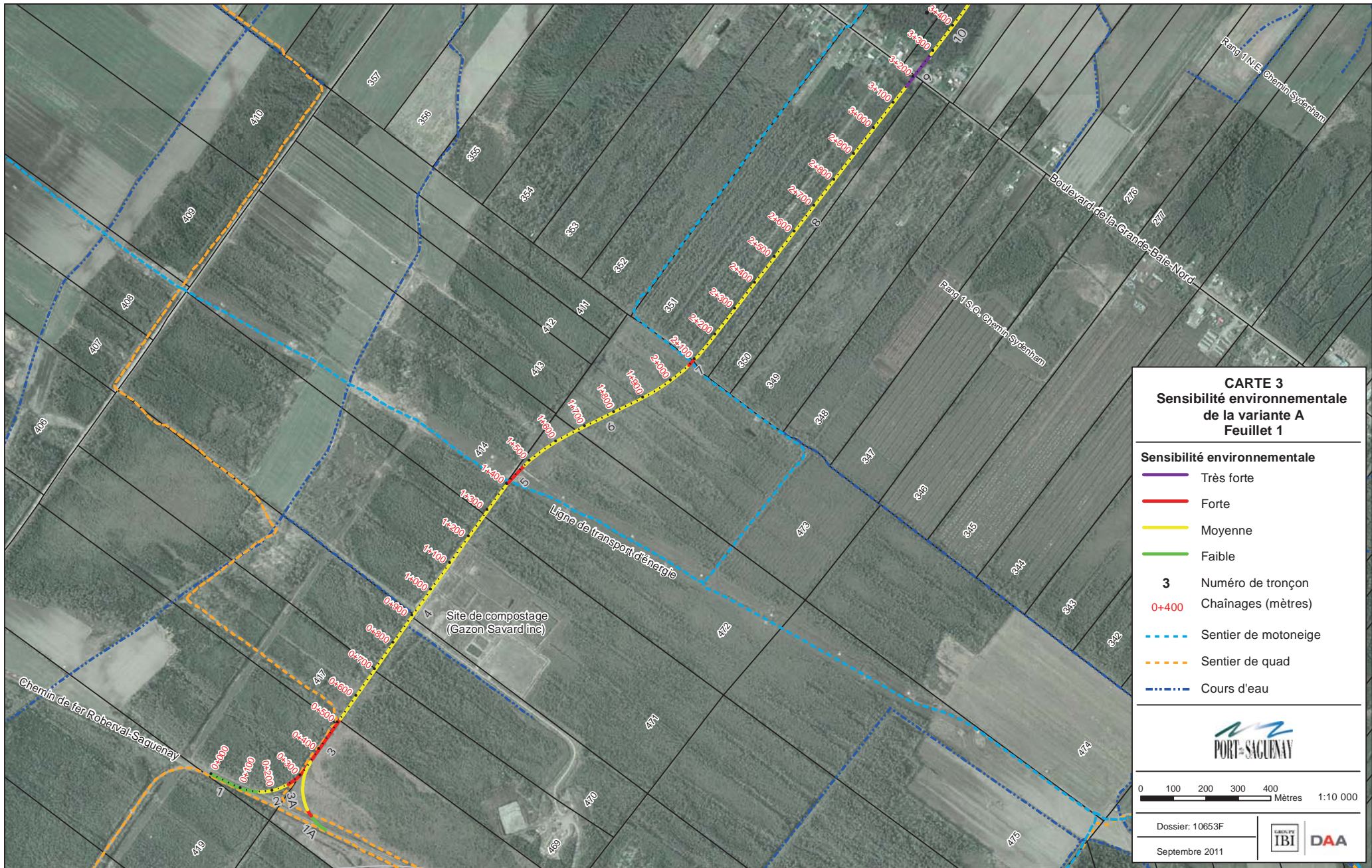
Finalement, une sensibilité « très forte » a été attribuée aux résidences qui sont susceptibles d'être acquises et aux passages à niveau sur des chemins publics. Dans le premier cas, on touche à ce que les personnes concernées considèrent généralement comme étant très précieux, soit leur résidence principale. Dans le deuxième cas, la sensibilité « très forte » a été attribuée pour des raisons de sécurité, une notion qui, comme on le sait, touche particulièrement les populations concernées.

2.2.2 Sensibilité environnementale de la variante A

La variante A comporte 28 tronçons homogènes pour une longueur totale d'environ 12,5 km. Le niveau de sensibilité environnementale a été évalué en fonction des caractéristiques intrinsèques de chaque tronçon homogène (tableau 1 et cartes 3, 4 et 5).

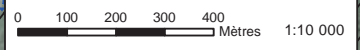
Tableau 1 : Sensibilité environnementale de la variante A

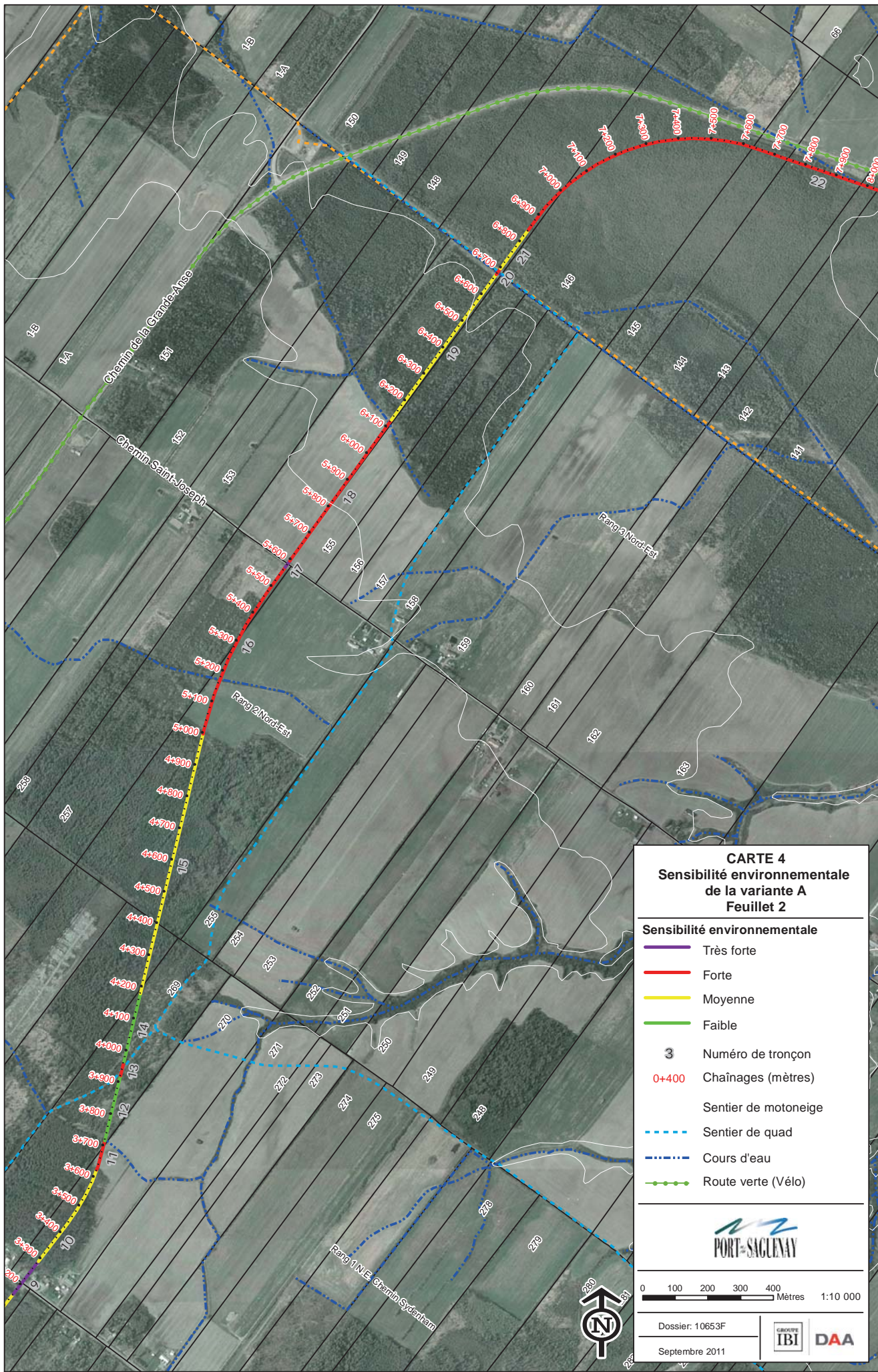
No	Caractéristiques du milieu	Composantes touchées	Sensibilité	Longueur (m)
1A	Emprise du Roberval-Saguenay	Infrastructures ferroviaires, sols, drainage	Faible	61
2A	Sentier quad, secteur humide déboisé	Activités récréatives, sols, hydrographie	Forte	23
3A	Secteur humide déboisé, fossés de drainage	Habitat faunique, sols, hydrographie	Moyenne	154
1	Emprise du Roberval-Saguenay	Infrastructures ferroviaires, sols, drainage	Faible	160
2	Secteur forestier humide	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Moyenne	93
3	Secteur forestier humide, sentier de quad	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie, activités récréatives	Forte	260
4	Secteur forestier humide, fossés de drainage	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Moyenne	889
5	Sentier de motoneige, lignes électriques à 161 kV (RTA), fossés de drainage	Activités récréatives, infrastructures, sols, hydrographie	Forte	75
6	Secteur humide déboisé, fossés de drainage	Habitat faunique, sols, hydrographie	Moyenne	594
7	Sentier de motoneige, fossés de drainage	Activités récréatives, sols, hydrographie	Forte	28
8	Secteur forestier humide	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Moyenne	1 060
9	Traverse du boul. de la Grande-Baie Nord, quatre résidences à moins de 60 m	Qualité de vie, santé et sécurité, aménagement du territoire, paysage	Très forte	126
10	Secteur forestier humide	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Moyenne	333
11	Terres agricoles	Activités agricoles, sols, hydrographie	Forte	93
12	Terres en friche	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Faible	205
13	Sentier de motoneige, terres en friche	Activités récréatives, sols, hydrographie	Forte	44
14	Terres en friche	Habitat faunique, végétation, sols	Faible	216
15	Secteur forestier humide, fossés de drainage	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Moyenne	817
16	Terres agricoles, fossés de drainage	Activités agricoles, sols, hydrographie	Forte	573
17	Traverse du chemin Saint-Joseph, une résidence à moins de 60 m	Santé et sécurité, qualité de vie, paysage	Très forte	24
18	Terres agricoles, fossés de drainage	Activités agricoles, sols, hydrographie	Forte	531
19	Secteur forestier humide, fossés de drainage	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Moyenne	550
20	Sentiers de motoneige et de quad, fossés de drainage	Activités récréatives, sols, hydrographie	Forte	21
21	Secteur forestier humide	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Moyenne	146
22	Tourbière boisée, fossés de drainage, sentiers d'accès, visible de la route	Habitat faunique, végétation, accessibilité, sols, hydrographie, paysage	Forte	2 257
23	Secteur forestier humide, visible du chemin de la Grande-Anse	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie, paysage	Moyenne	146
24	Terres agricoles, fossés de drainage, visible du chemin de la Grande-Anse	Activités agricoles, sols, hydrographie, paysage	Forte	371
25	Traverse de la route de l'Anse-à-Benjamin, visible de la route	Santé et sécurité, paysage	Très forte	22
26	Terres agricoles, fossés de drainage, visible du chemin de la Grande-Anse	Activités agricoles, sols, hydrographie, paysage	Forte	935
27	Secteur forestier, topographie, affleurements rocheux	Habitat faunique, végétation, sols, santé et sécurité (dynamitage)	Moyenne	897
28	Emprise du chemin du Quai Marcel-Dionne	Infrastructure routière privée, drainage	Faible	772
			Total	12 476



CARTE 3
Sensibilité environnementale
de la variante A
Feuille 1

- Sensibilité environnementale**
- Très forte
 - Forte
 - Moyenne
 - Faible
- 3** Numéro de tronçon
- 0+400 Chaînages (mètres)
- - - - Sentier de motoneige
 - - - - Sentier de quad
 - - - - Cours d'eau





CARTE 4
Sensibilité environnementale
de la variante A
Feuillet 2


Sensibilité environnementale

- Très forte
- Forte
- Moyenne
- Faible

3 Numéro de tronçon

0+400 Chainages (mètres)



- - - Sentier de motoneige
- . - . - Sentier de quad
- - - Cours d'eau
- . . . Route verte (Vélo)

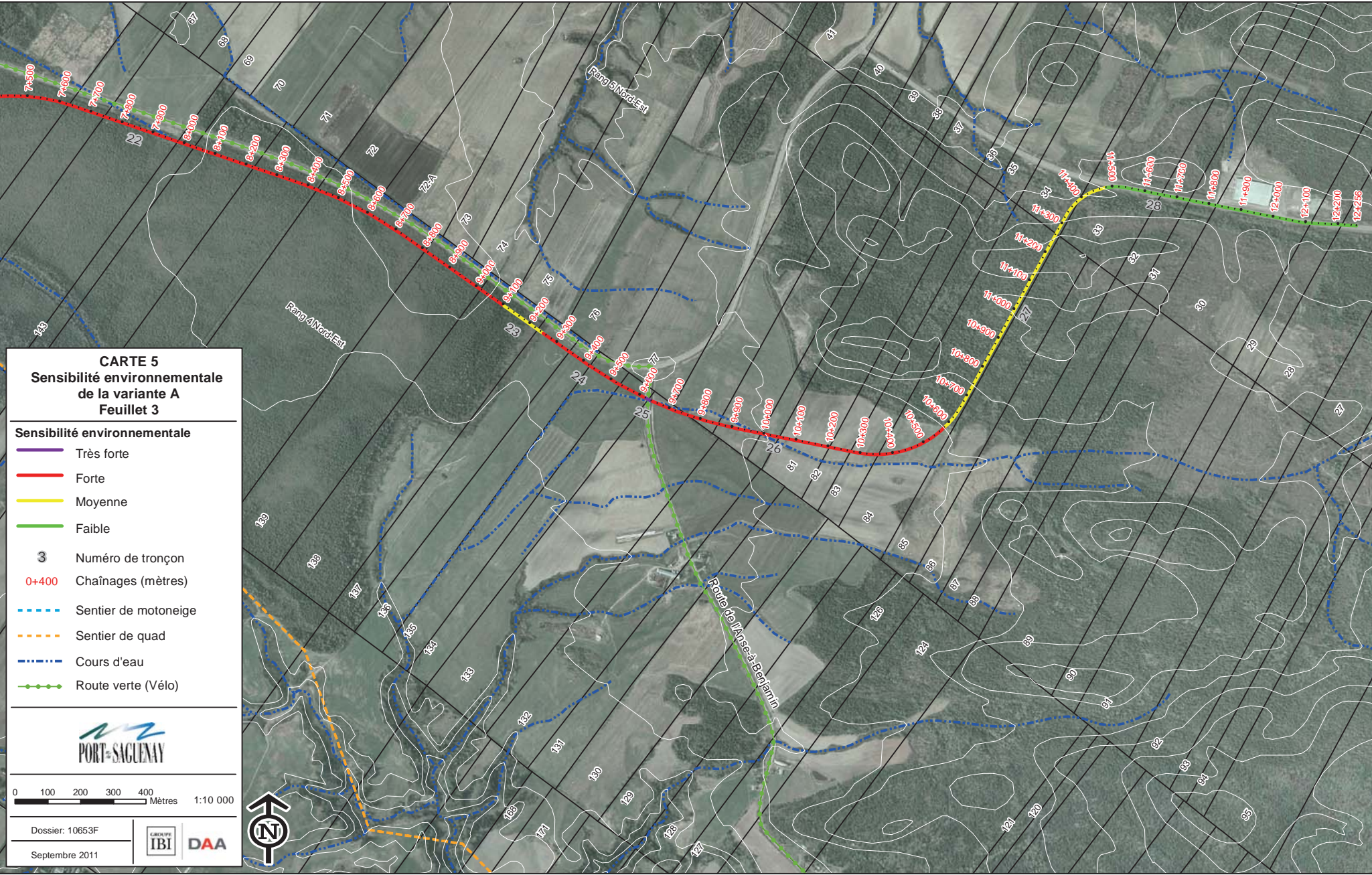

PORT-SAGUENAY

0 100 200 300 400 Mètres 1:10 000

Dossier: 10653F

Septembre 2011



CARTE 5
Sensibilité environnementale
de la variante A
Feuille 3

- Sensibilité environnementale**
- Très forte
 - Forte
 - Moyenne
 - Faible
- 3** Numéro de tronçon
- 0+400 Chainages (mètres)
- - - Sentier de motoneige
 - - - Sentier de quad
 - - - Cours d'eau
 - - - Route verte (Vélo)



0 100 200 300 400 Mètres 1:10 000

Dossier: 10653F
 Septembre 2011

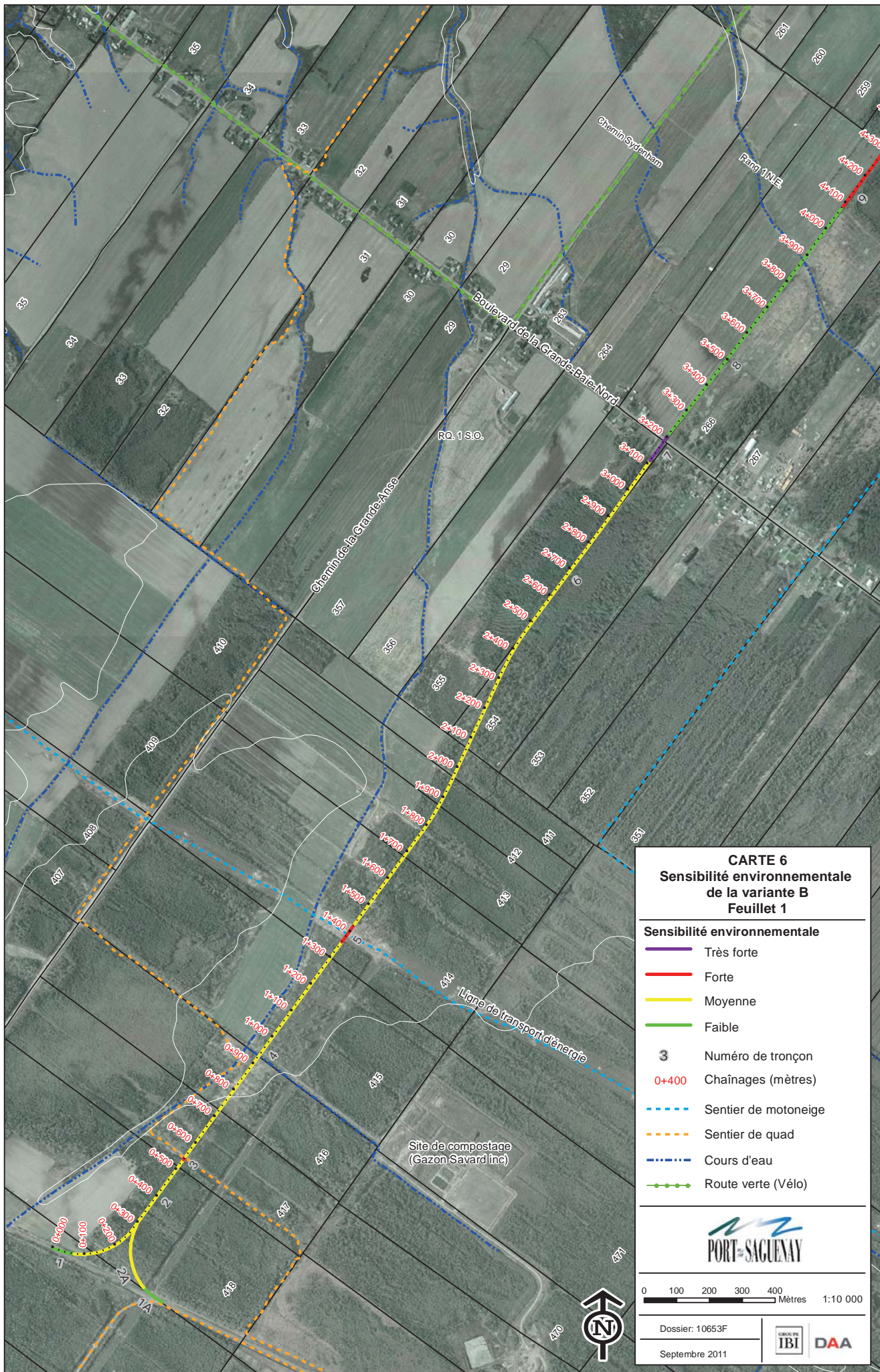


2.2.3 Sensibilité environnementale de la variante B

La variante B comporte 21 tronçons homogènes pour une longueur totale d'environ 12,5 km. Le niveau de sensibilité environnementale de la variante B a été évalué en fonction des caractéristiques intrinsèques de chaque tronçon (tableau 2 et cartes 6, 7 et 8).

Tableau 2 : Sensibilité environnementale de la variante B

No	Caractéristiques du milieu	Composantes touchées	Sensibilité	Longueur (m)
1A	Emprise du Roberval-Saguenay	Infrastructures ferroviaires, sols, drainage	Faible	72
2A	Secteur forestier humide	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Moyenne	230
1	Emprise du Roberval-Saguenay	Infrastructures ferroviaires, sols, drainage	Faible	70
2	Secteur forestier humide	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Moyenne	467
3	Secteur forestier humide, sentier de quad	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie, activités récréatives	Forte	11
4	Secteur forestier humide, fossés de drainage	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Moyenne	810
5	Sentier de motoneige, ligne électrique à 161 kV (RTA), fossés de drainage	Activités récréatives, infrastructures, sols, hydrographie	Forte	66
6	Secteur forestier humide, chemins d'accès	Habitat faunique, sols, hydrographie, accessibilité	Moyenne	1 685
7	Secteur résidentiel et traverse du boulevard de la Grande-Baie Nord, visible de la route	Qualité de vie, santé et sécurité, aménagement du territoire, paysage	Très forte	92
8	Ancien secteur forestier déboisé entièrement (coupe totale récente)	Habitat faunique, sols, hydrographie	Faible	876
9	Tourbière boisée, fossés de drainage	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Forte	233
10	Secteur forestier humide	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Moyenne	1 060
11	Secteur résidentiel et traverse du chemin Saint-Joseph, visible de la route	Qualité de vie, santé et sécurité, aménagement du territoire, paysage	Très forte	71
12	Terres agricoles, fossés de drainage	Activités agricoles, sols, hydrographie	Forte	574
13	Secteur forestier humide, fossés de drainage	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie	Moyenne	509
14	Sentiers de motoneige et de quad, fossés de drainage	Activités récréatives, sols, hydrographie	Forte	23
15	Tourbière boisée, fossés de drainage, sentiers d'accès, visible de la route	Habitat faunique, végétation, accessibilité, sols, hydrographie, paysage	Forte	2 584
16	Secteur forestier déboisé partiellement, visible du chemin de la Grande-Anse	Habitat faunique, végétation, sols, hydrographie, paysage	Moyenne	146
17	Terres agricoles, fossés de drainage, visible du chemin de la Grande-Anse	Activités agricoles, sols, hydrographie, paysage	Forte	367
18	Traverse de la route de l'Anse-à-Benjamin, visible de la route	Santé et sécurité, paysage	Très forte	24
19	Terres agricoles, fossés de drainage, visible du chemin de la Grande-Anse	Activités agricoles, sols, hydrographie, paysage	Forte	518
20	Secteur forestier, topographie, affleurements rocheux	Habitat faunique, végétation, sols, santé et sécurité (dynamitage)	Moyenne	1 226
21	Emprise du chemin du Quai Marcel-Dionne (privé)	Infrastructure routière privée, drainage	Faible	772
			Total	12 486



CARTE 6
Sensibilité environnementale
de la variante B
Feuillet 1

Sensibilité environnementale

- Très forte
- Forte
- Moyenne
- Faible
- 3** Numéro de tronçon
- 0+400 Chainages (mètres)
- - - Sentier de motoneige
- - - Sentier de quad
- . . . Cours d'eau
- . . . Route verte (Vélo)

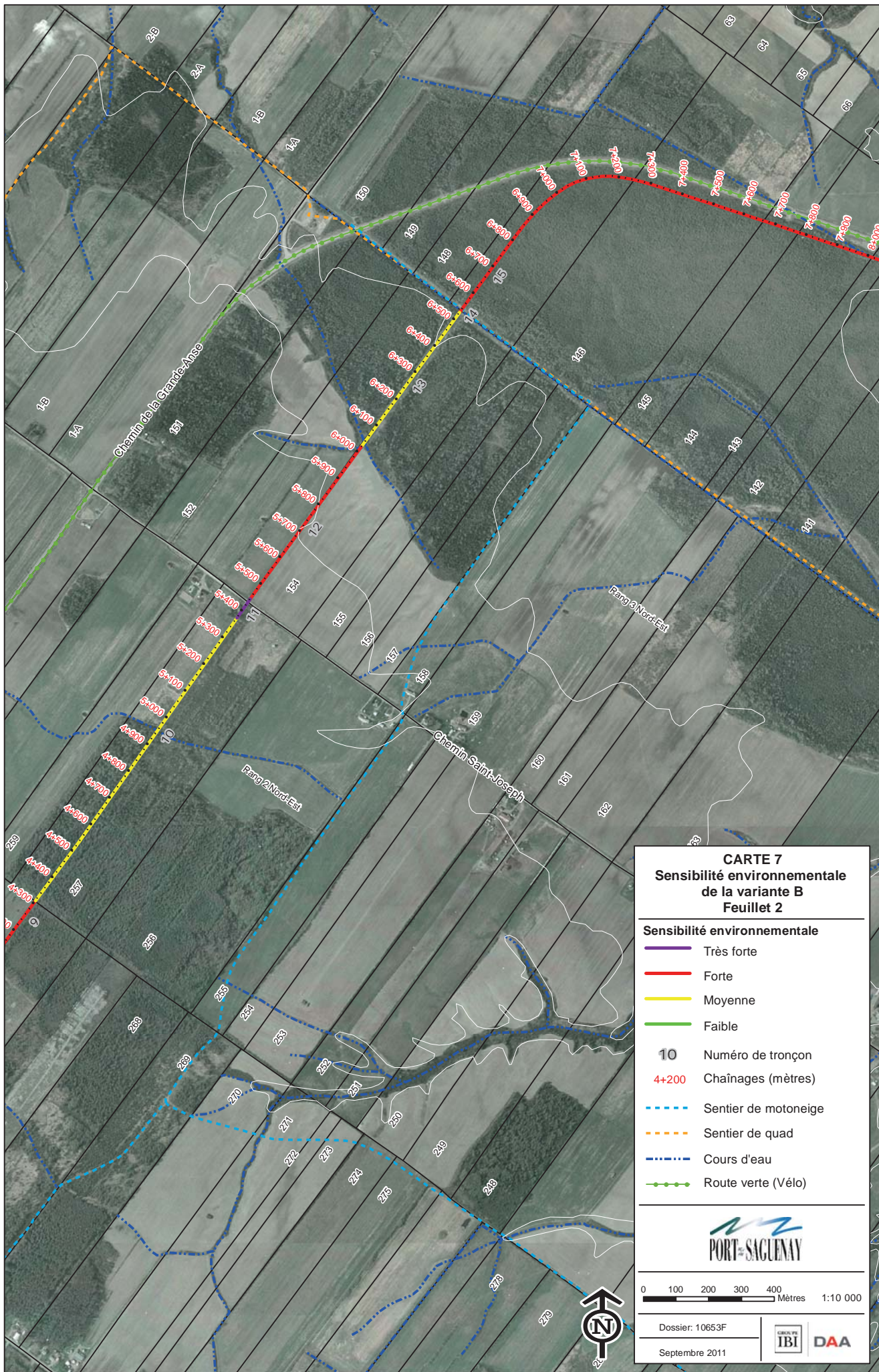


0 100 200 300 400 Mètres 1:10 000

Dossier: 10653F

Septembre 2011





CARTE 7
Sensibilité environnementale
de la variante B
Feuillet 2


Sensibilité environnementale

- Très forte
- Forte
- Moyenne
- Faible

10 Numéro de tronçon

4+200 Chainages (mètres)



- - - Sentier de motoneige
- - - Sentier de quad
- · - · - Cours d'eau
- · - · - Route verte (Vélo)


PORT DE SAGUENAY

0 100 200 300 400 Mètres 1:10 000

Dossier: 10653F

Septembre 2011



CARTE 8
Sensibilité environnementale
de la variante B
Feuillet 3

- Sensibilité environnementale**
- Très forte
 - Forte
 - Moyenne
 - Faible
- 15** Numéro de tronçon
- 8+100** Chainages (mètres)
- - - Sentier de motoneige
 - - - Sentier de quad
 - - - Cours d'eau
 - - - Route verte (Vélo)

PORT-SAGUENAY

0 100 200 300 400 Mètres 1:10 000

Dossier: 10653F

Septembre 2011



2.2.4 Choix de la variante retenue (variante B)

Mentionnons d'emblée que les variantes A et B sont identiques sur une longueur d'environ 3 kilomètres, soit entre les chaînages 7+600 et 9+600, ainsi qu'entre les chaînages 11+100 et 12+200. Les deux tracés diffèrent pour le reste de leurs parcours (voir la carte 4). La distance qui sépare les variantes A et B, entre la voie ferrée du Roberval-Saguenay et le chemin de la Grande-Anse, varie de 200 à 800 mètres. La variante B est décalée vers l'ouest par rapport à la variante A ; elles se rejoignent dans le secteur du chemin de la Grande-Anse, soit vers le chaînage 7+600. À partir de la route de l'Anse-à-Benjamin, la variante B bifurque franchement vers le nord, où se trouve une ancienne carrière de granit, lui permettant d'empiéter beaucoup moins sur les terres agricoles que la variante A.

D'après la caractérisation de leur sensibilité environnementale, la variante B aurait moins d'incidence que la variante A sur les activités récréatives, puisqu'il demanderait moins de réaménagement des sentiers fédérés de quad et de motoneige. La variante B aurait également beaucoup moins d'emprise que la variante A sur les activités agricoles, soit des longueurs respectives de 1 459 et 2 503 mètres ou 42 % de moins sur des terres cultivées.

Par ailleurs, une campagne de sondages sur le territoire à l'étude a démontré que l'épaisseur des dépôts organiques est beaucoup plus importante dans l'axe de la variante A que par rapport à la variante B, notamment dans la partie entre la voie ferrée du Roberval-Saguenay et le boulevard de la Grande-Baie Nord. En effet, les sondages indiquent une épaisseur moyenne de 2 mètres de tourbe dans cette partie de la variante A, comparativement à 0,5 mètre pour la variante B. La variante B demandera donc beaucoup moins d'excavation de sols organiques et de remblaiement de pierre que la variante A, limitant significativement les effets sur l'écologie que ce soit sur le site du projet où sur les lieux de prélèvement de la pierre utilisée pour le remblaiement.

La variante B est celle qui est retenue par le promoteur, en raison d'une sensibilité environnementale moindre qui coïncide aussi avec des coûts de construction moins élevés. Le choix de la variante B découle également d'une rencontre avec le Syndicat local de La Baie de l'Union des producteurs agricoles ; elle permet d'éviter de scinder en deux une parcelle agricole et représente l'option la mieux perçue par les agriculteurs du secteur. Une résidence en bordure du chemin Saint-Joseph devra toutefois être acquise en vue d'être relocalisée, contrairement à la variante A. Cependant, dans le cas de la variante B, une résidence en moins devra être acquise en bordure du boulevard de la Grande-Baie Nord : les deux variantes impliquent donc l'acquisition du même nombre de résidences.

Au final, la variante B présente nettement un meilleur bilan environnemental au regard de ses impacts sur la mise en valeur agricole. En effet, elle affecte des terres en culture sur une longueur de 1 459 mètres dans son emprise projetée, alors que la variante concurrente (variante A) en affecte sur 2 503 mètres.

2.2.5 Raffinement de la variante retenue et mesures favorisant le milieu agricole

Si la variante retenue a été considérée comme celle de moindre impact sur les activités agricoles, un certain nombre de mesures d'atténuation ont été retenues par le promoteur. Ces mesures sont principalement les suivantes :

- Un déplacement du tracé vers l'Est jusqu'à un maximum de 230 mètres, entre les chaînages 0+000 et 2+400, afin de permettre aux agriculteurs concernés d'exploiter à des fins agricoles une partie des terrains dans la frange de la tourbière comme ces derniers l'ont réclamé ;
- L'aménagement de traverses à niveau à tous les endroits où des agriculteurs ou des propriétaires de lots forestiers exploitent des terres de part et d'autre de l'emprise projetée ;
- Le rétablissement des canaux de drainage agricole qui seront affectés par le projet.

De plus, lors du processus d'acquisition des propriétés, le promoteur cherchera à accommoder des agriculteurs par la session d'espaces résiduels ou d'une partie des lots acquis aux fins du projet.

2.3 DESCRIPTION DE LA VARIANTE SÉLECTIONNÉE

2.3.1 Description générale de la variante optimisée

La variante optimisée, d'une longueur d'environ 12,5 km, passe près de la ligne de partage des eaux, limitant ainsi le nombre et la portée des ouvrages hydrauliques. Elle est également localisée en marge des terres agricoles et comprend quatre passages à niveau sur des voies routières, soit au croisement du boulevard de la Grande-Baie Nord, du chemin Saint-Joseph, du chemin de l'Anse-à-Benjamin et du chemin du Quai-Marcel-Dionne. Des traverses ont également été prévues pour permettre l'accès aux parties des lots qui seront enclavées par le projet, ainsi que pour permettre le passage des sentiers fédérés de motoneige et de quad. Le tracé retenu implique aussi le déplacement d'une section de 1,7 km d'un sentier fédéré de quad.

Au nord du boulevard de la Grande-Baie Nord, le tracé se prolonge en ligne droite jusqu'à proximité du chemin de la Grande-Anse. Une série de 23 sondages a été réalisée entre les chaînages 3+200 et 6+100 ; l'épaisseur du sol organique y varie entre 0,15 et 1,15 mètre, pour une moyenne de 0,45 mètre. Entre les chaînages 6+100 et 9+200, le tracé longe le chemin de la Grande-Anse dans un secteur de tourbière où une série de 36 sondages a été réalisée ; l'épaisseur du sol organique y varie de 1 à 2,5 mètres, pour une moyenne de 1,64 mètre.

Au nord du chaînage 9+200, le tracé s'éloigne à 30 mètres de distance du chemin de la Grande-Anse pour traverser la route de l'Anse-à-Benjamin d'une façon sécuritaire, en assurant une distance de visibilité suffisante pour les véhicules arrivant du chemin de la Grande-Anse. Le tracé se poursuit ensuite en se rapprochant du chemin de la Grande-Anse, pour éviter le plus possible l'empiétement sur les terres cultivées. À la limite nord des terres cultivées, le tracé passe à proximité d'une carrière de pierres et s'élève par la suite dans un massif rocheux jusqu'au site du parc industriel maritime intermodal de Grande-Anse. Immédiatement après la traverse de la route de l'Anse-à-Benjamin, la voie ferrée s'élève avec une pente de 2 % sur une longueur de 1 350 mètres, soit une dénivellation de 27 mètres, pour atteindre l'élévation prévue au coin sud-ouest du futur aménagement du parc industriel maritime intermodal.

La desserte ferroviaire projetée sera une infrastructure permanente, tout comme le terminal maritime de Grande-Anse, dont la durée de vie sera assurée à très long terme par des programmes réguliers d'entretien de toutes ses composantes (ex. : ponceaux, drainage, ballast, rails, dormants, aiguillages, passages à niveau, clôtures et barrières, etc.). Dans cette perspective et considérant son utilisation projetée, on ne prévoit pas de grands travaux d'entretien ou d'aménagement en dehors des programmes réguliers d'entretien.

2.3.2 Profil de la voie ferrée

Entre la voie ferrée existante du Roberval-Saguenay (chaînage 0+000) et la route de l'Anse-à-Benjamin (chaînage 9+600), le profil de la voie ferrée varie généralement entre 0 et 0,84 %, sauf deux tronçons de 200 mètres et de 600 mètres de longueur où la pente est de 1,6 % et de 2 %. Entre la route de l'Anse-à-Benjamin (chaînage 9+600) et le chaînage 10+900, la pente de la voie ferrée est de 2 %. Par la suite, jusqu'à l'extrémité nord de la voie ferrée sur le site du parc industriel maritime intermodal, la pente de la voie ferrée varie entre 0 et 0,3 %, sauf pour un court tronçon de 210 mètres de longueur où elle est de 1,54 %.

Le profil de la voie ferrée projetée est basé sur les prescriptions du Canadien National, qui sont aussi appliquées par la compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay, relatives à l'aménagement des embranchements particuliers, dont la déclivité maximale doit être de 2 %. Aux endroits utilisés pour le stationnement de wagons, la déclivité doit idéalement être nulle, mais dans tous les cas, elle ne doit jamais dépasser 0,2 %. Si un locotracteur est utilisé, plutôt qu'une locomotive pour tracter les wagons sur la voie ferrée projetée, cet équipement devra pouvoir fournir l'énergie requise en fonction d'une pente maximale de 2 %.

2.3.3 Voies de garage

Deux (2) voies de garage, d'une longueur de 400 mètres chacune, ont été prévues près de la jonction avec la voie ferrée de Roberval-Saguenay, soit entre les chaînages 0+550 et 1+050. Un chemin d'accès devra être construit à partir du chemin de la Grande-Anse via un chemin de ferme existant pour donner accès à ces voies de garage, ainsi qu'un chemin de service le long des voies de garage.

2.3.4 Passages à niveau

Quatre passages à niveau publics doivent être construits sur la desserte ferroviaire projetée, soit au niveau des routes suivantes : boulevard de la Grande-Baie Nord, chemin Saint-Joseph, route de l'Anse-à-Benjamin et chemin du Quai-Marcel-Dionne. Les aménagements et les systèmes d'avertissement à ces passages à niveau doivent être conformes aux exigences du *Projet RTD10—Normes techniques et exigences concernant l'inspection, les essais et l'entretien des passages à niveau rail-route* de Transports Canada. Ces normes concernent la conception des passages à niveau, leur emplacement et leur surface de croisement, la géométrie de la route et des approches routières, les lignes de visibilité, les panneaux et les marques sur la chaussée, l'éclairage des trains, les systèmes d'avertissement, les barrières, les feux clignotants, etc.

Selon l'article 5.1 de cette norme, la distance minimale entre le rail le plus proche et toute partie de la route qui croise l'approche de la voie ferrée doit être de 30 mètres, lorsque la vitesse maximale admissible sur le chemin de fer dépasse 25 km / h. Cet article fait en sorte que la traverse de la route de l'Anse-à-Benjamin doit être à au moins 30 mètres de l'intersection avec le chemin de la Grande-Anse.

La section 9 de la norme stipule aussi qu'il faut installer des panneaux indicateurs de passage à niveau à toutes les traverses et, la section 11, qu'un système d'avertissement de passage à niveau doit être installé si le débit journalier moyen annuel (DJMA) de la route est égal ou supérieur à 1 000.

En assumant qu'au cours des premières années il n'y aura pas plus de quatre passages de trains par jour (deux allers et deux retours), un système d'avertissement lumineux doit être installé si le DJMA est supérieur à 250. En l'absence de données précises sur les débits de circulation routière, il a été convenu pour les besoins de l'ingénierie préliminaire que le boulevard de la Grande-Baie Nord, le chemin Saint-Joseph et la route de l'Anse-à-Benjamin présentent un DJMA supérieur à 250 et nécessitaient un système d'avertissement à l'aide de feux lumineux.

Dans le cas du chemin du Quai-Marcel-Dionne, dont le DJMA est inférieur à 250 puisqu'il s'agit d'un chemin appartenant au terminal maritime de Grande-Anse et réservé uniquement aux opérations portuaires, un système d'avertissement lumineux ne serait pas requis. La section 12 de la norme stipule qu'un système d'avertissement à un passage à niveau doit comporter des barrières de protection si le DJMA s'élève à 50 000 et plus. Ce type de protection n'est donc pas requis pour la traverse du boulevard de la Grande-Baie Nord.

La section 10 de la norme stipule qu'un passage à niveau emprunté par des véhicules doit être équipé de luminaires qui éclairent les côtés des trains occupant le passage à niveau la nuit, lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :

- Il s'agit d'un passage à niveau libre ;
- Il n'y a pas de feux de circulation ou de système d'avertissement lumineux au passage à niveau ;
- La limite de vitesse sur la route est de 50 km / h ou plus ;
- Il y a régulièrement à cet endroit, la nuit, des manœuvres d'aiguillage ou des trains, des locomotives ou d'autres matériels ferroviaires qui s'arrêtent sur le passage ou qui le franchissent à une vitesse de 25 km / h ou moins.

Aucun système d'éclairage n'est donc requis pour les quatre passages à niveau publics.

En plus de quatre passages à niveau publics, le projet comprend l'aménagement d'une vingtaine (20) de passages à niveau privés pour permettre d'accéder aux parties de lots qui seront enclavées par la voie ferrée, ainsi que pour le passage des sentiers fédérés de motoneiges et de quad. La surface de ces croisements sera aménagée en pièces de bois, le tout conformément à la section 6 de la norme.

La responsabilité de la sécurité et de l'entretien des passages à niveau privés sera à la charge du promoteur, en l'occurrence l'Administration portuaire du Saguenay.

3. DESCRIPTION GÉNÉRALE DES SECTEURS VISÉS

3.1 TERRITOIRE À L'ÉTUDE

Le territoire à l'étude est délimité au sud par la voie ferrée du Roberval-Saguenay et à l'ouest par le chemin de la Grande-Anse, tandis que ses limites est et nord s'appuient sur les divisions cadastrales du canton de Bagot. Il s'inscrit dans une trame forestière et agricole propre aux milieux périurbains du Haut-Saguenay. On y retrouve des exploitations agricoles, des aires d'extraction de la tourbe et une carrière de pierres, de même que des sentiers fédérés de motoneige et de quad, deux lignes de transport d'énergie à 161 kV et des habitations résidentielles en marge du boulevard de la Grande-Baie Nord, du chemin Saint-Joseph et de la route de l'Anse-à-Benjamin.

Le territoire à l'étude est presque entièrement sous affectation agricole, selon le règlement de zonage de la Ville de Saguenay et au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, hormis le secteur du parc industriel maritime intermodal en développement qui est situé à proximité des installations portuaires de Grande-Anse.

À l'intérieur du territoire à l'étude, une proportion de 37,6 % des terres est actuellement en culture. La balance est principalement constituée de milieux humides (27,1 %) et de boisés (22,3 %), de même que d'espaces industriels (5,7 %), de terres en friche (4,2 %), d'usage résidentiel (0,9 %) et commercial (0,3 %) et de lignes de transport d'énergie (0,8 %).

Le tracé retenu de la desserte ferroviaire projetée traverse trois voies publiques, soit la route 372 (boulevard de la Grande-Baie Nord), le chemin Saint-Joseph et le chemin de l'Anse-à-Benjamin. Quelques résidences privées sont situées en marge de ces voies routières, à proximité de l'emprise projetée de la desserte ferroviaire. La voie ferrée doit également traverser le chemin du Quai-Marcel-Dionne, un chemin privé sous la gestion de l'APS et qui donne accès au terminal maritime de Grande-Anse. Le prolongement éventuel de l'autoroute 70 croisera la voie ferrée du Roberval-Saguenay à l'Est de l'embranchement de la desserte ferroviaire projetée ; le projet n'aura donc aucune incidence sur l'infrastructure autoroutière.

3.2 UTILISATION DU SOL

Les principaux usages sur le territoire à l'étude sont l'agriculture (37,6 %), les tourbières (27,1 %) et les aires boisées (22,3 %) qui totalisent à eux seuls 87 % du territoire à l'étude (tableau 3). On retrouve également l'usage industriel (5,7 %), comprenant des aires d'extraction de la tourbe, une carrière de pierres sur le chemin de la Grande-Anse, la voie ferrée du Roberval-Saguenay et les infrastructures du terminal maritime de Grande-Anse sur le chemin du Quai-Marcel-Dionne, ainsi que les terres en friche (4,2 %), les routes pavées (1,1 %), l'usage résidentiel (0,9 %), les lignes de transport d'énergie (0,8 %) et l'usage commercial (0,3 %).

Tableau 3 : Utilisation du sol du territoire à l'étude

Usage	Superficie (ha)	Proportion
Agriculture	829,3	37,6 %
Tourbières	598,5	27,1 %
Boisés	491,4	22,3 %
Industriel	126,7	5,7 %
Friches	93,9	4,2 %
Routes	25,1	1,1 %
Résidentiel	19,0	0,9 %
Lignes de transport d'énergie	16,7	0,8 %
Commercial	6,4	0,3 %
Total	2 207	100 %

Source : Orthophotos aériennes numériques de 2007.

3.2.1 Activités agricoles

L'agriculture représente un usage dominant sur le territoire à l'étude qui est d'ailleurs presque compris en entier dans la zone agricole permanente, en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. On y retrouve une vingtaine de fermes, dont la majorité produit à la fois du lait et des céréales.

3.2.2 Activités forestières

Le territoire à l'étude possède un potentiel sylvicole limité, considérant l'omniprésence des tourbières qui représentent des milieux forestiers peu productifs (arbres de petits diamètres, faible taux de croissance annuel) et recèlent surtout des essences peu recherchées par l'industrie (ex. : mélèze, peuplier, saule, etc.). En conséquence, les activités forestières y sont limitées et impliquent des volumes de bois négligeables.

3.2.3 Usage industriel

On retrouve deux lignes de transport d'énergie (161 kV) appartenant à Rio Tinto Alcan (RTA), ainsi que la voie ferrée du Roberval-Saguenay, une filiale de RTA. Les deux lignes de transport d'énergie utilisent le même corridor qui traverse la partie sud du territoire à l'étude, près de la voie ferrée du Roberval-Saguenay. On retrouve aussi une vaste aire d'extraction commerciale de la tourbe au sud du territoire à l'étude, ainsi qu'un site de compostage et de traitement des boues de fosses septiques. L'usage industriel se retrouve aussi dans le secteur du chemin du Quai-Marcel-Dionne, soit certaines installations associées au terminal maritime de Grande-Anse, dont un hangar pour l'entreposage de marchandise.

3.2.4 Occupation résidentielle

L'occupation résidentielle se retrouve principalement en marge du boulevard de la Grande Baie Nord et, dans une moindre mesure, en marge du chemin Saint-Joseph et de la route de l'Anse-à-Benjamin.

3.2.5 Activités récréotouristiques

Le sentier de motoneige Transquébec 83 et le sentier de quad Transquébec 70, sous la responsabilité du Club de Motoneigistes du Saguenay et du Club Quad du Fjord, traversent la partie sud territoire à l'étude, près de la voie ferrée du Roberval-Saguenay. On retrouve également le sentier de motoneige régional 368, de même que des sentiers locaux de motoneige et de quad

Le chemin de la Grande-Anse, le chemin Saint-Joseph, la route de l'Anse-à-Benjamin et le chemin Saint-Martin sont des axes routiers fréquentés par les cyclistes et les promeneurs du dimanche. Deux circuits récréotouristiques structurés empruntent d'ailleurs ces voies routières, soit le tracé cyclable de la Route verte et le trajet routier panoramique de la Route du Fjord.

3.2.6 Réseau routier

La principale artère routière sur le territoire à l'étude est le boulevard de la Grande-Baie Nord, qui supporte un débit journalier moyen (DJMA) d'environ 10 000 véhicules, selon les données de Transports Québec (MTQ). La seconde artère routière en importance est le chemin de la Grande-Anse, sur laquelle transite l'ensemble du camionnage vers le terminal maritime de Grande-Anse. On retrouve également le chemin Saint-Joseph et la route de l'Anse-à-Benjamin, deux artères locales servant principalement aux résidents du secteur. Le prolongement de l'autoroute 70, entre les arrondissements de Chicoutimi et de La Baie, doit éventuellement traverser le territoire à l'étude au Sud de ce dernier.

3.2.7 Réseau ferroviaire

La voie ferrée de la compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay sert de limite Sud au territoire d'étude. Le Roberval-Saguenay exploite 160 kilomètres de voies ferrées entre les installations portuaires de Port-Alfred et les alumineries de Rio Tinto Alcan à Jonquière, Grande-Baie, Laterrière et Alma. Il dessert également les grandes sociétés papetières de la région. Le Roberval-Saguenay possède des points d'échange avec le Canadien National à Jonquière et Saint-Bruno ; il est ainsi relié au réseau ferroviaire québécois et panaméricain.

3.2.8 Infrastructures d'utilité publique

On retrouve des lignes de distribution électrique le long des principaux axes routiers du territoire à l'étude afin de desservir les résidences ou autres bâtiments qui s'y trouvent. Il en est de même pour les lignes téléphoniques, ainsi que les réseaux de câblodistribution et Internet. Le réseau d'aqueduc de la ville de Saguenay dessert également les principaux axes routiers, à l'exception de deux sections du chemin de la Grande-Anse, soit entre la ligne Bagot et la route de l'Anse-à-Benjamin, ainsi qu'au sud de l'intersection du boulevard de la Grande-Baie Nord.

3.3 POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT AGRICOLE

Le potentiel de développement agricole dans la zone étudiée est globalement faible, car en dehors de superficies déjà cultivées, les espaces restants sont principalement occupés par des tourbières ou des terrains rocheux.

4. PROPRIÉTÉS AFFECTÉES PAR LE PROJET

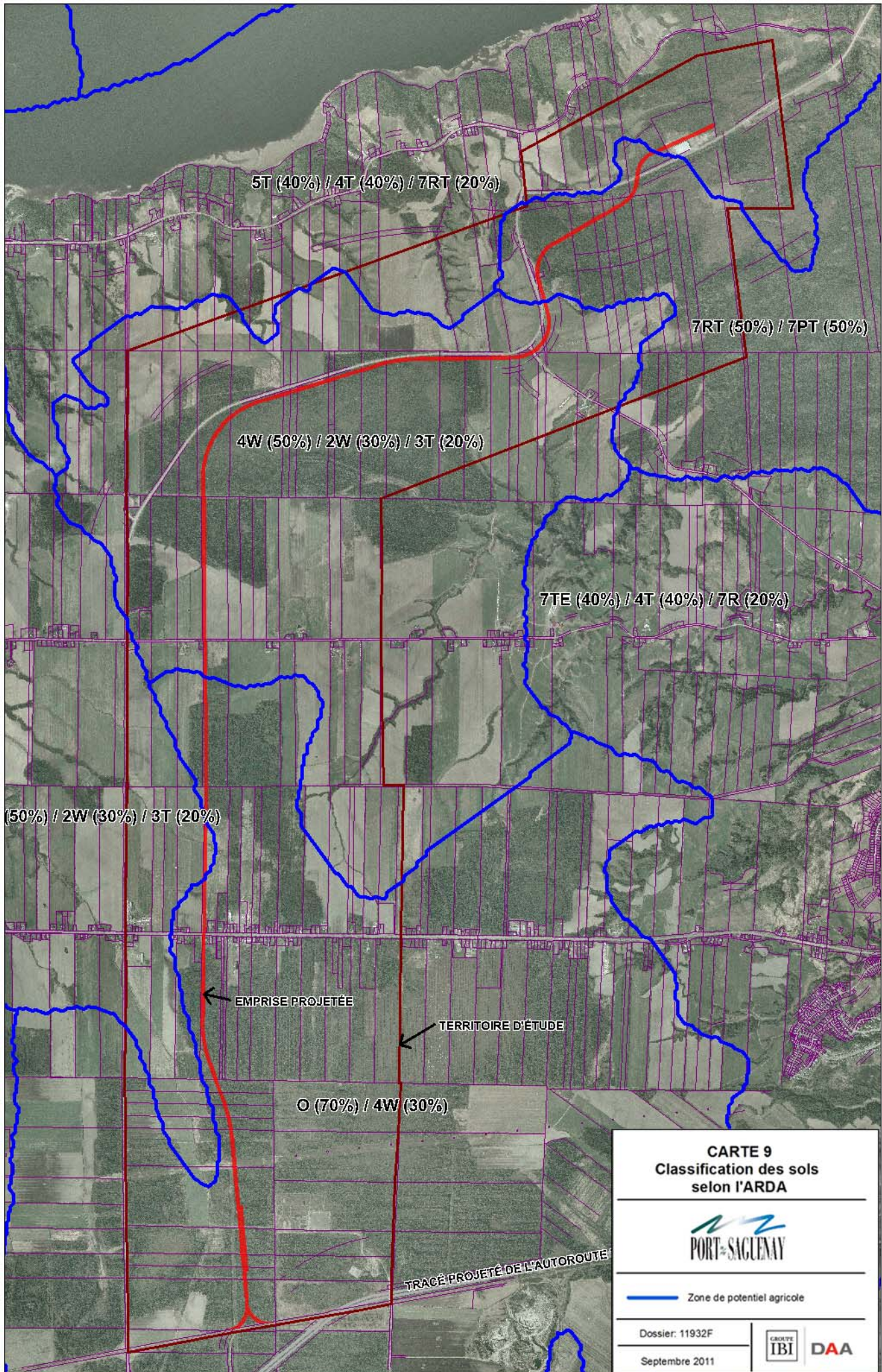
4.1 CLASSIFICATION DES SOLS DANS L'EMPRISE PROJÉTÉE

Pour évaluer le potentiel des terres agricoles qui seront touchées par le tracé optimisé de la desserte ferroviaire, l'Inventaire des terres du Canada (ARDA) a servi de référence. Le tracé de l'emprise ferroviaire est divisé en 4 tronçons de longueur variable qui chevauchent des sols regroupés en différentes classes du sud au nord (carte 9). La classification des sols qui se trouvent sur chacun des tronçons est identifiée au tableau 4.

Tableau 4 : Classification des sols dans l'emprise ferroviaire projetée

Tronçon	Classification des sols	Lots (cadastre rénové)	Chaînages	Longueur (m)
1	0 (70 %) / 4W (30 %)	4 012 682, 4 012 683, 4 012 684, 4 012 685, 4 012 686, 4 012 687, 4 012 688, 4 012 689, 4 012 690, 4 012 691, 4 012 783, 4 013 923, 4 014 641, 4 012 805, 4 012 868	0+000 à 3+600 et 4+060 à 5+140	4 680
	3W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)	4 012 805	3+600 à 4+060	460
2	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)	4 012 868, 4 012 868, 4 242 208, 4 012 874, 4 012 885, 4 012 886, 4 012 888, 4 013 011, 4 012 887, 4 012 890, 4 013 012, 4 012 892, 4 012 891, 4 012 893, 4 012 894, 4 242 521, 4 242 426, 4 242 522, 4 012 853, 4 012 854, 4 014 179, 4 242 258, 4 014 178, 4 014 619, 4 012 444, 4 014 619, 4 014 177	5+140 à 10+060	4 920
3	7RT (50 %) / 7PT (50 %)	4 012 444, 4 012 443, 4 242 415, 4 242 416, 4 242 417, 4 242 423, 4 012 431, 4 012 437, 4 494 590	10+060 à 11+640	1 580
4	5T (40 %) / 4T (40 %) / 7RT (20 %)	4 494 590, 4 242 207, 4 012 451	11+640 à 12+000	360
			Total	12 000

Source : ARDA



CARTE 9
Classification des sols
selon l'ARDA

PORT-SAGUENAY

— Zone de potentiel agricole

Dossier: 11932F

Septembre 2011

IBI DAA

En partant du sud vers le nord, le premier tronçon de l'emprise, se trouve à traverser deux zones spécifiques de classes de sols. La partie la plus longue du tronçon (4 680 mètres) passe dans la zone caractérisée par les classes de sols 0 (70%) / 4W (30%) (tableau 4) et de façon partielle (460 mètres) dans la zone de classes de sols 3W (50%) / 2W (30%) / 3T (20%). Cette première zone de passage est caractérisée par des milieux humides sur sol organique et une superficie de classe 4 occupants respectivement le terrain à 70% et 30%.

Pour les sols organiques, le classement interprétatif des sols selon leurs possibilités agricoles ne s'applique pas. Ces sols renferment selon l'ARDA 30% ou plus de matières organiques et possèdent une couche consolidée de débris organiques d'au moins 12 pouces de profondeur. Les sols de classe 4 comportent quant à eux des facteurs limitatifs très graves qui restreignent la gamme de culture ou imposent des mesures spéciales de conservation ou encore présentent les deux désavantages.

Le 2^e tronçon, d'une longueur de 4 920 mètres, traverse une zone de classe de sols 4W (50%) / 2W (30%) / 3T (20%) soit une superficie de classe 4 et de classe 2 avec limitations graves à modérées due à la surabondance d'eau, et de classe 3 avec limitations dues au relief, l'une et l'autre occupant le terrain dans les proportions de 50%, 30% et 20% respectivement.

Le 3^e tronçon, d'une longueur de 1 580 mètres, traverse une zone impropre à l'agriculture composée de classes de sols 7RT (50%) / 7PT (50%) soit une superficie de classe 7 avec limitations dues au roc solide et relief et limitations dues aux sols pierreux et relief dans les proportions de 50% respectivement.

Le 4^e et dernier tronçon complètement au nord de l'emprise, d'une longueur de 360 mètres, est marqué par une zone composée de classes de sols 5T (40%) / 4T (40%) / 7RT (20%), soit une superficie de classes 5 et 4 comportant des facteurs limitatifs très sérieux et très graves avec limitations dues au relief occupant le terrain dans les proportions de 40% respectivement, et de sols de classe 7 n'offrant aucune possibilité pour la culture ou pour le pâturage permanent et occupant le terrain dans une proportion de 20%. Le tronçon se trouve sur cette dernière classe de sols avec présence de la roche solide près de la surface et dont le relief en limite aussi la culture.

4.2 VALEUR AGRONOMIQUE DES SOLS ET DES ESPACES

La caractérisation de l'utilisation du sol dans l'emprise projetée, à l'intérieur de la zone agricole permanente, a été réalisée à l'aide de la photo-interprétation⁵ et de la géomatique (tableau 5). Elle démontre qu'une superficie totale de 4,6 hectares est cultivée sur les 36 hectares qui constituent l'emprise à l'intérieur de la zone agricole permanente, soit une proportion de 12,8 %.

Les trois parcelles cultivées dans l'emprise projetée couvrent moins de 2 ha chacune, soit respectivement 1,72 ha, 1,04 ha et 1,80 ha, et sont exploitées par des fermes laitières avec cultures céréalières (Ferme Bernard&Gilles Boivin, Ferme Éolienne et Ferme Marcel Maltais).

Un projet de mise en culture d'une partie du lot 4 012 682 sur 2,3 hectares a été soumis par Monsieur Claude Villeneuve de la ferme Grandtoit dans la frange ouest de la tourbière. Ce projet implique des travaux de drainage et des travaux visant à mélanger des couches inférieures de sol (horizon B) de terre forte argileuse avec la terre présente dans l'horizon A. Le retour sur l'investissement à court et moyen termes d'un tel projet peut être questionnable en fonction des rendements escomptés et du prix du marché des céréales.

D'autres producteurs voisins seraient aussi intéressés à une telle mise en valeur. C'est pourquoi l'Administration portuaire du Saguenay a accepté de déplacer le tracé ferroviaire d'environ 200 mètres vers l'est.

⁵ Photos aériennes du territoire à l'étude datant du 22 mai 2007.

Tableau 5 : Utilisation du sol dans l'emprise ferroviaire projetée

Propriétaire	Production agricole	Cadastre rénové	Chainages	Longueur (m)	Superficie totale	Superficie cultivée	Classification des sols
Ferme Grandtoit	Céréales	4 012 682	0+000 à 0+500	500	1,75 ha	—	0 (70 %) / 4W (30 %)
Boisé du Boulevard	—	4 012 683	0+500 à 0+600	100	0,36 ha	—	0 (70 %) / 4W (30 %)
Alyre Gagnon	—	4 012 684 4 012 685	0+600 à 0+900	300	1,50 ha	—	0 (70 %) / 4W (30 %)
Ferme Tremblay & Gobeil	Lait / céréales	4 012 686	0+900 à 1+350	450	1,74 ha	—	0 (70 %) / 4W (30 %)
Ferme Gaudreault & Frères	Céréales	4 012 687 4 012 688	1+350 à 1+750	400	1,16 ha	—	0 (70 %) / 4W (30 %)
Ferme Saguelait	Lait / céréales	4 012 689 4 012 690	1+750 à 1+950	200	0,61 ha	—	0 (70 %) / 4W (30 %)
Allyre Gagnon	—	4 012 691	1+950 à 2+050	100	0,31 ha	—	0 (70 %) / 4W (30 %)
Alain Deschênes & Daniel Pelletier	—	4 012 783	2+050 à 3+100	1 050	3,16 ha	—	0 (70 %) / 4W (30 %)
Jean Rhains & Sylvie Bergeron	—	4 013 923	3+100 à 3+160	60	0,18 ha	—	0 (70 %) / 4W (30 %)
Ville de Saguenay (emprise Grande-Baie Nord)	—	4 014 641	3+160 à 3+180	20	0,07 ha	—	0 (70 %) / 4W (30 %)
Rémi Veillette	—	4 012 805	3+180 à 4+300	1 120	3,25 ha	—	0 (70 %) / 4W (30 %) et 3W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Florent, Frédéric & Isabelle Gagné	—	4 012 868	4+300 à 5+415	1 115	3,33 ha	—	3W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %) et 4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Ville de Saguenay (emprise Saint-Joseph)	—	4 242 208	5+415 à 5+430	15	0,04 ha	—	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Ferme Bernard & Gilles Boivin	Lait / céréales	4 012 874	5+430 à 6+520	1 090	3,27 ha	1,72 ha	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)

Tableau 5 : Utilisation du sol dans l'emprise ferroviaire projetée (suite)

Propriétaire	Production agricole	Cadastre rénové	Chainages	Longueur (m)	Superficie totale	Superficie cultivée	Classification des sols
Ferme Jean-Marie Maltais & Fils	Lait / céréales	4 012 885 4 012 886 4 012 888 4 013 011	6+520 à 7+690	1 170	3,49 ha	—	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Ferme Grandtoit	Céréales	4 012 887	7+690 à 7+745	55	0,16 ha	—	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Ferme Jean-Marie Maltais	Lait / céréales	4 012 890 4 013 012	7+745 à 8+000	255	0,76 ha	—	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Succession Alfred Boivin	—	4 012 892	8+000 à 8+050	50	0,15 ha	—	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Bruno Lavoie	—	4 012 891 4 012 893 4 012 894	8+050 à 8+870	820	2,46 ha	—	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Ferme Éolienne	Lait / céréales	4 242 521 4 242 426 4 242 522	8+870 à 9+410	540	1,60 ha	0,52 ha	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Ferme Jean-Claude & Christian Lavoie	Lait / céréales	4 012 853 4 012 854	9+410 à 9+580	170	0,51 ha	0,51 ha	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Ferme Marcel Maltais	Lait / céréales	4 014 179	9+580 à 9+590	10	0,01 ha	0,01 ha	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Ville de Saguenay (emprise Anse-à-Benjamin)	—	4 242 258	9+590 à 9+610	20	0,09 ha	—	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Ferme Marcel Maltais	Lait / céréales	4 014 178	9+610 à 9+710	100	0,29 ha	0,29 ha	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Ville de Saguenay (ancienne emprise routière)	—	4 014 619	9+710 à 9+730	20	0,08 ha	0,08 ha	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Ferme Marcel Maltais	Lait / céréales	4 012 444	9+730 à 10+230	500	1,43 ha	1,43 ha	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Ville de Saguenay (ancienne emprise routière)	—	4 014 619	10+200 à 10+300	100	0,04 ha	—	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Solange Simard	—	4 014 177	10+230 à 10+280	50	0,10 ha	—	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %)
Ferme Marcel Maltais	Lait / céréales	4 012 444	10+280 à 10+690	410	1,29 ha	—	4W (50 %) / 2W (30 %) / 3T (20 %) et 7RT (50 %) / 7PT (50 %)

Tableau 5 : Utilisation du sol dans l'emprise ferroviaire projetée (suite)

Propriétaire	Production agricole	Cadastre rénové	Chainages	Longueur (m)	Superficie totale	Superficie cultivée	Classification des sols
Ferme Gérard Simard	Lait / céréales	4 012 443 4 242 415 4 242 416 4 242 417 4 242 423	10+690 à 11+220	530	1,57 ha	—	7RT (50 %) / 7PT (50 %)
Ferme Jean-Claude & Christian Lavoie	Lait / céréales	4 012 431	11+220	10	0,04 ha	—	7RT (50 %) / 7PT (50 %)
Administration portuaire du Saguenay	—	4 012 437 4 242 207 4 494 590	11+220 à 11+300 11+410 à 11+720	390	1,15 ha	—	7RT (50 %) / 7PT (50 %) et 5T (40 %) / 4T (40 %) / 7RT (20 %)
			Total	11 721	35,95 ha	4,56 ha	

Classification des sols : ARDA

4.3 EMBLEMES VISÉS PAR LA DEMANDE

Les emplacements visés par la demande à la CPTAQ sont identifiés formellement au à la section 3 du formulaire, lequel fait état des coordonnées cadastrales de chacun des lots concernés. Les informations relatives aux propriétaires y sont aussi produites.

Les plans 1.1 et 1.2 produit à l'annexe 3 illustrent les propriétés concernées par la demande. Le plan 3 fait état pour sa part des propriétés de l'Administration portuaire du Saguenay.

Le tableau 6 dresse un bilan de la demande au regard de l'utilisation actuelle de l'espace visé par l'emprise et par les résidus créés par le projet, du morcellement résultant du projet et des acquisitions prévues globalement.

L'annexe 4 comprend un extrait du schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Saguenay pour les installations ferroviaires.

Tableau 6 : Sommaire global de la demande à la CPTAQ

Propriétaire	Lots (cadastre rénové)	Emprise (m ²)			Résidus (m ²)			Parcelles morcelées		Acquisitions prévues (m ²)			Remarques
		Culture	Forêt / tourbière	Total	Culture	Forêt / tourbière	Total	Nombre	Superficie (m ²)	Emprise	Résidus / parcelles morcelées	Total	
Ferme Grandtoit	4 012 682 / 4 012 887	–	19 218,6	19 218,6	–	6 386,5	6 386,5	3	448 828,9	19 218,6	68 016,5	87 235,1	Acquisition de l'emprise, des résidus et d'une parcelle morcelée de 61 630,0 m ²
Boisé du Boulevard	4 012 683	–	3 642,7	3 642,7	–	–	–	2	104 272,9	3 642,7	104 272,9	107 915,6	Acquisition de l'ensemble du lot
Alyre Gagnon	4 012 684 / 4 012 685 / 4 012 691	–	18 119,1	18 119,1	–	–	–	6	430 936,5	18 119,1	103 426,0	121 545,1	Acquisition de l'emprise et de trois parcelles morcelées totalisant 103 426,0 m ²
Ferme Tremblay & Gobeil	4 012 686	–	17 455,1	17 455,1	–	–	–	2	505 484,2	17 455,1	119 200,0	136 655,1	Acquisition de l'emprise et d'une parcelle morcelée de 119 200,0 m ²
Ferme Gaudreault & Frères	4 012 687 / 4 012 688	–	11 583,9	11 583,9	–	–	–	4	421 678,8	11 583,9	114 480,0	126 063,9	Acquisition de l'emprise et de deux parcelles morcelées totalisant 114 480,0 m ²
Ferme Saguelait	4 012 689 / 4 012 690	–	6 075,5	6 075,5	–	–	–	4	210 429,8	6 075,5	67 670,0	73 745,5	Acquisition de l'emprise et de deux parcelles morcelées totalisant 67 670,0 m ²
Alain Deschênes & Daniel Pelletier	4 012 783	–	31 689,5	31 689,5	–	–	–	2	118 653,0	31 689,5	118 653,0	150 342,5	Acquisition du lot et revente d'une parcelle morcelée à la Ferme Saguelait (17 129 m ²)
Jean Rhains & Sylvie Bergeron	4 012 923	–	–	1 832,0	–	–	1 419,6	–	–	1 832,0	1 419,6	3 251,6	Acquisition d'un terrain résidentiel et d'une résidence privée avec ses dépendances
Ville de Saguenay	4 014 641	–	–	718,8	–	–	–	–	–	–	–	–	Emprise du boulevard de la Grande-Baie Nord
Rémi Veillette	4 012 805	–	33 534,2	33 534,2	–	599,4	599,4	1	151 352,0	33 534,2	111 327,4	185 485,6	Acquisition du lot et revente de la parcelle résiduelle à la Ferme Saguelait (110 728 m ²)
Florent, Frédéric & Isabelle Gagné	4 012 868	–	33 450,8	33 450,8	–	11 214,0	11 214,0	1	169 633,7	33 450,8	180 847,7	214 298,5	Acquisition du lot et revente d'une partie pour sa mise en valeur agricole (69 015 m ²)
Ville de Saguenay	4 242 208	–	–	89,6	–	–	–	–	–	–	–	–	Emprise du chemin Saint-Joseph
Ferme Bernard & Gilles Boivin	4 012 874	17 240,3	15 589,2	32 838,5	2 449,0	–	2 449,0	1	178 616,4	32 838,5	2 449,0	35 287,5	Protection de la haie brise-vent et réaménagement du chemin d'accès
Ferme Jean-Marie Maltais & Fils	4 012 885 / 4 012 886 / 4 012 888 4 012 490 / 4 013 011 / 4 013 012	–	42 311,4	42 311,4	–	10 341,6	10 341,6	5	658 497,4	42 311,4	59 490,3	101 801,7	Acquisition des lots 4 013 011 et 4 013 012, ainsi qu'une parcelle morcelée et les résidus
Succession Alfred Boivin	4 012 892	–	1 459,8	1 459,8	–	689,8	689,9	2	15 831,4	1 459,8	16 521,3	17 981,1	Acquisition de l'ensemble du lot
Bruno Lavoie	4 012 891 / 4 012 893 / 4 012 894	–	24 702,1	24 702,1	–	6 096,7	6 096,7	6	797 582,2	24 702,1	6 097,7	30 799,8	Acquisition de l'emprise et des résidus
Ferme Éolienne	4 242 521 / 4 242 426 / 4 242 522	5 305,6	10 708,8	16 014,4	79,7	2 093,0	2 172,7	3	573 885,0	16 014,4	2 172,7	18 187,1	Acquisition de l'emprise et des résidus, dont 5 385,3 m ² sont en culture
Ferme Jean-Claude & Ghislain Lavoie	4 012 853 / 4 012 854	5 112,9	–	5 112,9	1 591,3	–	1 591,3	2	230 201,9	5 112,9	1 591,3	6 704,2	Acquisition de l'emprise et des résidus, dont 6 704,2 m ² sont en culture
Ville de Saguenay(1)	4 242 258	–	–	938,3	–	–	–	–	–	–	–	–	Emprise de la route de l'Anse-à-Benjamin
Marcel Maltais	4 014 178 / 4 014 179 / 4 012 444	15 241,8	14 949,2	30 191,0	13 590,7	–	13 590,7	2	330 691,2	30 191,0	11 515,7	41 706,7	Acquisition de l'emprise et de résidus en culture totalisant 11 515,7 m ²
Ville de Saguenay	4 014 619	1 120,1	–	1 120,1	–	–	–	–	–	–	–	–	Ancienne emprise routière
Solange Simard	4 014 177	–	–	1 018,2	–	–	1 244,0	–	–	1 018,2	1 244,0	2 262,2	Acquisition d'un terrain résidentiel et d'un chalet privé avec ses dépendances
Gérard Simard	4 012 443 / 4 242 415 / 4 242 416 4 242 417 / 4 242 423	–	15 744,2	15 744,2	–	2 328,0	2 328,0	8	545 560,7	15 744,2	547 885,1	563 629,3	Acquisition de l'ensemble des lots. La partie cultivée (177 125,6 m ²) continuera de l'être.
Ferme Jean-Claude & Ghislain Lavoie	4 012 431	–	355,5	355,5	–	–	–	1	141 922,7	355,5	141 922,7	142 278,2	Acquisition de l'ensemble du lot. La partie cultivée continuera de l'être.
		44 021	300 590	349 216	17 711	39 749	60 123	55	6 034 059	346 349	1 780 203	2 167 176	

(1) Cultivé par la ferme Jean-Marie Maltais & Fils, producteur de lait.

4.4 DÉTAILS SELON LES PROPRIÉTÉS VISÉES

La section qui suit présente le détail de la demande pour chacune des propriétés visées, à savoir :

- La désignation cadastrale ;
- Les superficies dont l'acquisition est projetée pour l'emprise ferroviaire, les résidus de terrain ou autres propriétés acquises ;
- L'état de la mise en valeur actuelle et projetée ;
- L'impact anticipé sur la zone agricole.

Dans chacun des cas, une cartographie produite sur fond de photographie aérienne permet d'illustrer l'état de la demande et les conditions de terrain de chacune des propriétés visées.

Pour des fins de commodité, l'ordre de présentation suit le tracé du sud (jonction avec le chemin de fer Roberval-Saguenay) vers le nord-est (site portuaire).

1. Ferme Grandtoit Inc. (figure 1)

Lot (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 682

Superficies

- Emprise : 17 570,3 m²
- Résidus à acquérir : Triangle formé par la jonction : 5 660 m²
Partie Est du lot : 61 630 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- O(70%)/4W(30%)

Mise en valeur actuelle et projetée

L'ensemble des terrains affectés est sous couvert forestier associé au milieu sous-jacent.

Une partie de la ferme vers l'ouest est en culture. Le propriétaire projette d'agrandir les parcelles cultivées vers l'est en direction de l'infrastructure projetée. C'est pourquoi les promoteurs du projet ferroviaire ont accepté de déplacer le tracé de 230 mètres vers l'Est, afin de permettre ce projet d'agrandissement.

Impact sur la zone agricole

- Réduction de la propriété par l'emprise (17 570,3 m²) : usage non agricole et morcellement
- Morcellement de la propriété et acquisition d'espaces résiduels (2 parcelles) : 67 290 m²

Au plan agricole, l'impact du projet est faible ou nul, compte tenu du déplacement du tracé vers l'est et de la situation du tracé dans une aire non cultivée (tourbière).

Chemin de la Grande-Anse

393.35

725.95

Lot: 4 012 682
Propriétaire: Ferme Grandtoit Inc.
S: 430 176.0 m²

1 129.65



Tracé initial

230 m

**DESSERTE FERROVIAIRE
DE GRANDE-ANSE**
Demande à la Commission de
protection du territoire agricole

FIGURE 1


PORT de SAGUENAY

-  Limite de propriété
-  Aire visée par la demande

0 50 100 150 200 Mètres 1:5 000

Dossier: 11932F

Avril 2012

GRUPE
IBI

DAA

2. Boisé du Boulevard S.E.N.C. (figure 2)

Lot (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 683

Superficies

- Emprise : 3 642,7 m²
- Acquisition projetée de l'ensemble du lot

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- O(70%)/4W(30%)

Mise en valeur actuelle et projetée

L'ensemble du terrain affecté est sous couvert forestier et ne comporte pas d'activité agricole.

Impact sur la zone agricole

- Réduction de la propriété par l'emprise (3 642,7 m²) : usage non agricole et morcellement

Au plan agricole, l'impact du projet est faible ou nul, dans la mesure où les aires concernées se situent en marge d'une tourbière.

Mesure particulière

Une servitude de passage a été octroyée au propriétaire actuel pour une durée limitée y compris en vue de l'aménagement d'un passage à niveau lui permettant d'accéder à une de ses propriétés.

Chemin de la Grande-Anse

95.56

Lot: 4 012 683
Propriétaire: Boisé du Boulevard S.E.N.C.
S: 107 915.6 m²

1 129.65

1 129.76

Servitude de passage

Passage à niveau éventuel

S: 3 642.7 m²

20 200 m²

95.56

DESSERTE FERROVIAIRE DE GRANDE-ANSE

Demande à la Commission de
protection du territoire agricole

FIGURE 2



Limite de propriété

Aire visée par la demande

0 50 100 150 200
Mètres 1:5 000

Dossier: 11932F

Avril 2012



DAA

3. Propriétés Alyre Gagnon (figures 3 et 4)

Lot (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 684, 4 012 685 et 4 012 691

Superficies

- Emprise : Respectivement 4 786,8 m², 10 270,1 m² et 3 062,2 m²
Au total : 18 119,1 m²
- Résidus à acquérir : Sur le lot 4 012 684 : 19 679 m²
Sur le lot 4 012 685 : 44 317 m²
Sur le lot 4 012 691 : 39 430 m²
Au total : 103 426 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- O(70%)/4W(30%)
- 3W(50%)/2W(30%)/3T(20%)

Mise en valeur actuelle et projetée

L'ensemble des terrains et des lots affectés est sous couvert forestier associé à la tourbière. Sur le lot 4 012 685, une partie du lot est en friche à environ 100 mètres à l'ouest de l'emprise (22 955 m²).

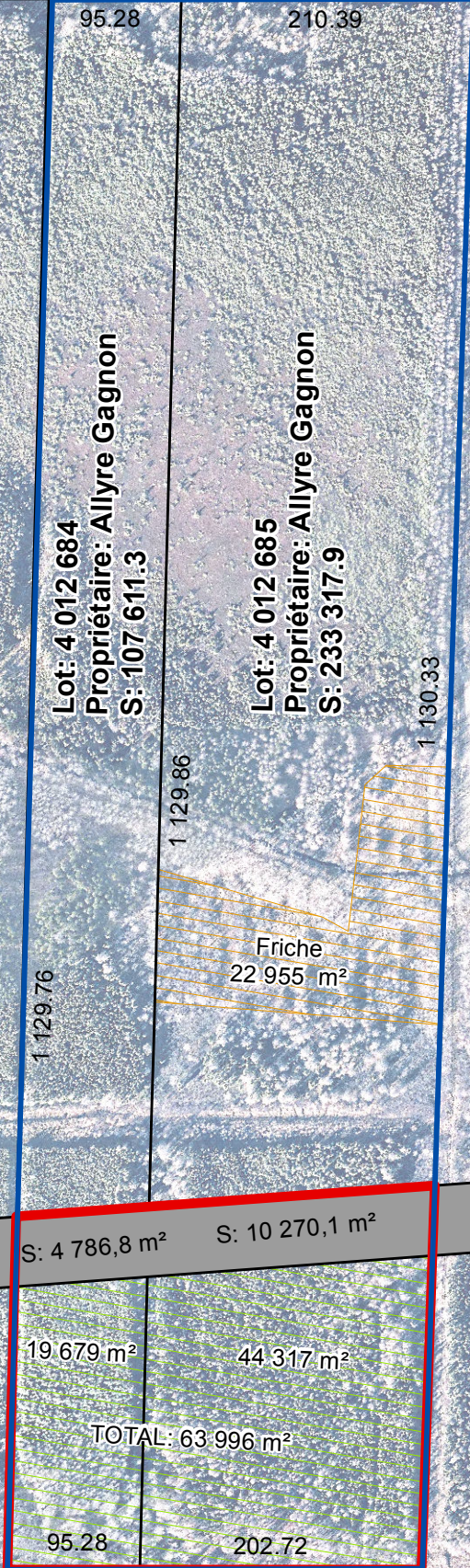
Dans le cas du lot 4 012 691, une partie de ce dernier est en culture vers l'ouest. Cette parcelle en culture, d'une superficie de 39 540 m² n'est pas contiguë à l'emprise, se situant à environ 115 m de celle-ci. Sa mise en valeur est assurée par la Ferme du Fjord (Monsieur Daniel Gobeil).

Impact sur la zone agricole

- Réduction de la propriété par l'emprise (18 119,1 m²) : usage non agricole et morcellement
- Morcellement de la propriété par l'acquisition d'espaces résiduels (103 426 m²)

Dans la mesure où ces espaces ne sont pas cultivés et se situent dans une tourbière, l'impact agricole s'avère faible ou nul.

Chemin de la Grande-Anse





DESSERTE FERROVIAIRE DE GRANDE-ANSE

Demande à la Commission de
protection du territoire agricole

FIGURE 3



-  Limite de propriété
-  Aire visée par la demande

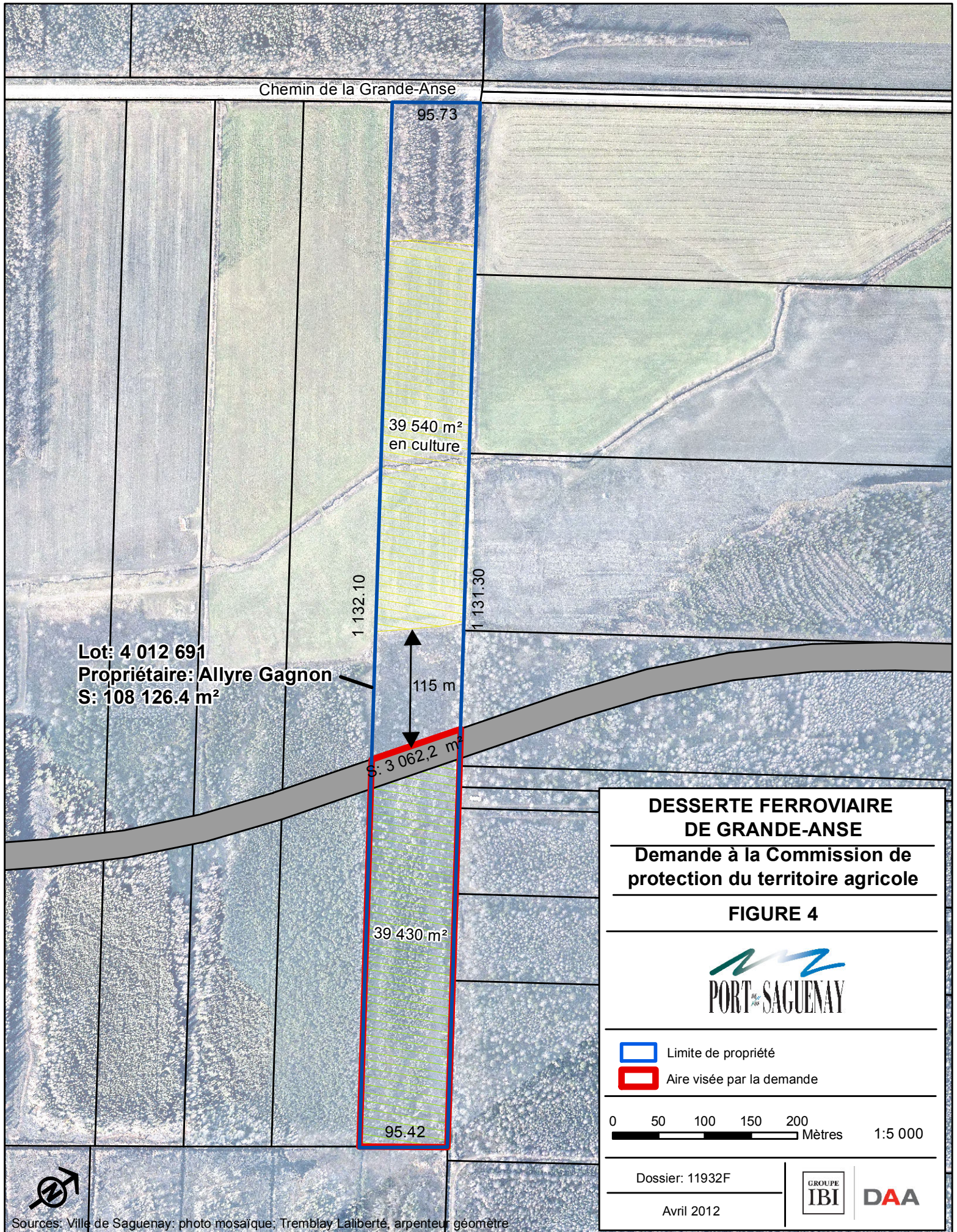
0 50 100 150 200
Mètres 1:5 000

Dossier: 11932F

Avril 2012

GRUPE
IBI

DAA

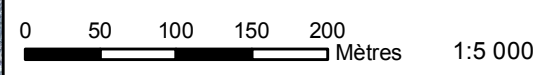


**DESSERTE FERROVIAIRE
 DE GRANDE-ANSE**
 Demande à la Commission de
 protection du territoire agricole

FIGURE 4



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande



Dossier: 11932F

Avril 2012



Sources: Ville de Saguenay: photo mosaïque; Tremblay Laliberté, arpenteur géomètre

4.

Propriété 9096-1178 Québec Inc. (figure 5)
Ferme Tremblay et Gobeil

Lot (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 686

Superficies

- Emprise : 17 455,1 m²
- Résidu à acquérir (partie Est du lot) : 119 200 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- O(70%)/4W(30%)
- 3W(50%)/2W(30%)/3T(20%)

Mise en valeur actuelle et projetée

Dans l'emprise projetée et la partie résiduelle vers l'est, le terrain est sous couvert forestier associé à la tourbière.

À l'ouest de l'emprise, à environ 215 m, une parcelle d'une superficie d'environ 66 800 m² est cultivée.

L'emprise d'une ligne de transport d'énergie traverse le lot d'est en ouest à sa limite nord. Les propriétaires pourraient avoir des vellétés d'étendre la parcelle en culture en bordure de la tourbière. C'est pourquoi le promoteur a déplacé le tracé de l'emprise vers l'Est.

Impact sur la zone agricole

- Réduction de la propriété par l'emprise (17 455,1 m²) : usage non agricole et morcellement
- Morcellement de la propriété par l'acquisition de la partie à l'est de l'emprise (119 200 m²)

Au plan agricole, l'impact du projet est faible ou nul sur la mise en valeur agricole.

Mesure particulière

Le promoteur a acquis une servitude correspondant au chemin de ferme existant en vue de l'emprunter pour accéder au chemin de fer. Il améliorera et entretiendra ce chemin de ferme en conséquence, lequel demeure la propriété du producteur agricole concerné, qu'il pourra en conséquence utiliser.

Chemin de la Grande-Anse

460.23

Ligne de transport d'énergie existante

Lot: 4 012 686
Propriétaire: 9095-1178 Québec Inc.
S: 522 939.3 m²

66 800 m²

1 130.33

Servitude acquise
(chemin de ferme)

215 m

1 132.12

S: 17 455,1 m²

119 200 m²

246.50


218.67


DESSERTE FERROVIAIRE DE GRANDE-ANSE


Demande à la Commission de
protection du territoire agricole

FIGURE 5


PORT de SAGUENAY

 Limite de propriété

 Aire visée par la demande

0 50 100 150 200
 Mètres 1:5 000

Dossier: 11932F

Avril 2012

GRUPE
IBI

DAA

5. Propriété 9143-2583 Québec Inc. (figure 6)
Ferme Gaudreault & Frères

Lot (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 687 et 4 012 688

Superficies

- Emprise : Respectivement 8 650,4 m² et 2 933,5 m²
Au total : 11 583,9 m²
- Résidus à acquérir : Partie du lot 4 012 687: 84 330 m²
Partie du lot 4 012 688 : 30 150 m²
Au total : 114 480 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- O(70%)/4W(30%)
- 3W(50%)/2W(30%)/3T(20%)

Mise en valeur actuelle et projetée

La partie des lots située dans l'emprise et la partie acquise à l'est est sous couvert forestier associé à la tourbière.

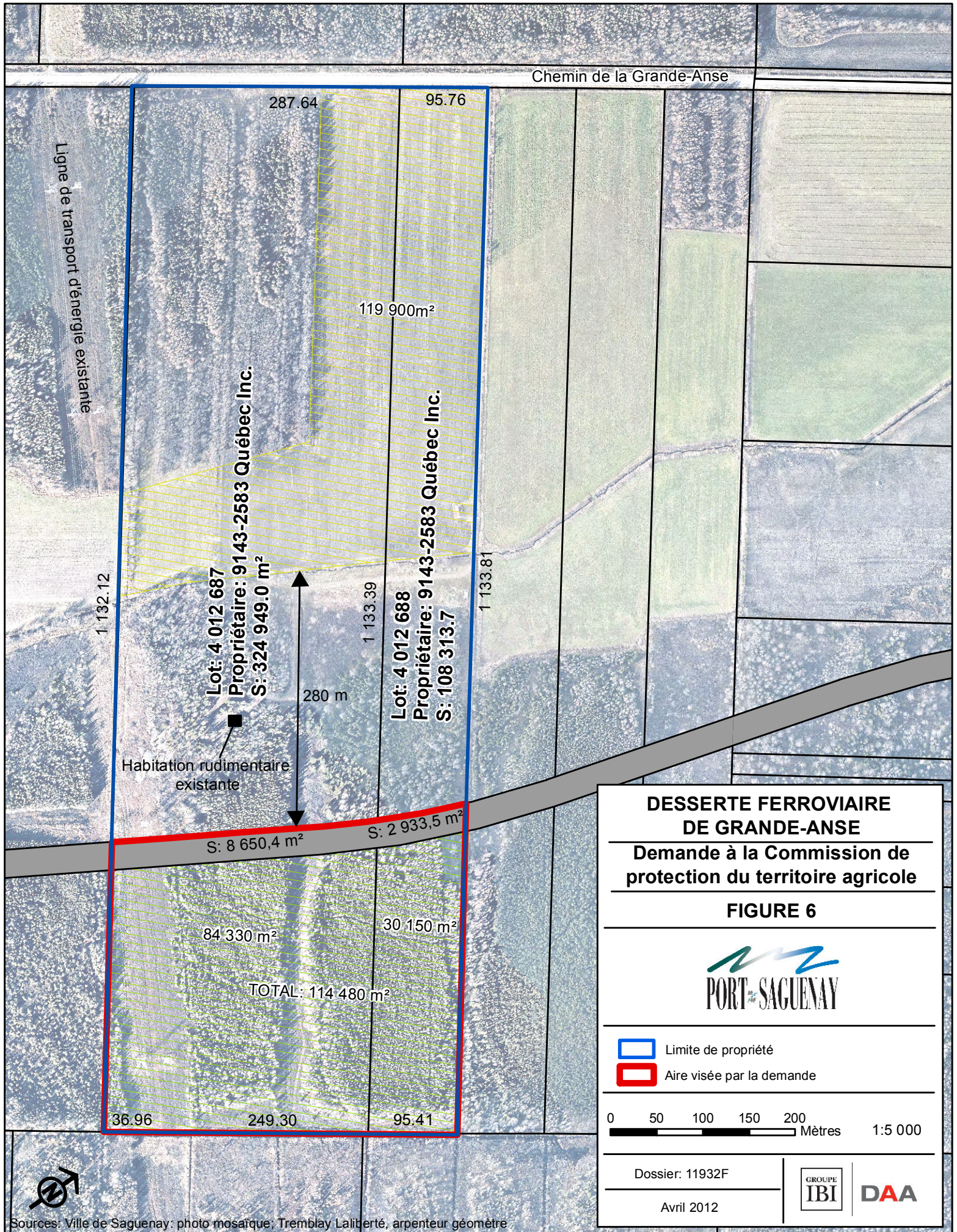
Une partie de la propriété est en culture vers l'ouest. Cette parcelle en culture d'une superficie de 119 900 m² se situe à environ 280 mètres de l'emprise. Le propriétaire pourrait avoir des vellétés d'agrandir son aire en culture dans la frange de la tourbière. C'est pourquoi le promoteur a déplacé le tracé de l'emprise d'environ 100 mètres vers l'est.

Une ligne de transport d'énergie est implantée à la limite sud du lot. Une habitation rudimentaire est occupée en permanence sur le lot, à environ 125 mètres de l'emprise.

Impact sur la zone agricole

- Réduction de la propriété par l'emprise (11 583 m²) : usage non agricole et morcellement
- Morcellement de la propriété par l'acquisition d'un espace résiduel à l'Est de l'emprise d'une superficie de 114 480 m²

Globalement, l'impact du projet est faible ou nul sur la mise en valeur agricole, les espaces concernés étant sous couvert forestier et en marge d'une tourbière.



Chemin de la Grande-Anse

Ligne de transport d'énergie existante

287.64 95.76

119 900m²

Lot: 4 012 687
 Propriétaire: 9143-2583 Québec Inc.
 S: 324 949.0 m²

Lot: 4 012 688
 Propriétaire: 9143-2583 Québec Inc.
 S: 108 313.7

1 132.12

1 133.39

1 133.81

Habitation rudimentaire existante

280 m

S: 8 650,4 m² S: 2 933,5 m²

84 330 m² 30 150 m²


TOTAL: 114 480 m²

36.96 249.30 95.41

**DESSERTE FERROVIAIRE
 DE GRANDE-ANSE**

**Demande à la Commission de
 protection du territoire agricole**

FIGURE 6





Limite de propriété
 Aire visée par la demande

0 50 100 150 200
 Mètres 1:5 000

Dossier: 11932F

Avril 2012

Sources: Ville de Saguenay: photo mosaïque; Tremblay Laliberté, arpenteur géomètre

6. Ferme Saguelait inc. (figure 7)

Lot (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 689 et 4 012 690

Superficies

- Emprise : Respectivement 3 014,0 m² et 3 061,5 m²
Au total : 6 075,5 m²
- Résidus à acquérir : Parties de lots concernés situées à l'Est de l'emprise, respectivement de 32 340 m², 35 330 m². Au total : 67 670 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- O(70%)/4W(30%)
- 3W(50%)/2W(30%)/3T(20%)

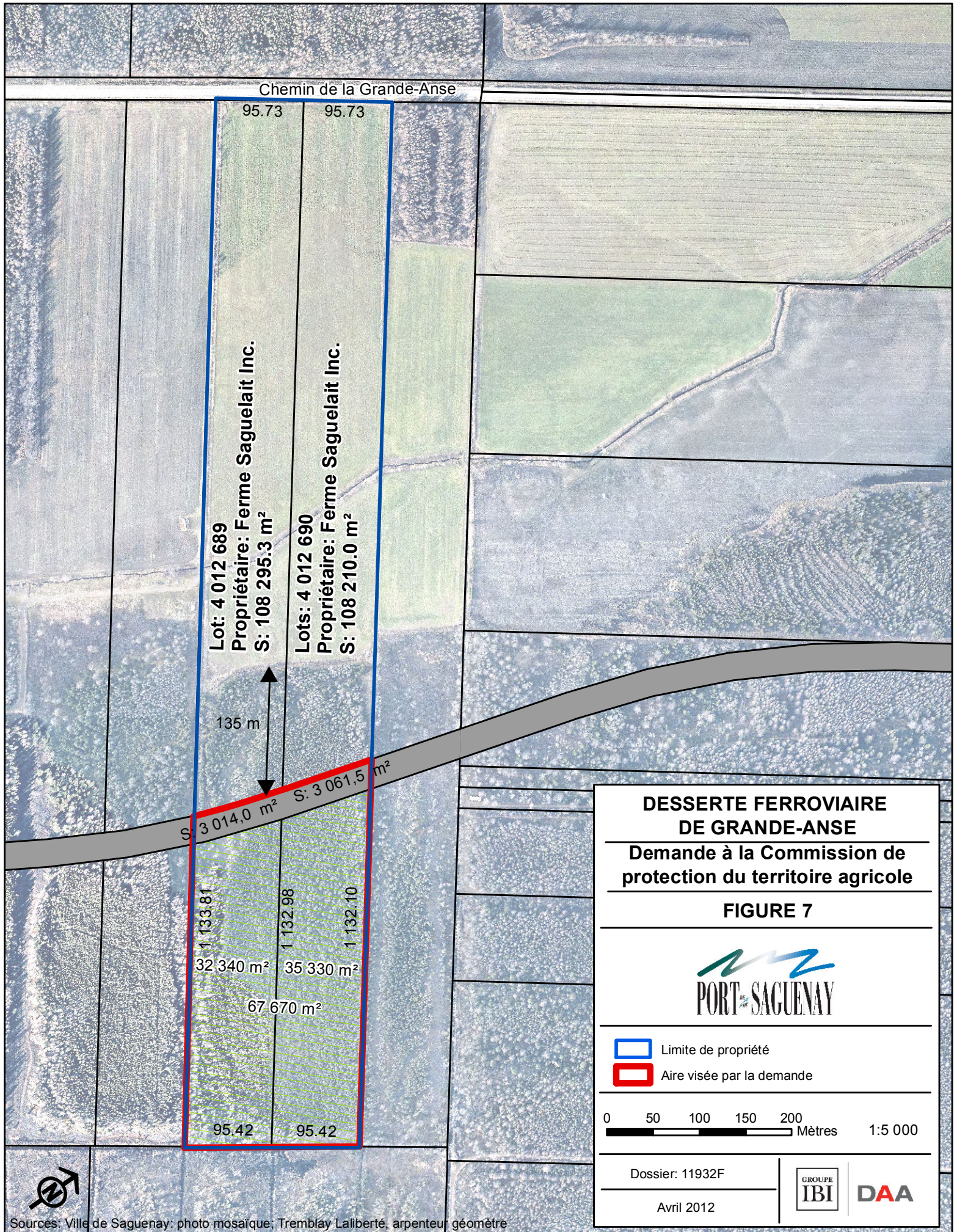
Mise en valeur actuelle et projetée

La partie du terrain située dans l'emprise et vers l'Est est sous couvert forestier et en tourbière. Une partie du lot vers l'ouest est en culture. Il s'agit d'une parcelle de 11,35 ha située à 135 mètres de l'emprise. Le propriétaire pourrait agrandir cette parcelle en culture dans la frange de la tourbière. C'est pourquoi le promoteur a déplacé l'emprise d'environ 110 mètres vers l'Est.

Impact sur la zone agricole

- Réduction de la propriété par l'emprise (6 075,5 m²) : usage non agricole et morcellement
- Morcellement de la propriété par l'acquisition de la partie à l'Est de l'emprise : 67 670 m²

Globalement, l'impact sur la mise en valeur agricole est faible ou nul, compte tenu de la situation de l'espace concerné dans une tourbière boisée.



Chemin de la Grande-Anse

95.73 95.73

Lot: 4 012 689
 Propriétaire: Ferme Saguelait Inc.
 S: 108 295.3 m²

Lots: 4 012 690
 Propriétaire: Ferme Saguelait Inc.
 S: 108 210.0 m²

135 m

S: 3 014.0 m² S: 3 061.5 m²

1 133.81

32 340 m²

1 132.98

35 330 m²

1 132.10

67 670 m²

95.42

95.42

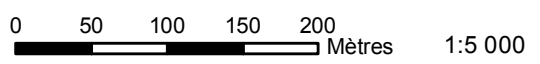
**DESSERTE FERROVIAIRE
 DE GRANDE-ANSE**

**Demande à la Commission de
 protection du territoire agricole**

FIGURE 7



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande



Dossier: 11932F

Avril 2012



7. Propriété Alain Deschênes et Daniel Pelletier (Figure 8)

Lot (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 783

Superficies

Emprise : 31 689,5 m²

Note : Acquisition projetée du lot dans son entier sauf à distraire des parcelles vers le nord en marge du boulevard de la Grande-Baie Nord (superficie : 150 342,5 m²).

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- O(70%)/4W(30%)
- 3W(50%)/2W(30%)/3T(20%)

Mise en valeur actuelle et projetée

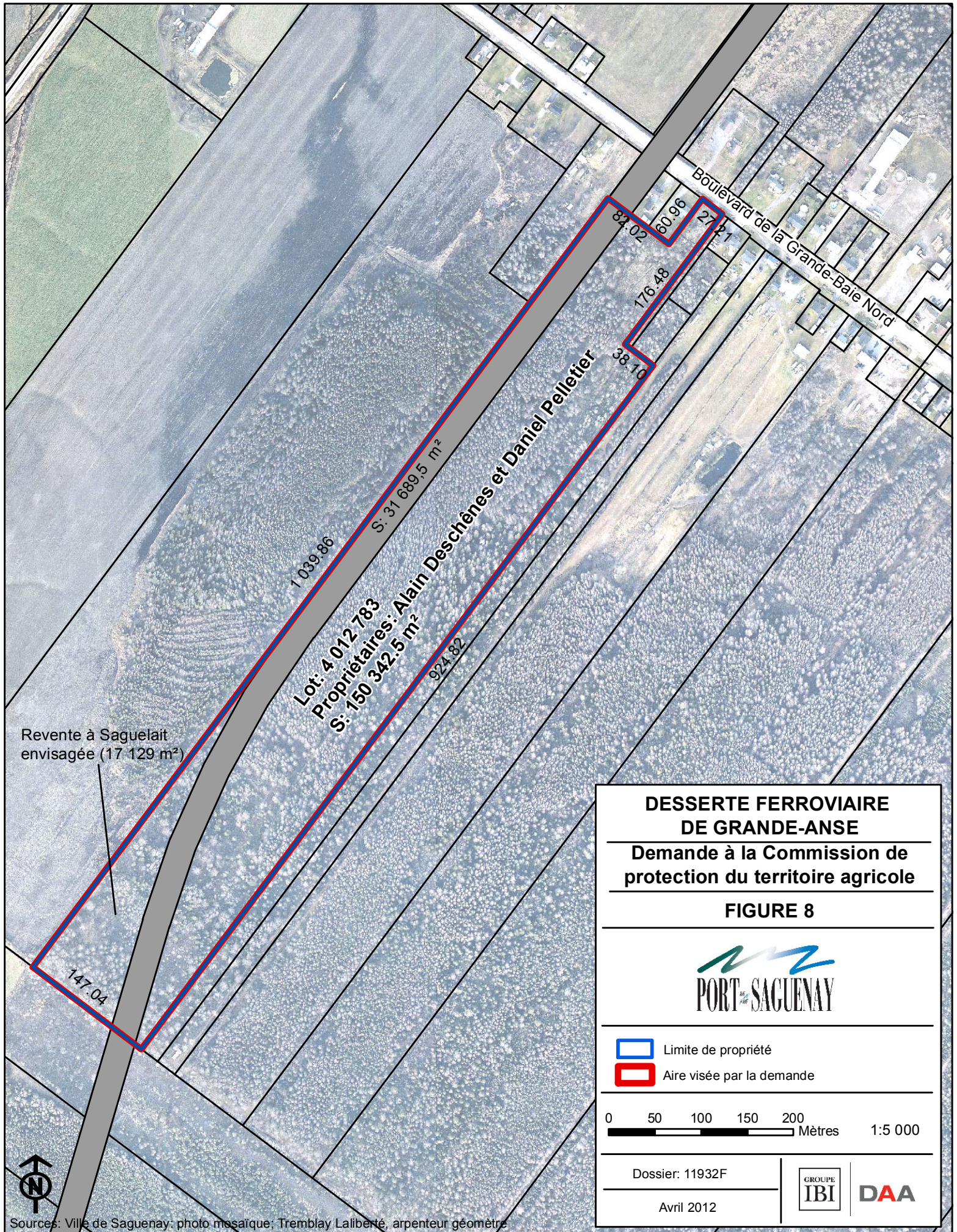
L'ensemble du lot est sous couvert forestier.

Impact sur la zone agricole

- Utilisation non agricole et morcellement reliés à l'emprise (31 689,5 m²)
- Morcellement de la partie résiduelle des lots en deux fragments de 17 129 m² et de 101 524m²

Mesure particulière

- Une partie du lot à l'Est de l'emprise devrait faire l'objet d'une revente à la ferme Saguelait et lui permettre de l'associer à sa propriété voisine (17 129 m²)



Revente à Saguelait envisagée (17 129 m²)

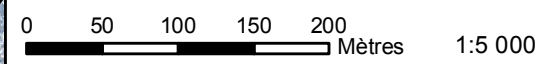
Lot: 4 012 783
 Propriétaires: Alain Deschênes et Daniel Pelletier
 S: 150 342.5 m²

**DESSERTE FERROVIAIRE
 DE GRANDE-ANSE**
 Demande à la Commission de
 protection du territoire agricole

FIGURE 8



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande



Dossier: 11932F

Avril 2012



Sources: Ville de Saguenay, photo mosaïque; Tremblay Laliberté, arpenteur géomètre

8. Propriété Jean Rhainds et Sylvie Bergeron (Figure 9)

Lot (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 923

Superficies

- Emprise : 1 832,0 m²
- Résidus à acquérir : 1 419,6 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- O(70%)/4W(30%)

Mise en valeur actuelle et projetée

Emplacement résidentiel.

Impact sur la zone agricole

- Acquisition d'une résidence située en zone agricole aux fins du projet
- Nouvel usage non agricole (Chemin de fer) et morcellement

Lot: 4 013 923
Propriétaires: Jean Rhains et Sylvie Bergeron
S: 3251.6 m²



60.96
S: 1 832.0 m²
53.34
1419.6 m²
60.96
53.34

Boulevard de la Grande-Baie Nord

**DESSERTE FERROVIAIRE
DE GRANDE-ANSE**
Demande à la Commission de
protection du territoire agricole

FIGURE 9



-  Limite de propriété
-  Aire visée par la demande

0 25 50 75 100 Mètres 1:2 500

Dossier: 11932F

Avril 2012

GRUPE
IBI

DAA



9. Propriété Rémi Veillette (Figure 10)

Lot (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 805

Superficies

- Emprise : 33 534,2 m²
- Acquisition projetée de l'ensemble de la propriété (185 485,6 m²)

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- O(70%)/4W(30%)
- 3W(50%)/2W(30%)/3T(20%)

Mise en valeur actuelle et projetée

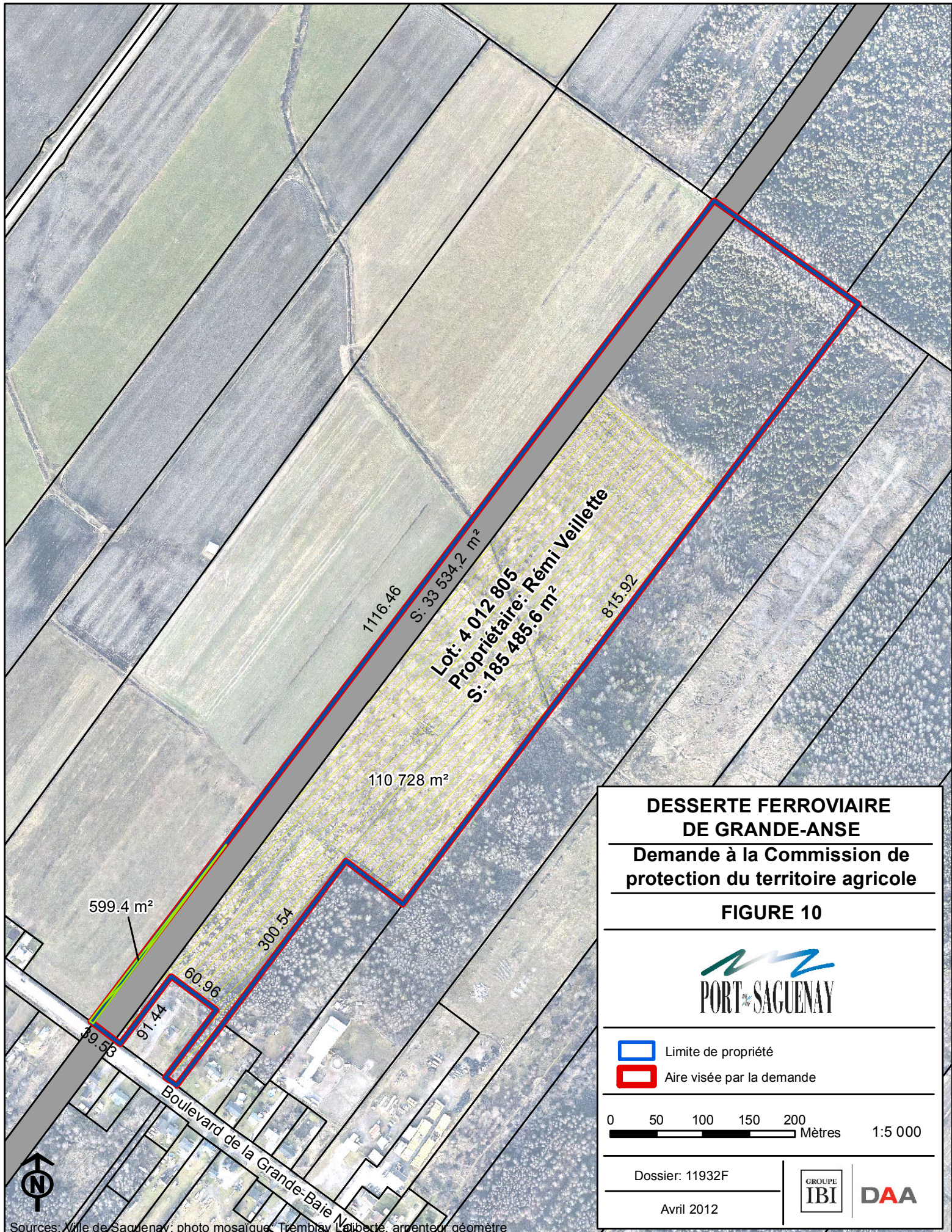
Le lot a fait l'objet d'une exploitation forestière récente à des fins autres qu'agricoles et a été reboisé par une société sylvicole.

Impact sur la zone agricole

- Réduction de la propriété par l'emprise (33 534,2 m²) : usage non agricole et morcellement
- Espace résiduel acquis du côté ouest de l'emprise : morcellement (599,4 m²)

Mesures particulières

- Cession de la plus grande partie de la propriété à la ferme Saguelait envisagée en fonction d'une remise en culture
- Libération des obligations auprès de la Société sylvicole par le promoteur
- Augmentation d'autant des aires en culture (110 728 m²)



1116.46

S: 33 534,2 m²

Lot: 4 012 805
Propriétaire: Rémi Veillette

S: 185 485.6 m²

815.92

110 728 m²

599.4 m²

300.54

60.96

97.44

39.53

Boulevard de la Grande-Bale Noire

**DESSERTE FERROVIAIRE
DE GRANDE-ANSE**

**Demande à la Commission de
protection du territoire agricole**

FIGURE 10



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande

0 50 100 150 200 Mètres 1:5 000

Dossier: 11932F

Avril 2012



Sources: Ville de Saguenay; photo mosaïque Tremblay Laforge, arpenteur géomètre

10. Propriété Florent, Frédéric et Isabelle Gagné (Figure 11)

Lot (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 868

Superficies

- Emprise : 33 450,8 m²
- Résidu à acquérir : 11 214,6 m²
- Acquisition envisagée de l'ensemble du lot

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- 4W(50%)/2W(30%)/3T(20%)
- O(70%)/4W(30%)

Mise en valeur actuelle et projetée

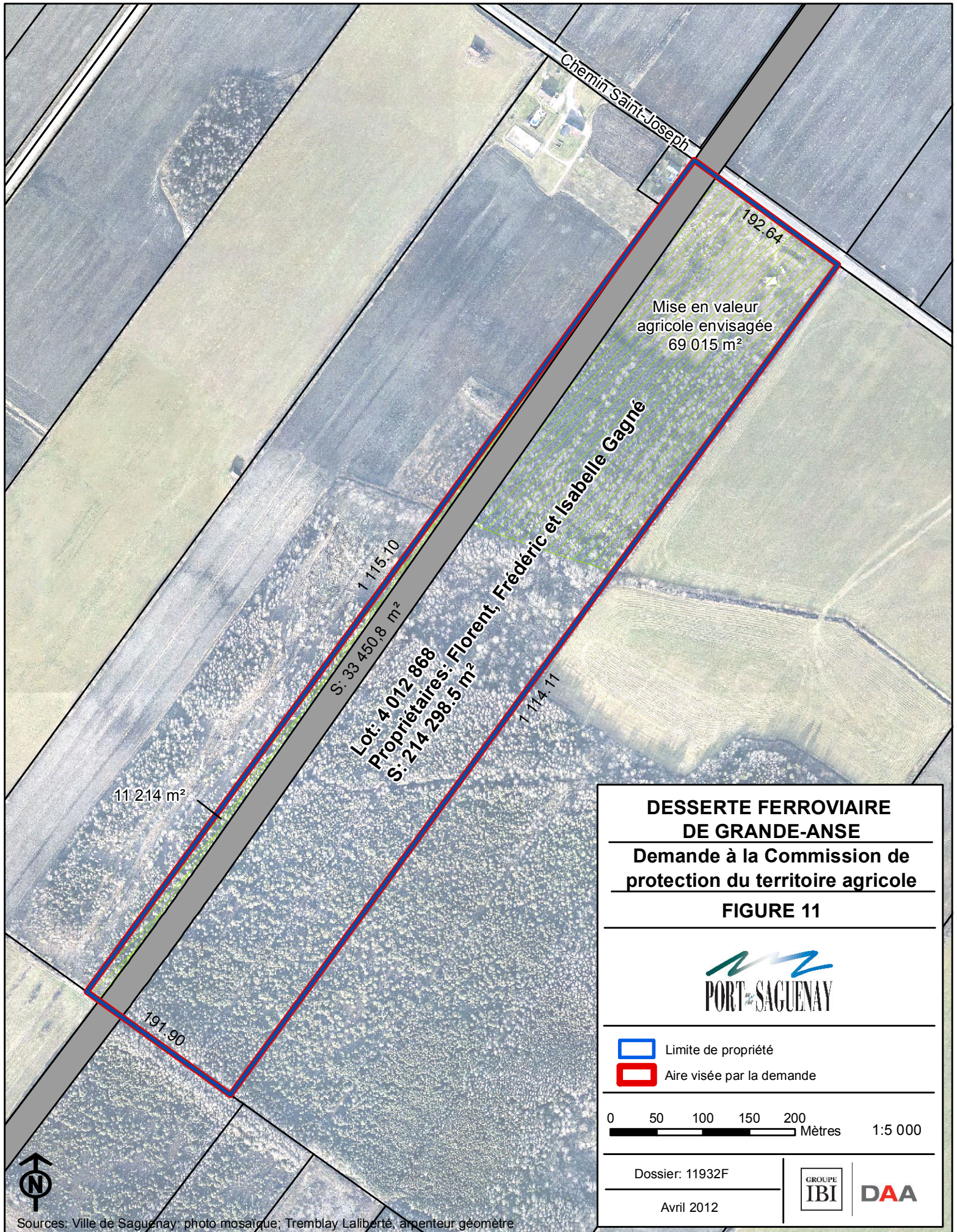
Une partie du terrain vers le nord a vraisemblablement déjà été cultivée, mais ne l'est plus. Autrement, le lot est essentiellement sous couvert forestier.

Impact sur la zone agricole

- Réduction de la propriété par l'emprise (33 450,8 m²) : utilisation non agricole et morcellement
- Morcellement pour la création d'un résidu de 11 214,2 m²

Mesure particulière

Dans l'éventualité de l'acquisition de l'ensemble du lot, cette dernière aurait pour objet une cession à un producteur permettant la mise en valeur agricole de la partie au nord de la propriété (69 015 m²)



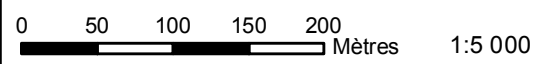
**DESSERTE FERROVIAIRE
DE GRANDE-ANSE**

**Demande à la Commission de
protection du territoire agricole**

FIGURE 11



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande



Dossier: 11932F

Avril 2012



Sources: Ville de Saguenay; photo mosaïque; Tremblay Laliberté, arpenteur géomètre

11. Ferme Bernard et Gilles Boivin (Figure 12)

Lot (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 874

Superficies

- Emprise : 32 838,5 m²
- Résidu à acquérir vers l'ouest : 2 449,0 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- 4W(50%)/2W(30%)/3T(20%)

Mise en valeur actuelle et projetée

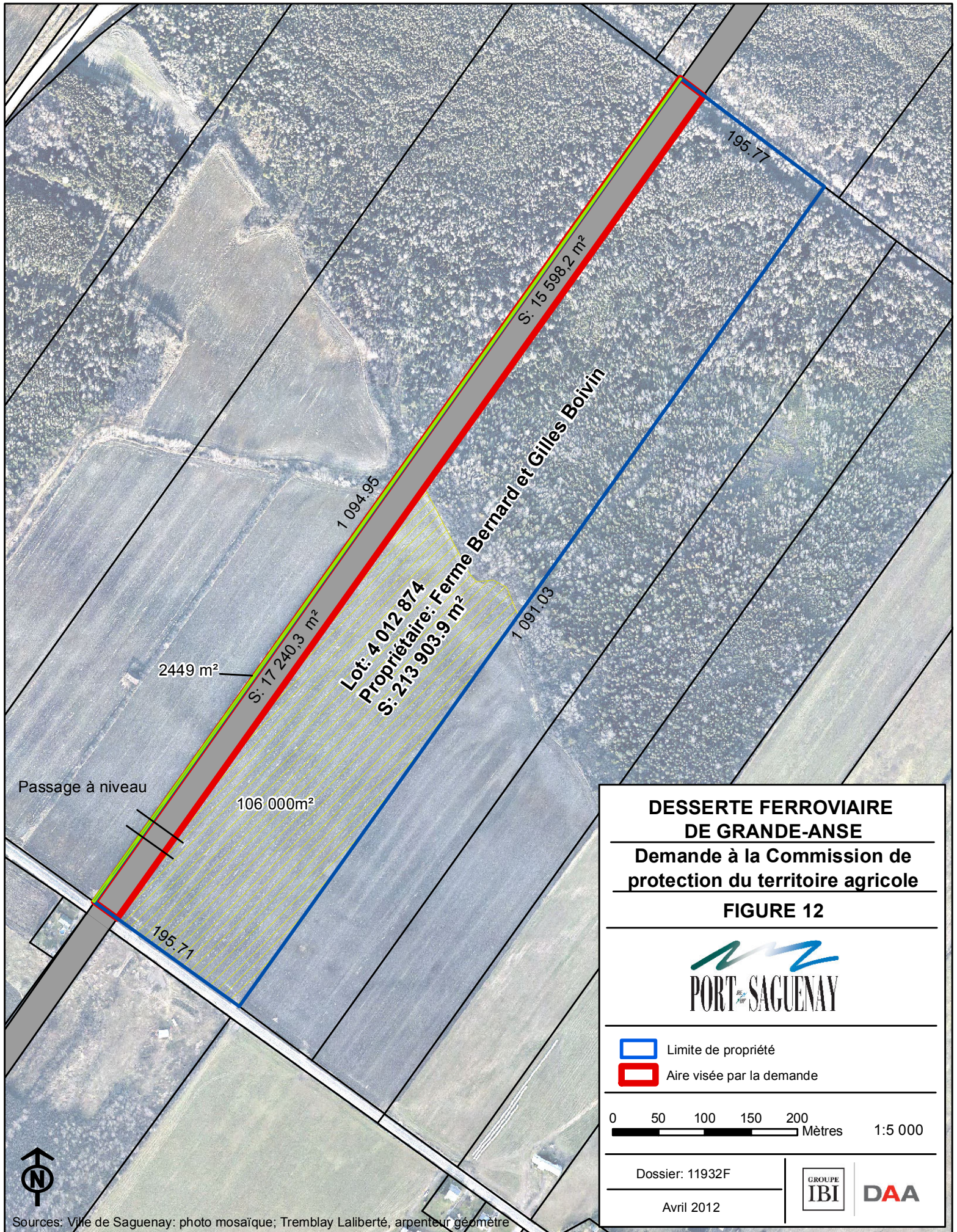
La partie sud du lot est en culture sur une superficie de l'ordre de 106 000 m². La partie résiduelle est sous couvert forestier.

Impact sur la zone agricole

- Perte de 17 240,3 m² de terre agricole en culture dans l'emprise : utilisation non agricole et morcellement
- Perte de 15 598,2 m² de forêt dans l'emprise : utilisation non agricole et morcellement
- Perte de 2 449,0 m² de terre agricole en culture par la création d'un résidu : morcellement
- Impact sur le chemin de ferme, lequel sera reconstruit par le promoteur

Mesures particulières

- Protection d'une haie brise-vent existante
- Aménagement d'un passage à niveau vers le nord pour favoriser la sécurité des manœuvres mécanisées par le producteur



2449 m²

S: 17 240,3 m²

1 094,95

1 091,03

195,77

Lot: 4 012 874
 Propriétaire: Ferme Bernard et Gilles Boivin
 S: 213 903,9 m²

S: 15 598,2 m²

Passage à niveau

106 000m²

195,71

**DESSERTE FERROVIAIRE
 DE GRANDE-ANSE**

**Demande à la Commission de
 protection du territoire agricole**

FIGURE 12



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande

0 50 100 150 200 Mètres 1:5 000

Dossier: 11932F

Avril 2012



Sources: Ville de Saguenay: photo mosaïque; Tremblay Laliberté, arpenteur géomètre

12. Ferme Jean-Marie Maltais et Fils Inc. (Figure 13)

Lots (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 885, 4 012 886, 4 012 888, 4 012 890, 4 013 011 et 4 013 012

Superficies

- Emprise : Respectivement 19 956,3 m², 13 234,6 m², 1 537,1 m² et 7 583,4 m². Au total : 42 311,4 m²
- Résidu à acquérir : 46 718,7 m² (lot 4 012 885), 7 414,7 m² (lot 4 012 886) et 2 926,9 m² (lot 4 012 890). Au total : 57 060,3 m²
- Acquisition projetée des lots : 4 013 011 (1 810 m²) et 4 013 012 (620 m²) Au total : 2 430 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- 4W(50%)/2W(30%)/3T(20%)

Mise en valeur actuelle et projetée

Les terrains et lots en cause se situent dans leur ensemble à l'intérieur d'une tourbière sous couvert forestier.

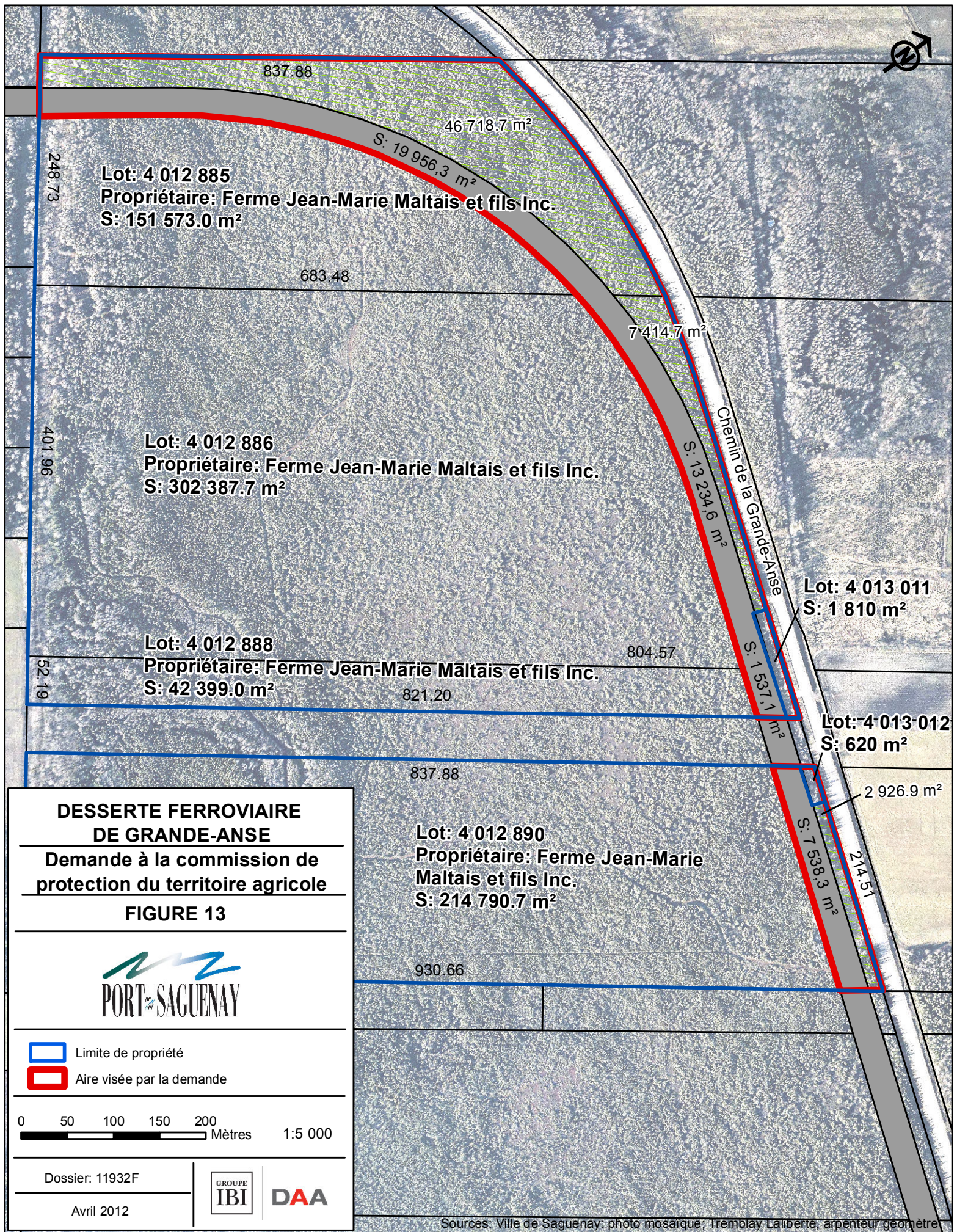
Impact sur la zone agricole

- Réduction de la propriété par l'emprise (42 311,4 m²) : utilisation non agricole et morcellement
- Création de résidus et morcellement : 57 060,3 m²

Globalement, le projet n'affecte pas la mise en valeur agricole, les terrains visés étant situés dans une tourbière sous couvert forestier.

Mesure particulière :

Les accès existants au lot seront réaménagés.



837.88

46 718.7 m²

S: 19 956,3 m²

Lot: 4 012 885
Propriétaire: Ferme Jean-Marie Maltais et fils Inc.
S: 151 573.0 m²

683.48

7 414.7 m²

Lot: 4 012 886
Propriétaire: Ferme Jean-Marie Maltais et fils Inc.
S: 302 387.7 m²

Chemins de la Grande-Anse

S: 13 234,9 m²

Lot: 4 013 011
S: 1 810 m²

Lot: 4 012 888
Propriétaire: Ferme Jean-Marie Maltais et fils Inc.
S: 42 399.0 m²

804.57

S: 1 537,1 m²

Lot: 4 013 012
S: 620 m²

821.20

837.88

Lot: 4 012 890
Propriétaire: Ferme Jean-Marie Maltais et fils Inc.
S: 214 790.7 m²

2 926.9 m²



S: 7 538,3 m²

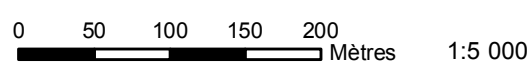
214.51

930.66

**DESSERTE FERROVIAIRE
DE GRANDE-ANSE**
Demande à la commission de
protection du territoire agricole
FIGURE 13



-  Limite de propriété
-  Aire visée par la demande



Dossier: 11932F

Avril 2012



13. Ferme Grandtoit Inc. (Figure 14)

Lot (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 887

Superficies

- Emprise : 1 648,3 m²
- Résidu à acquérir : 726,5 m² entre l'emprise et le chemin de la Grande-Anse

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- 4W(50%)/2W(30%)/3T(20%)

Mise en valeur actuelle et projetée

Les terrains affectés et l'ensemble du lot sont situés à l'intérieur d'une tourbière sous couvert forestier.

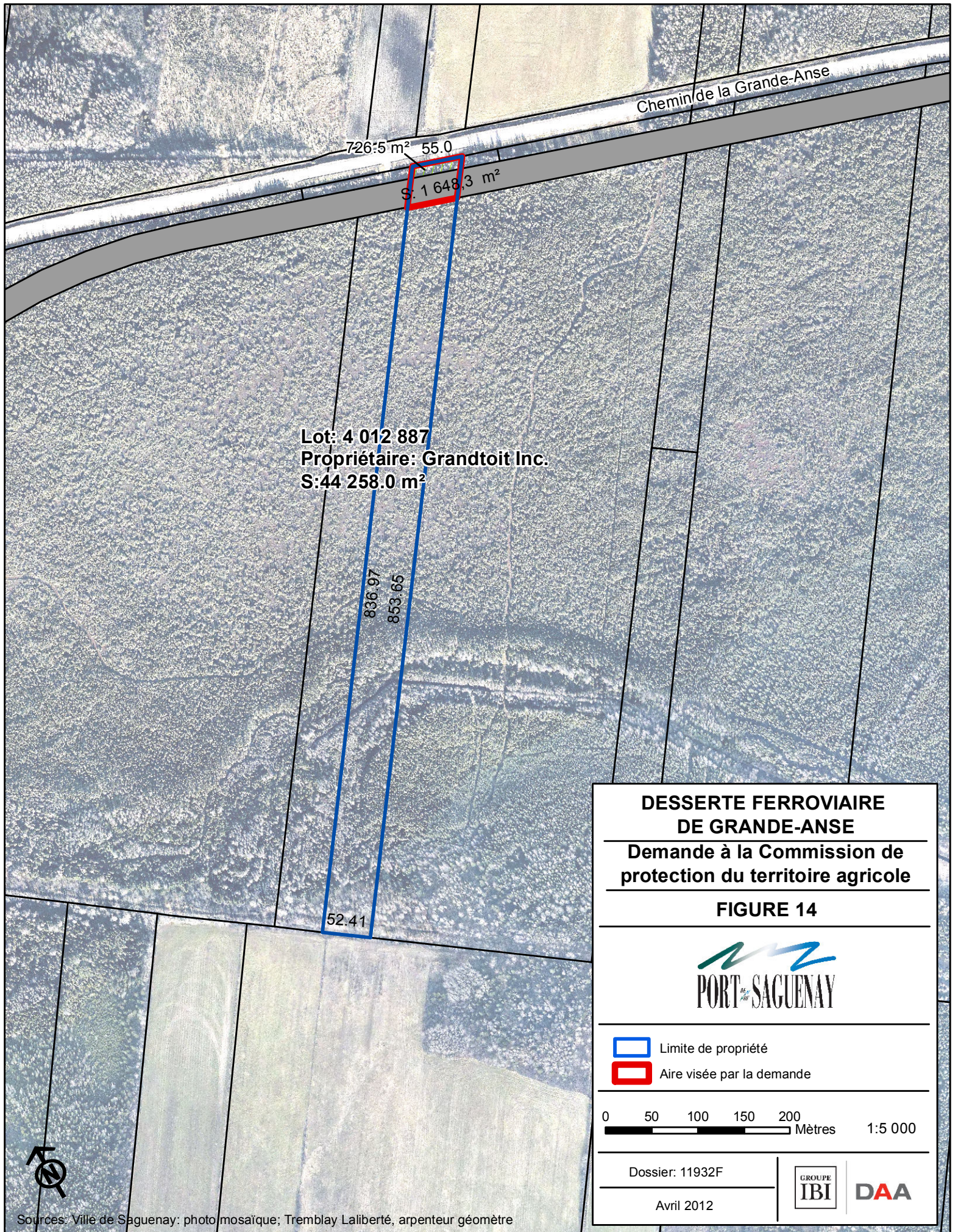
Impact sur la zone agricole

- Réduction de la propriété par l'emprise sur 1 648,3 m² : utilisation non agricole et morcellement
- Création de résidus de 726,5 m² : morcellement de la propriété

Globalement, le projet n'a pas d'impact sur la mise en valeur agricole.

Mesure particulière

Rétablissement des accès existants au chemin de la Grande-Anse.



Chemin de la Grande-Anse

726.5 m² 55.0

S: 1 648,3 m²

Lot: 4 012 887
 Propriétaire: Grandtoit Inc.
 S: 44 258.0 m²


836.97
 853.65

52.41

**DESSERTE FERROVIAIRE
 DE GRANDE-ANSE**

**Demande à la Commission de
 protection du territoire agricole**

FIGURE 14



Limite de propriété
 Aire visée par la demande

0 50 100 150 200
 Mètres 1:5 000

Dossier: 11932F

Avril 2012

GROUPE
IBI

DAA



14. Propriété Alfred Boivin (Figure 15)

Lot (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 892

Superficies

- Emprise : 1 459,8 m²
- Acquisition projetée de l'ensemble du lot

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- 4W(50%)/2W(30%)/3T(20%)

Mise en valeur actuelle et projetée

L'ensemble de la propriété est situé dans une tourbière sous couvert forestier.

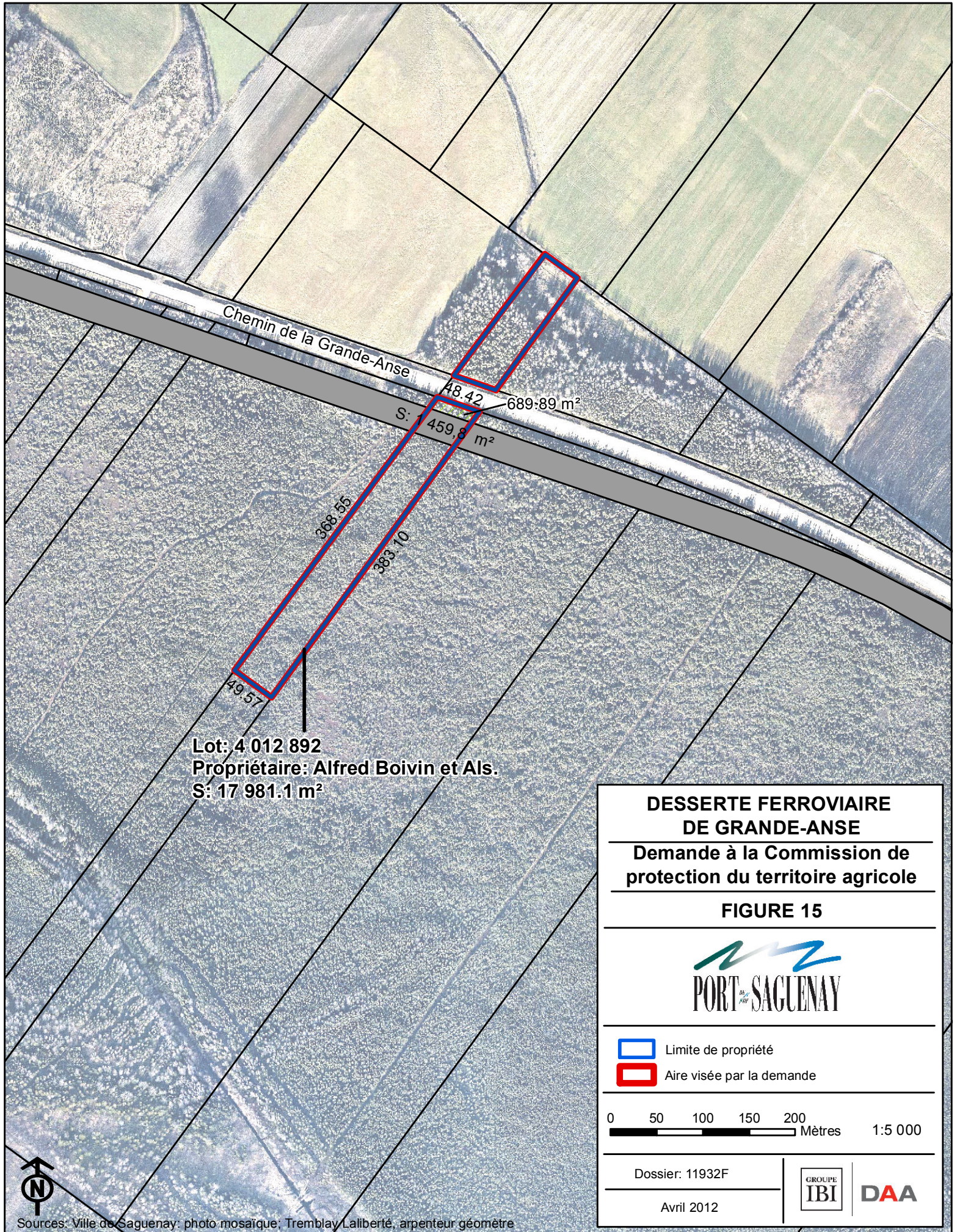
Impact sur la zone agricole

- Réduction de la propriété par l'emprise (1 459,8 m²) : utilisation non agricole et morcellement

Globalement, le projet n'a pas d'impact négatif sur la mise en valeur agricole, se situant à l'intérieur d'une tourbière.

Mesure particulière

L'acquisition de l'ensemble de la propriété a pour objet sa revente à un propriétaire voisin, Monsieur Bruno Lavoie.



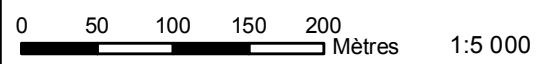
**DESSERTE FERROVIAIRE
 DE GRANDE-ANSE**

**Demande à la Commission de
 protection du territoire agricole**

FIGURE 15



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande



Dossier: 11932F

Avril 2012



15. Propriété Bruno Lavoie (Figure 16)

Lots (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 891, 4 012 893 et 4 012 894

Superficies

- Emprise : Respectivement 6 333,1 m², 6 112,3 m² et 12 256,7 m²
Au total : 24 702,1 m²
- Résidu à acquérir : Entre l'emprise et le chemin de la Grande-Anse : 3 031,7 m², 1 552,4 m²
47,6 m² et 1 465 m². Au total : 6 096,7 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- 4W(50%)/2W(30%)/3T(20%)

Mise en valeur actuelle et projetée

Les terrains concernés et l'ensemble de la propriété sont situés à l'intérieur d'une tourbière sous couvert forestier.

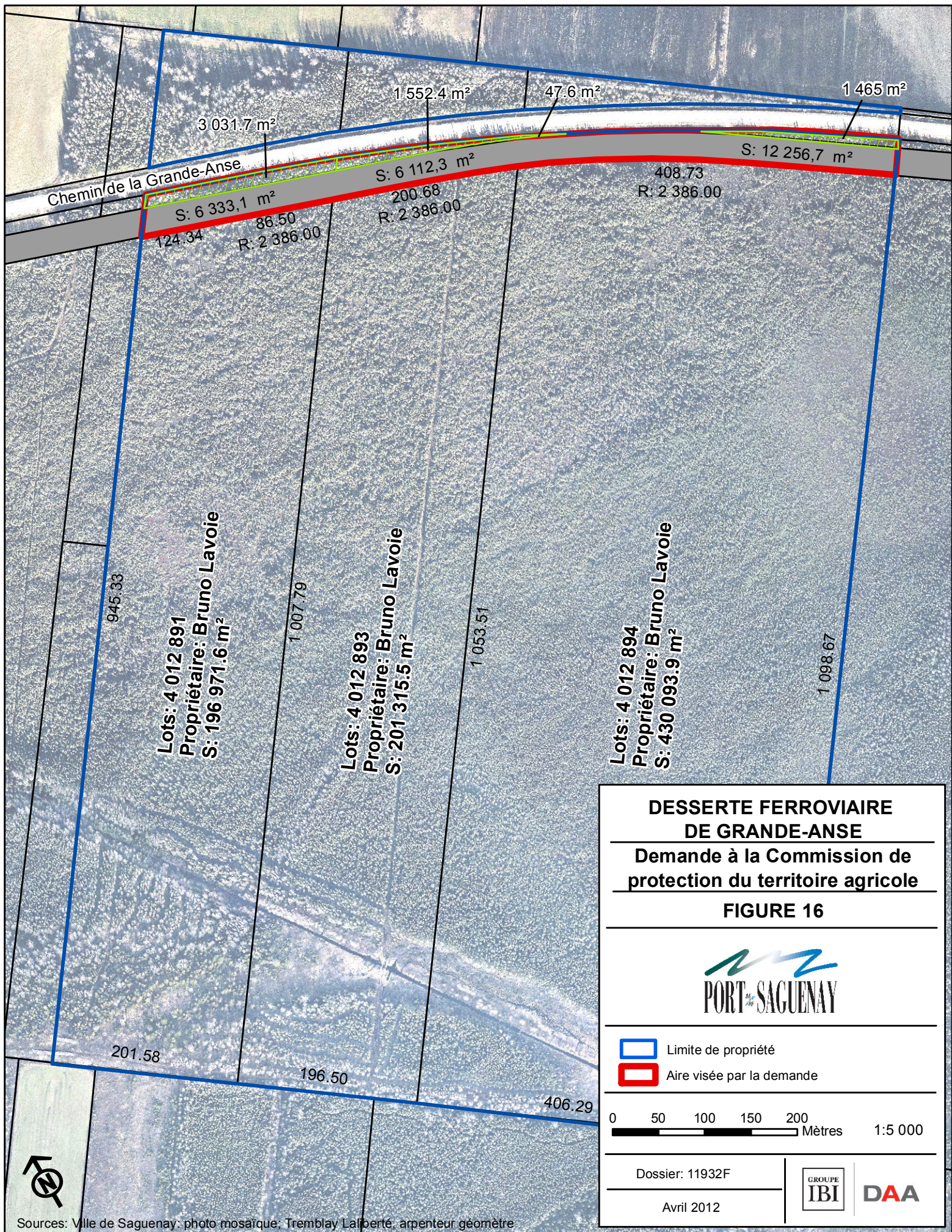
Impact sur la zone agricole

- Réduction de la propriété par l'emprise : 24 702,1 m² : utilisation non agricole et morcellement
- Morcellement par la création d'un résidu entre l'emprise et le chemin de la Grande-Anse : 6 096,7 m²

Globalement, l'impact du projet sur la mise en valeur agricole est nul.

Mesure particulière

Rétablissement des accès au chemin de la Grande-Anse par le promoteur.



Chemin de la Grande-Anse

3 031,7 m²
 1 552,4 m²
 47,6 m²
 1 465 m²
 S: 6 112,3 m²
 S: 12 256,7 m²
 408,73
 R: 2 386,00
 200,68
 R: 2 386,00
 86,50
 R: 2 386,00
 124,34

Lots: 4 012 891
 Propriétaire: Bruno Lavoie
 S: 196 971,6 m²

Lots: 4 012 893
 Propriétaire: Bruno Lavoie
 S: 201 315,5 m²

Lots: 4 012 894
 Propriétaire: Bruno Lavoie
 S: 430 093,9 m²

945,33

1 007,79

1 053,51

1 098,67

201,58

196,50

406,29

**DESSERTE FERROVIAIRE
 DE GRANDE-ANSE**

**Demande à la Commission de
 protection du territoire agricole**

FIGURE 16



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande

0 50 100 150 200 Mètres 1:5 000

Dossier: 11932F

Avril 2012



Sources: Ville de Saguenay: photo mosaïque; Tremblay Laliberté, arpenteur géomètre

16.

Propriété 3099-9965 Québec Inc.
Ferme éolienne - Monsieur Pierre Girard (Figure 17)

Lots (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 242 521, 4 242 426 et 4 242 522

Superficies

- Emprise : Respectivement 5 776,9 m², 6 063,3 m² et 4 174,2 m². Au total : 16 014,4 m²
- Résidus à acquérir : Entre l'emprise et le chemin de Grande-Anse : Respectivement 1 524,5 m², 614,0 m² et 34,2 m². Au total : 2 172,7 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- 4W(50%)/2W(30%)/3T(20%)
- 7TE(40%)/4T(40%)/7R(20%)

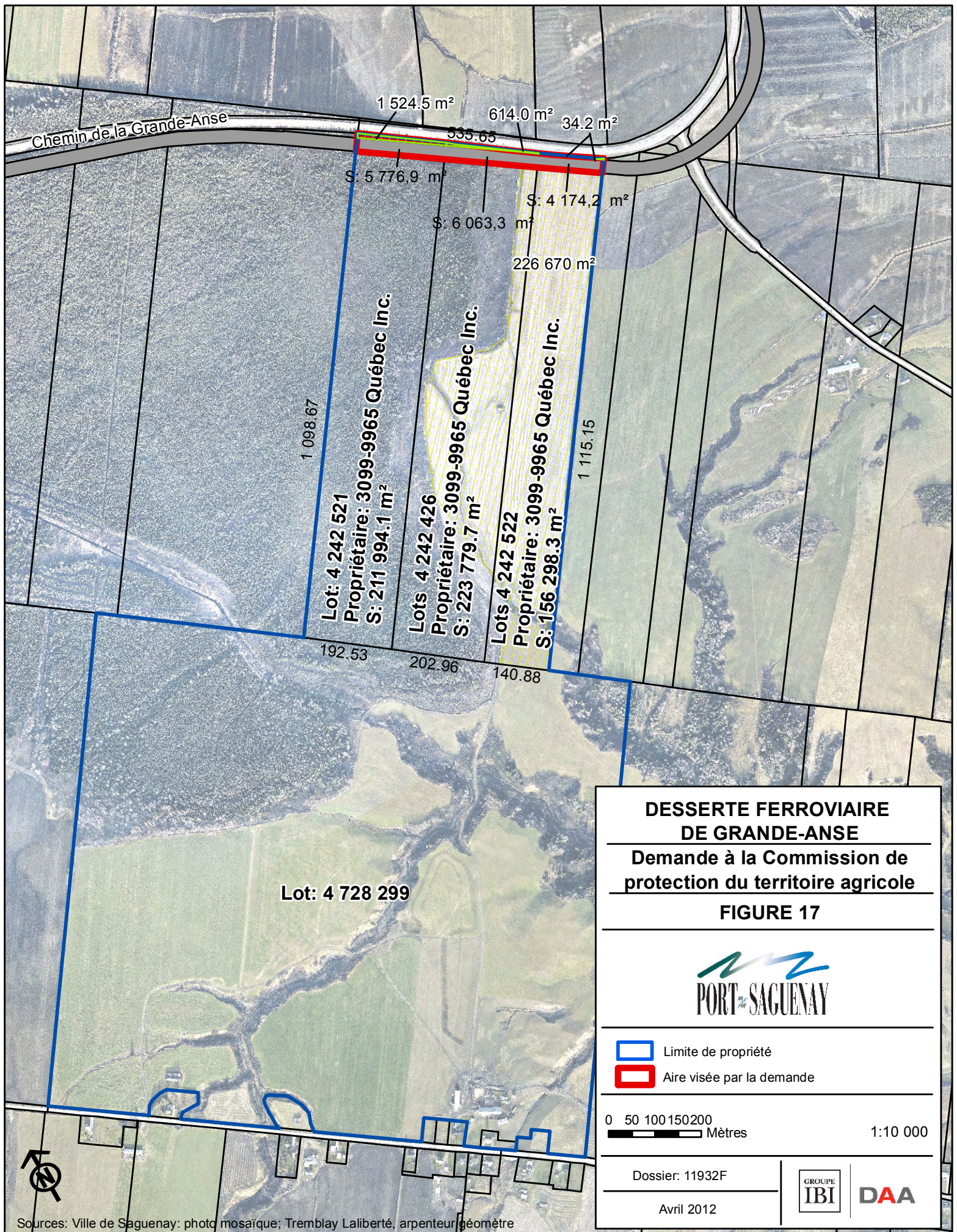
Mise en valeur actuelle et projetée

La partie ouest de la propriété est située dans une tourbière sous couvert forestier. La partie Est de la propriété est en culture (superficie de 226 670 m²).

Impact sur la zone agricole

- Perte de terre en culture correspondant à l'emprise et résidus : utilisation non agricole et morcellement (18 152,9 m²)
- Réduction de la propriété par l'emprise (11 014,4 m²) : morcellement et utilisation non agricole
- Création de résidus (2 138,5 m²) : morcellement
- Impact sur l'accessibilité à la propriété. Mise en place d'une traverse à niveau privée projetée

Globalement, le projet a un impact sur l'utilisation agricole de la partie Est de la propriété (perte de sols agricoles et accès).



**DESSERTE FERROVIAIRE
DE GRANDE-ANSE**

**Demande à la Commission de
protection du territoire agricole**

FIGURE 17



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande

0 50 100 150 200
Mètres

1:10 000

Dossier: 11932F

Avril 2012



17. Ferme Gilles, Jean-Claude et Ghislain Lavoie (Figure 18)

Lots (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 853 et 4 012 854

Superficies

- Emprise : Lot 4 012 853 : 2 275,6 m², Lot 4 012 854 : 2 852,0 m²
Au total : 5 127,6 m²
- Résidu à acquérir : Lot 4 012 853 : 775,1 m², Lot 4 012 854 : 816,2 m²
Au total : 1 591,3 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

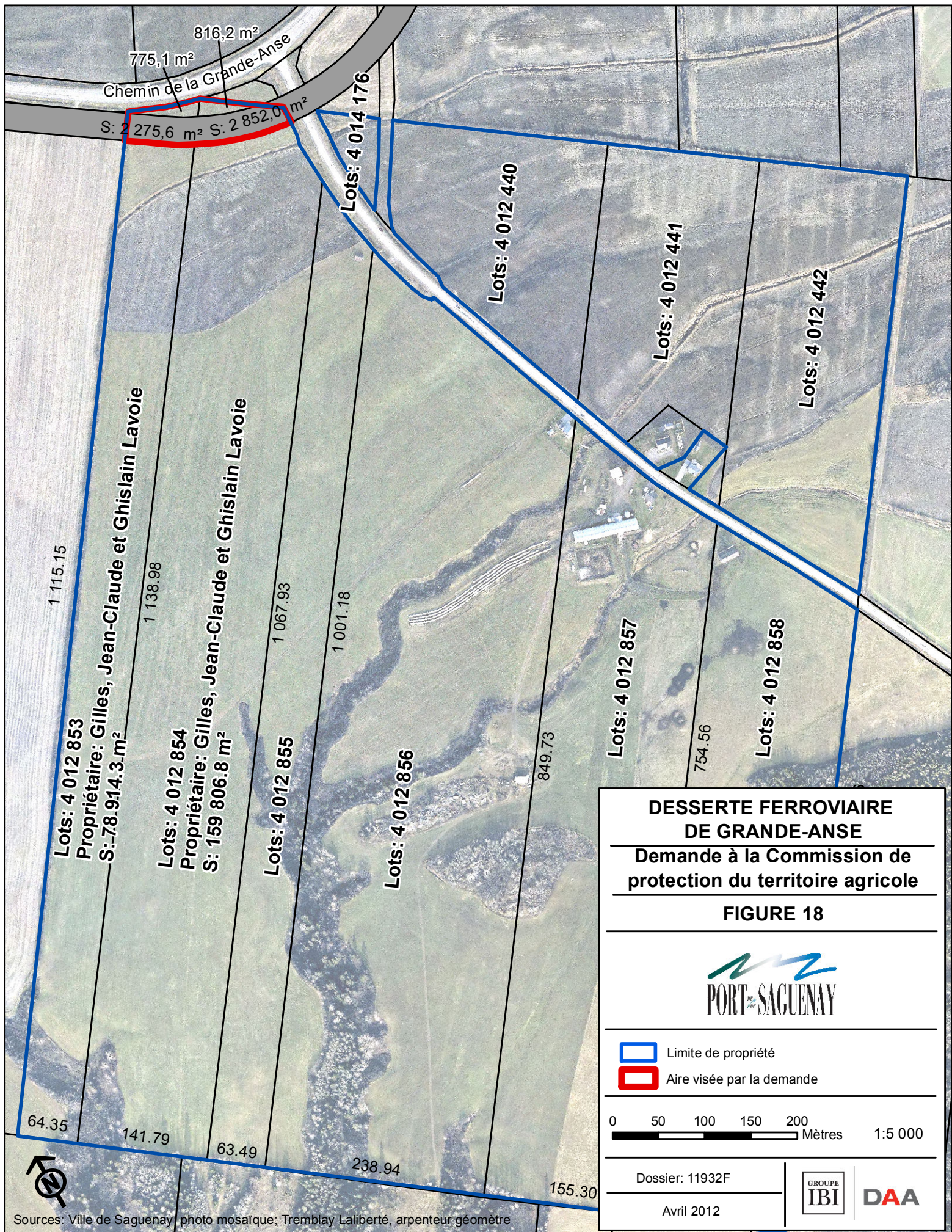
- 4W(50%)/2W(30%)/3T(20%)
- 7TE(40%)/4T(40%)/7R(20%)
- 7RT(50%)/7PT(50%)

Mise en valeur actuelle et projetée

Les lots 4 012 853 et 4 012 854 sont entièrement en culture. Le lot 4 012 431 est en culture dans sa partie sud et sous couvert forestier dans sa partie nord concernée par le projet.

Impact sur la zone agricole

- Perte de sols cultivés dans l'emprise et entre l'emprise et le chemin de la Grande-Anse (6 718,9 m²) : utilisation non agricole et morcellement



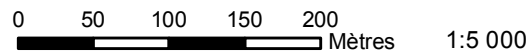
**DESSERTE FERROVIAIRE
DE GRANDE-ANSE**

**Demande à la Commission de
protection du territoire agricole**

FIGURE 18



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande



Dossier: 11932F

Avril 2012



18. Ferme Marcel Maltais (Figure 19)

Lots (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 014 178, 4 014 179 et 4 012 444

Superficies

- Emprise : Lot 4 014 178 : 2 918,7 m², Lot 4 014 179 : 112,8 m²
Lot 4 012 444 : 12 942,9 m² et 14 305,0 m². Au total 30 279,4 m²
- Résidu à acquérir : Lot 4 014 178 : 5 132,0 m², Lot 4 014 179 : 1 130,4 m²
Lot 4 012 444 : 5 253,3 m². Au total : 11 515,7 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- 7RT(50%)/7PT(50%)
- 4W(50%)/2W(30%)/3T(20%)
- 5T(40%)/4T(40%)/7RT(20%)

Mise en valeur actuelle et projetée

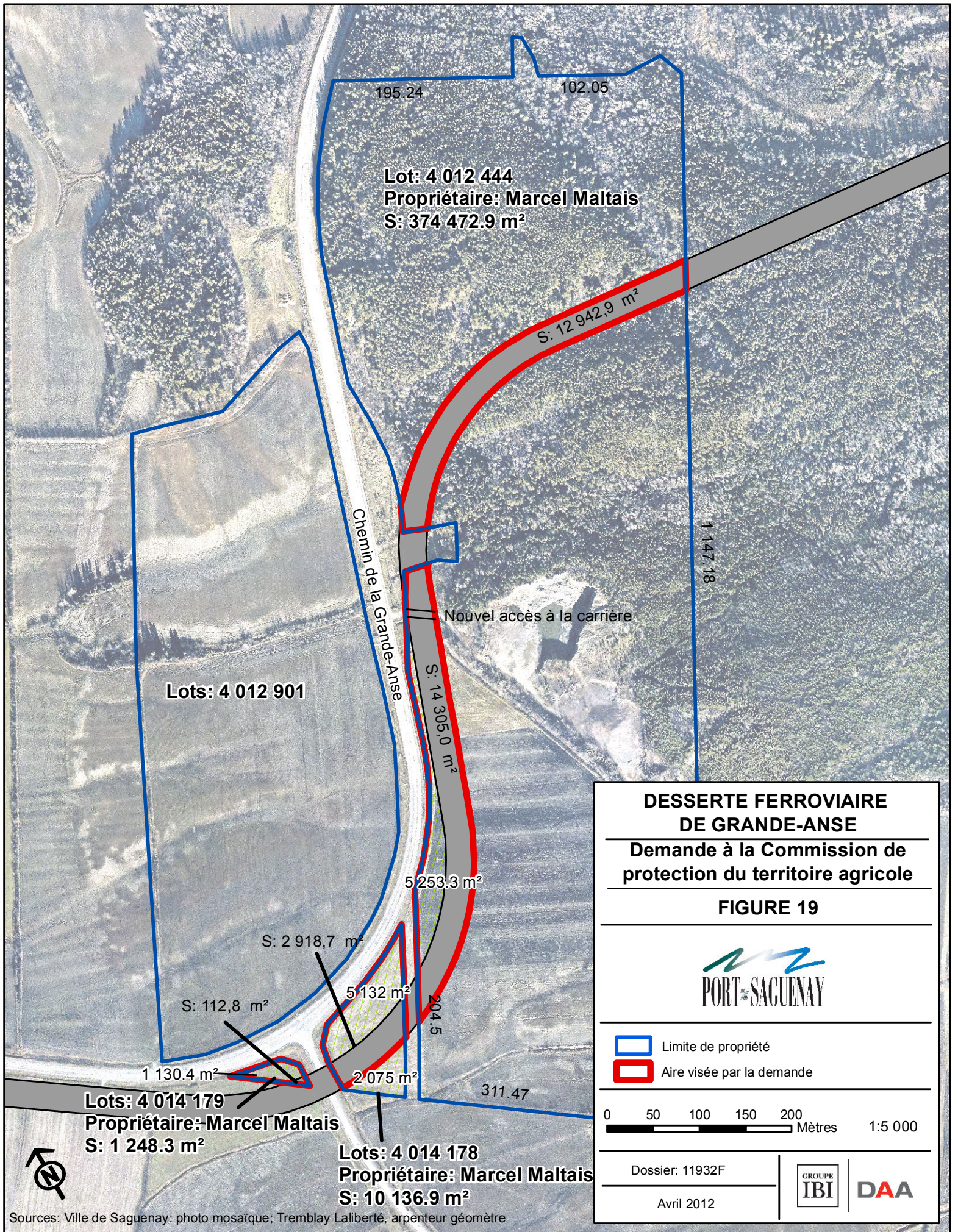
Dans la partie sud, l'ensemble de la propriété est en culture. C'est la ferme Jean-Marie Maltais qui exploite les terres de la ferme Marcel Maltais. Sur le lot 4 012 444, la propriété est sous couvert forestier dans sa partie nord. On y trouve aussi une carrière de granit.

Impact sur la zone agricole

- Perte de 41 795,1 m² de terre en culture dans l'emprise et les aires enclavées entre cette dernière et le chemin de Grande-Anse : utilisation non agricole et morcellement
- Morcellement de la propriété : création de parcelles sur le lot 4 014 178 de 2 075,5 m² et sur le lot 4 012 444 respectivement de 117 693,5 m² et de 223 229,7 m²
- Accessibilité de la carrière de granit et à l'aire forestière au nord du lot 4 012 444 affectée par l'emprise

Mesure particulière

Nouveaux accès aménagés pour la carrière et l'exploitation de la partie forestière du lot 4 012 444.



Lot: 4 012 444
Propriétaire: Marcel Maltais
S: 374 472.9 m²

S: 12 942,9 m²

Lots: 4 012 901

Chemin de la Grande-Anse

Nouvel accès à la carrière

S: 14 305,0 m²

5 253,3 m²

S: 2 918,7 m²

S: 112,8 m²

5 132 m²

204,5

1 130,4 m²

2 075 m²

311,47

Lots: 4 014 179
Propriétaire: Marcel Maltais
S: 1 248.3 m²

Lots: 4 014 178
Propriétaire: Marcel Maltais
S: 10 136.9 m²

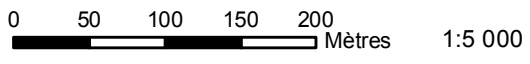
**DESSERTE FERROVIAIRE
 DE GRANDE-ANSE**

**Demande à la Commission de
 protection du territoire agricole**

FIGURE 19



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande



Dossier: 11932F

Avril 2012



Sources: Ville de Saguenay: photo mosaïque; Tremblay Laliberté, arpenteur géomètre

19. Ville de Saguenay (Figure 20)

Lots (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 014 619

Superficies

- Emprise : 768,8 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

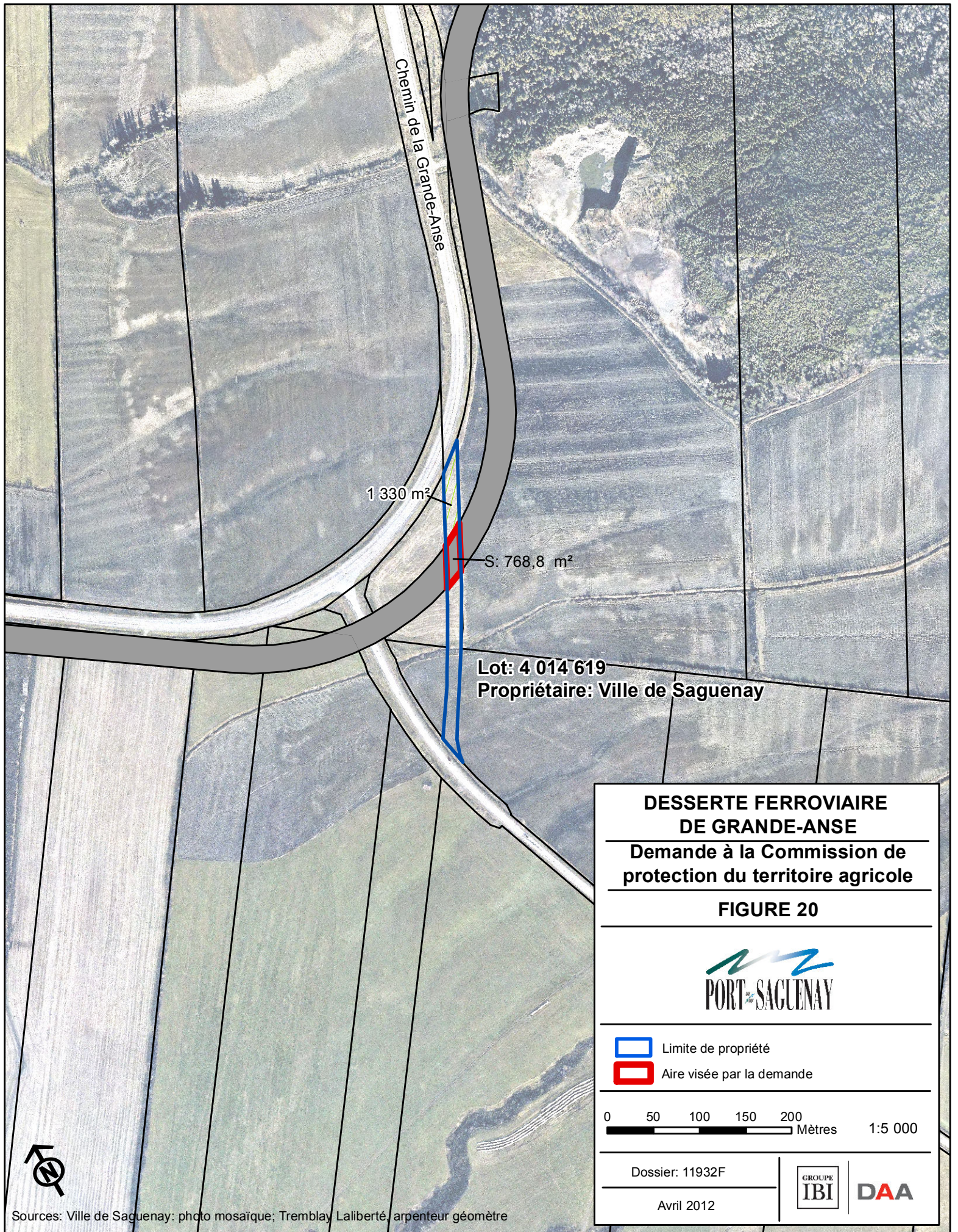
- 4W(50%)/2W(30%)/3T(20%)

Mise en valeur actuelle et projetée

Le lot constitue une ancienne emprise de la route de l'Anse-à-Benjamin. Cette emprise a été requalifiée et est cultivée par les exploitants de la ferme Marcel Maltais (Ferme Jean-Marie Maltais).

Impact sur la zone agricole

- Perte de terre en culture par l'emprise 768,0 m² et dans la partie entre cette emprise et le chemin de la Grande-Anse (1 330 m²), pour un total de 2 098 m²
- Morcellement de la propriété par la création d'un résidu vers le sud. Maintien de la culture de cette partie de la propriété.



Chemin de la Grande-Anse

1 330 m²

S: 768,8 m²

Lot: 4 014 619
 Propriétaire: Ville de Saguenay

**DESSERTE FERROVIAIRE
 DE GRANDE-ANSE**
 Demande à la Commission de
 protection du territoire agricole

FIGURE 20



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande

0 50 100 150 200 Mètres 1:5 000

Dossier: 11932F

Avril 2012



Sources: Ville de Saguenay: photo mosaïque; Tremblay Laliberté, arpenteur géomètre



20. Propriété Solange Simard (figure 21)

Lots (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 014 177

Superficies

- Emprise : 1 021,1 m²
- Résidu à acquérir : 1 248,1 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

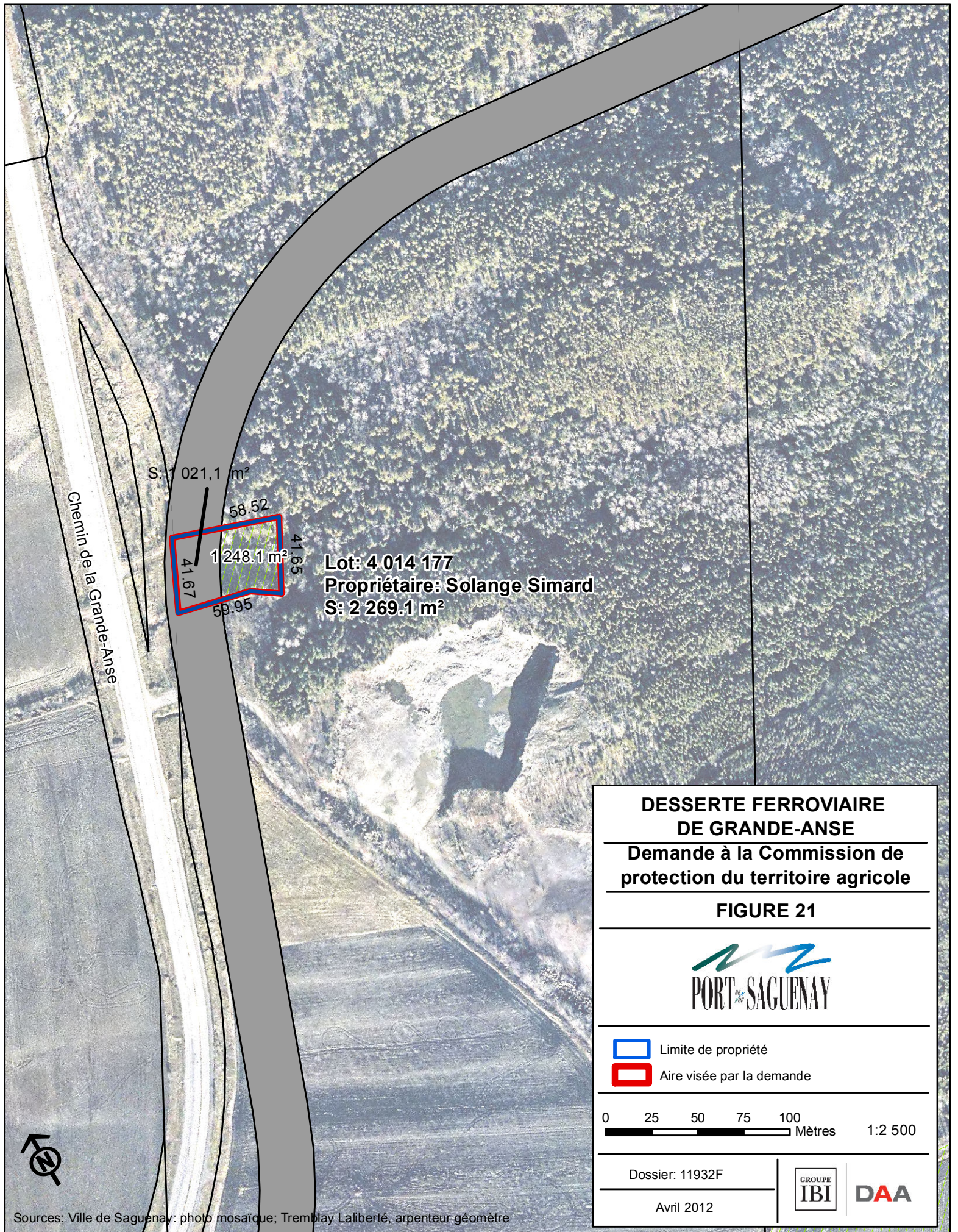
- 7RT(50%)/7PT(50%)

Mise en valeur actuelle et projetée

La propriété supporte une habitation rudimentaire.

Impact sur la zone agricole

- Utilisation non agricole et morcellement de l'emprise; création d'un résidu (morcellement)
- Aucun impact sur la mise en valeur agricole



Chemin de la Grande-Anse

S: 1 021,1 m²

58.52
41.65
41.67
59.95
1 248.1 m²

Lot: 4 014 177
Propriétaire: Solange Simard
S: 2 269.1 m²

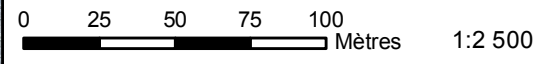
**DESSERTE FERROVIAIRE
DE GRANDE-ANSE**

**Demande à la Commission de
protection du territoire agricole**

FIGURE 21



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande



Dossier: 11932F

Avril 2012



Sources: Ville de Saguenay; photo mosaïque; Tremblay Laliberté, arpenteur géomètre



21. Propriété Gérard Simard (figure 22)

Lots (cadastre de la Ville de Saguenay)

4 012 443, 4 012 415, 4 012 416, 4 012 417 et 4 242 423

Superficies

- Emprise : Lot 4 012 443 : 5 703,3 m², Lot 4 012 415 : 2 665,6 m²
Lot 4 012 416 : 2 669,7 m², Lot 4 012 417 : 4 584,6 m²
et lot 4 242 423 : 121,0 m². Au total : 15 744,2 m²
- Résidu à acquérir : Au total : 50 918 m²

Classe d'utilisation agricole ARDA (carte 9)

- 7RT(50%)/7PT(50%)
- 4W(50%)/2W(30%)/3T(20%)

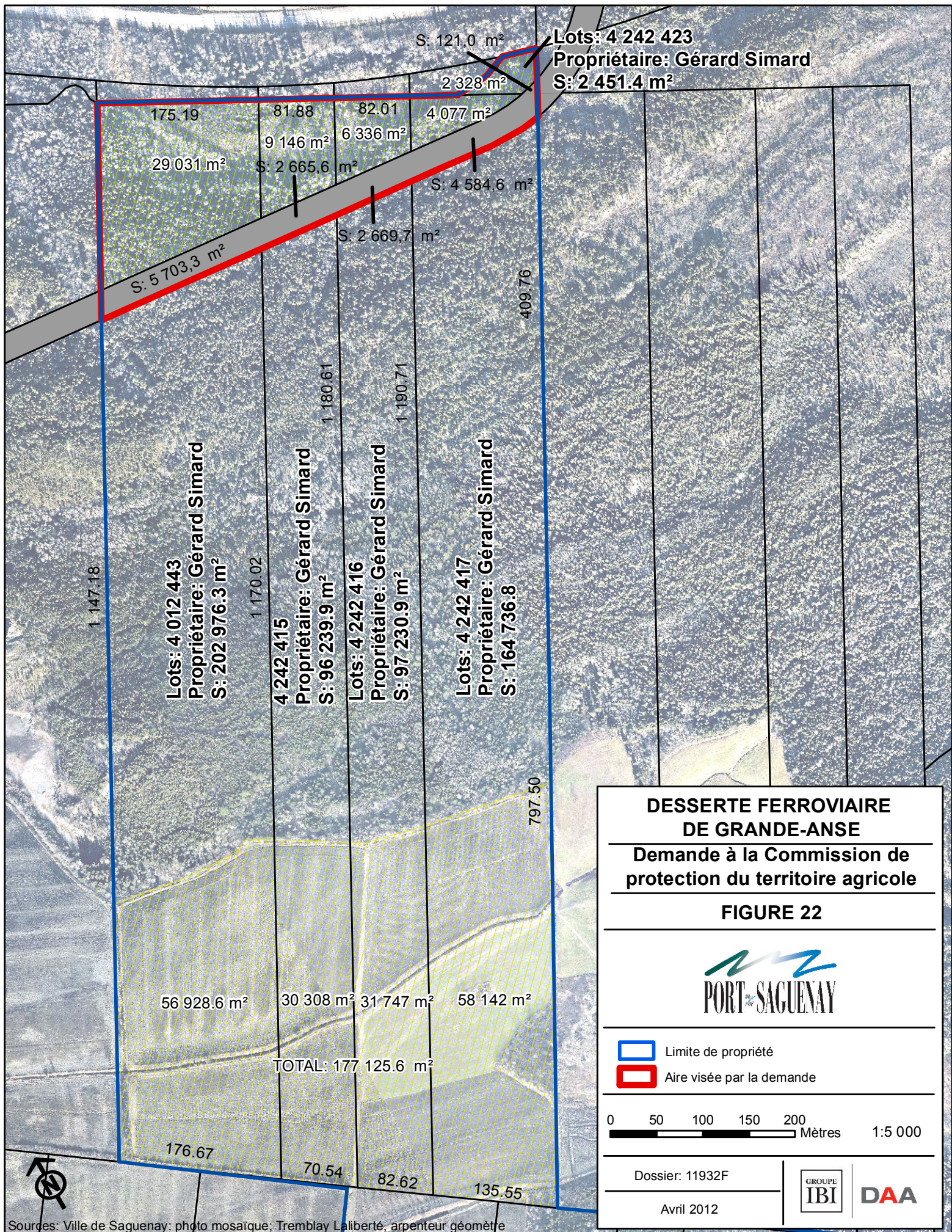
Mise en valeur actuelle et projetée

La partie nord de la propriété ($\pm 70\%$) est sous couvert forestier reposant sur le roc et la moraine. La partie sud de la propriété est en culture.

Impact sur la zone agricole

- Réduction de la propriété pour l'emprise (15 744,2 m²) : Utilisation non agricole et morcellement
- Morcellement de la propriété vers le nord de l'emprise (50 918 m²)
- Accessibilité à la partie nord de la propriété

Globalement l'impact du projet sur la mise en valeur agricole s'avère faible ou nul.



**DESSERTE FERROVIAIRE
DE GRANDE-ANSE**

**Demande à la Commission de
protection du territoire agricole**

FIGURE 22



- Limite de propriété
- Aire visée par la demande

0 50 100 150 200 Mètres 1:5 000

Dossier: 11932F

Avril 2012

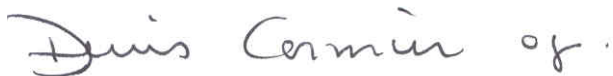


CONCLUSION

Cette demande auprès de la CPTAQ constitue l'une des étapes ultimes permettant la mise en œuvre du projet de desserte ferroviaire du port de Grande-Anse.

Le promoteur a intégré, dès le début de la planification du tracé, les dimensions environnementales y compris le secteur agricole, lequel domine l'occupation du sol avec de grands milieux humides.

En situant le tracé dans l'interface entre le milieu agricole et les tourbières et en déplaçant légèrement le tracé en marge de la tourbière, le promoteur croit avoir établi un tracé de moindre impact pour le territoire agricole et sa mise en valeur.



Denis Cormier,
Agronome



Jean-Yves Bouchard,
Géographe, urbaniste



Marc Mercier
Géographe

Annexe 1

Lettre de Promotion Saguenay relative aux retombées économiques du projet

Saguenay, le 31 mai 2012

Commission de protection du territoire agricole du Québec

200, chemin Ste-Foy, 2e étage

Québec (Québec) J1R 4X6

**Objet : Demande à la CPTAQ pour le morcellement, l'aliénation et l'utilisation à des fins autres que l'agriculture
Projet de desserte ferroviaire au terminal de Grande-Anse
Importance pour le développement économique de la région du Saguenay-Lac-St-Jean.**

Madame,
Monsieur,

La présente a pour objectif d'éclairer la Commission de protection du territoire agricole du Québec (ci-après : la « CPTAQ »), sur l'importance que revêt la demande à la CPTAQ pour le morcellement, l'aliénation et l'utilisation à des fins autres que l'agriculture déposée par l'Administration portuaire du Saguenay dans le cadre du projet de desserte ferroviaire à Grande-Anse pour le développement économique de notre région.

Le projet de construction d'une desserte ferroviaire sur une distance de 12.5 km nécessite l'achat de parcelles de terrain nécessaires à sa construction. Cette bretelle ferroviaire reliera le Parc industriel maritime intermodal de Grande-Anse ainsi que le Port de Saguenay au réseau national de chemins de fer et au Nord du Québec. Un enjeu majeur pour l'économie de Saguenay et ce, afin de diversifier et dynamiser le secteur industriel et de positionner Saguenay à titre de porte d'entrée du Nord québécois.

1. Le rôle de Promotion Saguenay

Promotion Saguenay est l'interlocuteur tout indiqué afin d'éclairer la CPTAQ sur le neuvième (9^{ième}) critère de l'article 62 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, soit l'effet sur le développement économique de la région en ce qu'elle est une société sans but lucratif financée en grande partie par la Ville de Saguenay, visant à promouvoir et soutenir le développement industriel, technologique, commercial et touristique sur son territoire.

En ce qui concerne plus précisément le développement économique de l'industrie, la mission de Promotion Saguenay est de participer aux efforts de diversification de l'économie et de soutenir

le développement en collaboration avec des industries déjà implantées sur le territoire, tout en offrant une gamme de services pour les investisseurs intéressés à s'établir à Saguenay.

Dans le cadre de ses attributions, Promotion Saguenay a développé une expertise par rapport à la recherche de sites et de vente de terrains industriels, de locaux et de bâtiments industriels, à l'accueil des promoteurs extérieurs, mais également à la diffusion d'information sur les caractéristiques socioéconomiques de la Ville de Saguenay. Le projet de desserte ferroviaire reliant le terminal maritime de Grande-Anse et son parc industriel est un enjeu économique de taille. Les installations portuaires ne peuvent être utilisées à leur juste valeur.

Fort de cette expertise et de sa bonne connaissance des enjeux en cause, Promotion Saguenay souhaite porter à l'attention de la CPTAQ certains éléments importants au niveau du développement économique qui caractérisent la demande déposée par l'Administration portuaire du Saguenay.

2. Importance de la demande pour le développement économique régional

Tout d'abord, et contrairement à d'autres ports publics situés ailleurs au Québec, le port de Saguenay est l'un des seuls ports importants de la province à avoir le potentiel de développer un important parc industriel à proximité de ses installations. Paradoxalement, le port de Saguenay est également l'un des seuls ports publics au Québec à ne pas être desservi par un chemin de fer.

La mise en place du chemin de fer a pour effet de conférer des avantages stratégiques et concurrentiels aux entreprises régionales et aux futures entreprises qui souhaitent s'y établir en permettant de contribuer à la réduction des délais et coûts globaux de transport des biens importés et exportés, de diminuer les coûts de manutention de ces biens mais également de permettre la réception de minerais provenant des mines du nord-ouest du Québec et de l'approvisionnement de celles-ci.

3. Retombées économiques anticipées

D'après une étude récente¹ portant sur les retombées économiques potentielles du projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse, ces dernières seraient très importantes pour la région. Dans le cadre de cette étude, les retombées économiques ont été évaluées à partir du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). C'est ce modèle qui est utilisé au Québec depuis plusieurs années déjà pour estimer les retombées économiques.

¹ Groupe IBI / DAA, 2009 (révision janvier 2011).

Ainsi, aux termes de cette analyse, on estime que les dépenses qui seront associées à la réalisation et à l'utilisation de la nouvelle voie ferrée sont les suivantes (en dollars de 2010) :

- 33,3 millions de dollars associés à la réalisation du projet. Ce montant sera injecté une seule fois dans l'économie (dépenses non-récurrentes) ;
- 3,8 millions de dollars annuellement associés à l'utilisation de la voie ferrée, soit : 532 000 \$ pour l'entretien et 3,3 millions de dollars de dépenses de fonctionnement supplémentaires suite à la hausse du volume de marchandises transbordées. Il est à noter qu'il s'agit de dépenses récurrentes, c'est-à-dire qu'elles seront réalisées année après année ;
- On peut s'attendre également à ce que les dépenses de fonctionnement de certaines entreprises de la région augmentent une fois le projet réalisé, notamment pour celles qui œuvrent dans les domaines de la foresterie, de l'exploitation forestière, de la fabrication de papier et de la première transformation des métaux.

D'après les résultats de l'étude, les effectifs de main-d'œuvre requis pour les travaux de prolongement de la voie ferrée sont évalués au niveau direct à 107,5 personnes-année, et au niveau indirect à 87,8 personnes-année pour un total de 195,3 personnes-année. La masse salariale totale impliquée s'élèverait à 9 millions de dollars, dont 5,4 millions de dollars au niveau direct et 3,6 millions de dollars au niveau indirect, alors que la valeur ajoutée atteindrait près de 17,8 millions de dollars. Les recettes fiscales générées pour les gouvernements du Québec et du Canada sont évaluées à respectivement 2,7 millions de dollars et 825 500 \$.

En phase d'exploitation, les effectifs de main-d'œuvre requis sont évalués au niveau direct à 65 personnes-année, et au niveau indirect à 8 personnes-année pour un total de 73 personnes-année. La masse salariale totale impliquée s'élèverait à 2,7 millions de dollars, alors que la valeur ajoutée atteindrait près de 3,5 millions de dollars, et les recettes fiscales générées pour les gouvernements du Québec et du Canada sont évaluées à respectivement 636 200 \$ et 184 700 \$.

Certaines entreprises de la région pourraient voir leur chiffre d'affaires augmenter à cause de la diminution des coûts de transport (les transports ferroviaire et maritime sont beaucoup moins coûteux que le transport routier). Dans une telle situation, on peut s'attendre à ce que les dépenses de fonctionnement de ces entreprises augmentent également. De nouvelles entreprises pourraient également s'implanter dans la région en raison de la présence de la liaison ferroviaire et du terminal maritime de Grande-Anse. D'après les résultats de l'étude, pour chaque tranche de un million de dollars dépensée par les entreprises régionales œuvrant dans les domaines de la foresterie, de l'exploitation forestière, de la fabrication du papier et de la première transformation des métaux, les retombées récurrentes suivantes seraient générées dans l'économie régionale :

- Des effectifs de main-d'œuvre équivalent à 6 emplois à temps plein ;

- Une masse salariale de 259 000 \$;
- Une valeur ajoutée de 600 000 \$;
- Des recettes gouvernementales de l'ordre de 92 000 \$.

4. Recommandation

En conséquence des motifs exprimés précédemment, le Projet de desserte ferroviaire est, sans conteste, un projet qui pourra créer un apport bénéfique important pour le développement économique régional, s'il pouvait se réaliser. La demande à la CPTAQ pour le morcellement, l'aliénation et l'utilisation à des fins autres que l'agriculture déposée par l'Administration portuaire du Saguenay devant la CPTAQ est une étape nécessaire à la réalisation de ce projet, ce qui fait en sorte que Promotion Saguenay appuie et recommande l'autorisation de cette demande puisque le projet qui la sous-tend contribuera dans une large mesure à l'essor économique de la région.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus sincères salutations.

PROMOTION SAGUENAY



Monsieur Ghislain Harvey
Président directeur général
Promotion Saguenay

Annexe 2

Données sur le marché potentiel

1. MARCHÉ POTENTIEL

La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean dispose d'un seul quai public situé au terminal maritime de Grande-Anse, soit le quai Marcel-Dionne. Il s'agit d'installations en eaux profondes situées en dehors des milieux urbains et desservies par un bon réseau routier. Le terminal maritime de Grande-Anse représente donc un actif de premier plan pour la région, au niveau de son développement, de la diversification de son économie et de sa croissance. Le terminal maritime, bien qu'il soit situé à proximité du parc industriel maritime intermodal en développement, ne dispose pas de lien ferroviaire le liant au réseau national.

L'utilisation des infrastructures portuaires de Grande-Anse ne pourra être maximisée sans une telle desserte ferroviaire, afin d'être en mesure de saisir les occasions d'affaires et favoriser la croissance de l'industrie et le maintien de l'activité économique régionale. Les marchés visés par le projet sont diversifiés, soit notamment :

1.1 *Développement du parc industriel maritime intermodal*

La présence de la desserte ferroviaire favorisera le développement du parc industriel maritime intermodal qui est adjacent au terminal maritime de Grande-Anse. Les industries qui s'y installeront profiteront directement de la présence du terminal maritime et de l'accès au chemin de fer dans le cadre de leurs activités.

1.2 *Industrie de la production d'aluminium*

Le Saguenay–Lac-Saint-Jean produit annuellement 1 M de tonnes métriques d'aluminium de première fusion, ce qui nécessite l'importation d'une grande quantité de matières premières qui transitent par les installations maritimes privées de Port-Alfred. Avec les projets d'expansion de Rio Tinto Alcan amorcés dans la région, certains produits pourraient éventuellement transiter par le terminal maritime de Grande-Anse et être acheminées aux différentes usines par la desserte ferroviaire projetée. Le terminal maritime de Grande-Anse pourrait également servir de point d'expédition aux produits finis (lingots d'aluminium, etc.), en direction de l'étranger ou de la région des Grands Lacs. D'après l'APS, le créneau de l'aluminium représente un marché potentiel de 100 000 tonnes métriques par année.

1.3 *Industrie papetière et forestière*

Malgré les difficultés actuelles dans le marché du bois, la région demeure un important producteur de pâte de papier et de produits forestiers divers. La présence de la voie ferrée viendrait certainement augmenter la compétitivité du terminal maritime de Grande-Anse pour l'exportation des produits du bois et des entreprises régionales œuvrant dans cette industrie. D'après l'APS, les produits forestiers représentent un marché additionnel potentiel de 50 000 tonnes métriques par année.

1.4 Industrie minière

D'intenses campagnes de prospection minière sont menées depuis quelques années dans la région et dans le Nord du Québec. Le terminal maritime de Grande-Anse pourrait éventuellement devenir le point de transit d'importants volumes de minerais via le chemin de fer, une fois que ces gisements seront en exploitation dans les années futures. D'après l'APS, les projets miniers du Nord du Québec représentent un marché potentiel de 2,5 M de tonnes métriques par année.

1.5 Industries lourde et manufacturière régionales

L'industrie lourde et manufacturière régionale est très importante, sans compter la présence de plusieurs équipementiers. La présence du chemin de fer viendra faciliter et augmenter la compétitivité du transit des exportations de ces produits via le terminal maritime de Grande-Anse. D'après l'APS, l'industrie régionale représente un marché potentiel de plus de 250 000 tonnes métriques par année.

1.6 Transport de produits pétroliers

Le terminal maritime de Grande-Anse est ciblé pour devenir le point de réception et de distribution des produits pétroliers pour l'ensemble de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. En effet, la réception des produits pétroliers par navire au terminal maritime de Grande-Anse et leur distribution dans l'ensemble de la région à partir de ce point permettra de minimiser les risques environnementaux, de même que les coûts et les impacts du transport longue distance par camion. D'après l'APS, les produits pétroliers représentent un marché potentiel de 80 000 tonnes métriques par année.

1.7 Développement du Nord québécois

Le terminal maritime de Grande-Anse est très bien positionné pour servir de port d'attache au développement du Nord québécois et canadien. La présence d'une gare portuaire intermodale reliée au réseau ferroviaire québécois permettra au terminal maritime de Grande-Anse de profiter pleinement de sa localisation avantageuse pour la réception des marchandises destinées aux projets de développement du Nord québécois, ainsi que de point d'expédition pour les exportations en provenance des régions nordiques.

La principale stratégie de marketing reliée à l'augmentation du trafic de marchandises au terminal maritime de Grande-Anse, à la suite de la réalisation de la desserte ferroviaire, sera axée sur la compétitivité et la flexibilité. En effet, des activités de représentation seront réalisées dans les marchés visés pour promouvoir la compétitivité du site à la suite de la réalisation du projet. Les coûts de transport et de manutention des matériaux seront moindres pour les clients desservis par le transport ferroviaire, particulièrement dans le cas de volumes importants. La desserte ferroviaire apportera également un élément de flexibilité important pour certains clients. Il leur sera ainsi possible d'expédier rapidement des produits entreposés au terminal de Grande-Anse, que ce soit par train, navire, camion ou même par avion, étant donné la proximité de l'aéroport de Bagotville.

2. ACHALANDAGE POTENTIEL

L'activité ferroviaire ajoutera de la flexibilité à la clientèle actuelle du terminal maritime de Grande-Anse, amènera de nouvelles opportunités pour l'industrie régionale et permettra au port de se positionner en fonction du développement du Nord québécois dans la perspective du Plan Nord du gouvernement du Québec. Selon les responsables de Port de Saguenay, il est difficile actuellement d'identifier les volumes de marchandises liés au développement éventuel du parc industriel maritime intermodal. Toutefois, à court terme, ils estiment que le trafic ferroviaire serait de l'ordre de 150 000 tonnes métriques annuellement, soit environ un convoi aux cinq (5) jours sur une base de 250 jours d'opération par année (tableau 1).

À long terme, le trafic ferroviaire pourrait atteindre cinq (5) convois par jour, selon un scénario supérieur qui supposerait la manutention de 3,18 M de tonnes métriques par année. Un tel scénario demanderait un réaménagement complet du terminal maritime de Grande-Anse, dont l'ajout d'un deuxième quai et d'un système de convoyeur. Un achalandage potentiel d'environ deux (2) convois par jour, au cours des prochaines années, serait plus réaliste.

Tableau 1 : Trafic ferroviaire potentiel au terminal maritime de Grande-Anse

Source	Produit	Volume annuel (t métriques)	Nombre de wagons ¹	Nombre de convois/an ²	Trafic quotidien ³
Volumes actuels qui transitent par le train au lieu du camionnage	Pâte de bois	100 000	1 111,1	37,0	
	Papier	20 000	222,2	7,4	
	Lingots d'aluminium	20 000	222,2	7,4	
	Autres marchandises	10 000	111,1	3,7	
	Sous-total	150 000	1 666,7	55,6	0,2 convoi
Mines du Nord québécois	Minerais divers	2 500 000	27 777,8	925,9	
	Sous-total	2 500 000	27 777,8	925,9	3,7 convois
Marchés régional et extérieur potentiels	Industrie lourde	250 000	2 777,8	92,6	
	Lingots d'aluminium	100 000	1 111,1	37,0	
	Papier	50 000	555,5	18,5	
	Mazout pour navires	50 000	555,5	18,5	
	Industrie minière	50 000	555,5	18,5	
	Soude caustique	20 000	222,2	7,4	
	Pièces et équipements	10 000	111,1	3,7	
	Sous-total	530 000	5 888,7	196,2	0,8 convoi
	TOTAL	3 180 000	35 333,2	1 177,7	4,7 convois

Source : Monsieur Carl Laberge, Administration portuaire du Saguenay, 2010.

¹ Basé sur une charge de 90 tonnes métriques par wagon.

² Basé sur des convois de 30 wagons.

³ Basé sur une période d'opération de 250 jours / an.

Les principaux produits susceptibles de transiter à court terme par la desserte ferroviaire sont parmi ceux qui sont actuellement manutentionnés à Grande-Anse, tels que : pâte de bois, papier, lingots d'aluminium et autres marchandises.

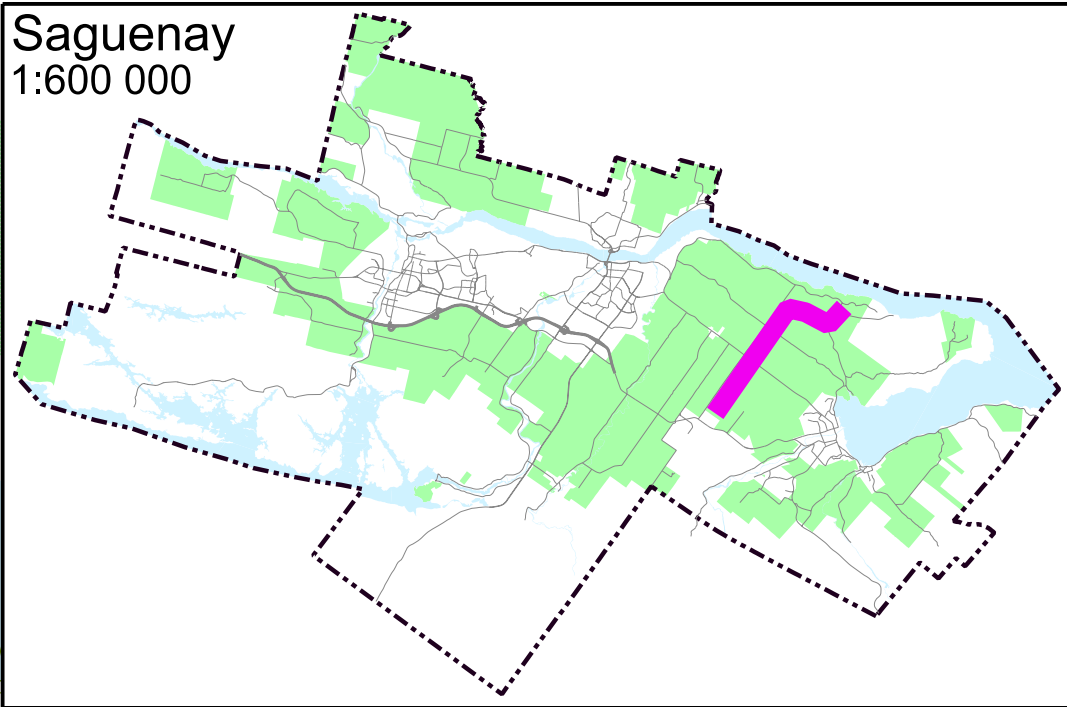
Éventuellement, les projets miniers du Nord québécois pourraient générer des volumes appréciables de minerais divers, de l'ordre de 2,5 M de tonnes métriques par année. Les marchés régional et extérieur pourraient également contribuer significativement à l'achalandage de la desserte ferroviaire, soit un volume total pouvant atteindre 610 000 tonnes métriques annuellement qui regroupe les produits suivants : approvisionnement divers pour l'industrie lourde, lingots d'aluminium, approvisionnement régional en produits pétroliers (essence, diesel, huile à chauffage, etc.), papier, approvisionnement pétrolier maritime (mazout), approvisionnement des mines du Nord canadien, soude caustique et pièces et équipements lourds.

Annexe 3

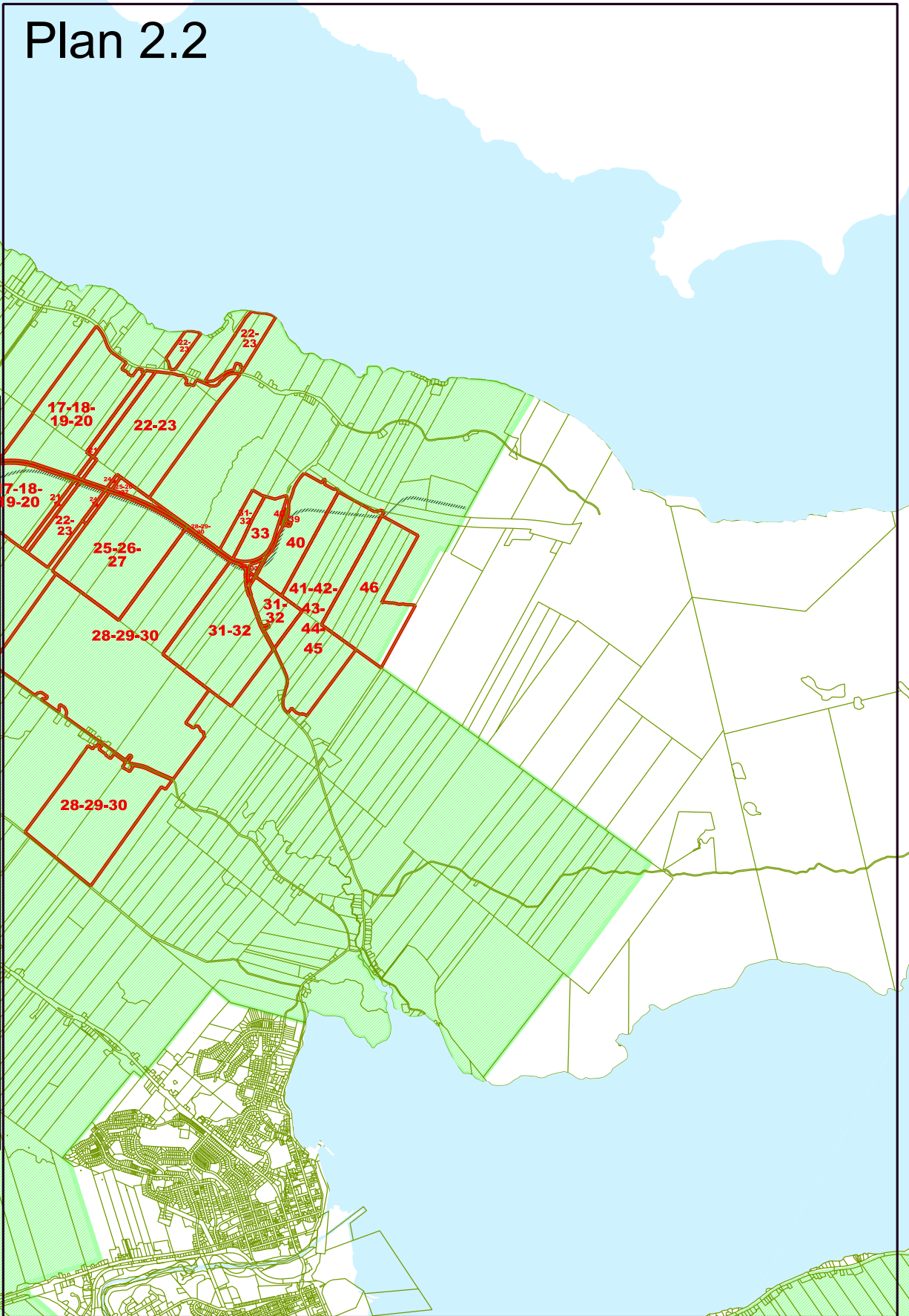
Propriétés concernées par la demande (plans 1.1, 1.2 et 3)

PLAN DE LOCALISATION

Saguenay
1:600 000



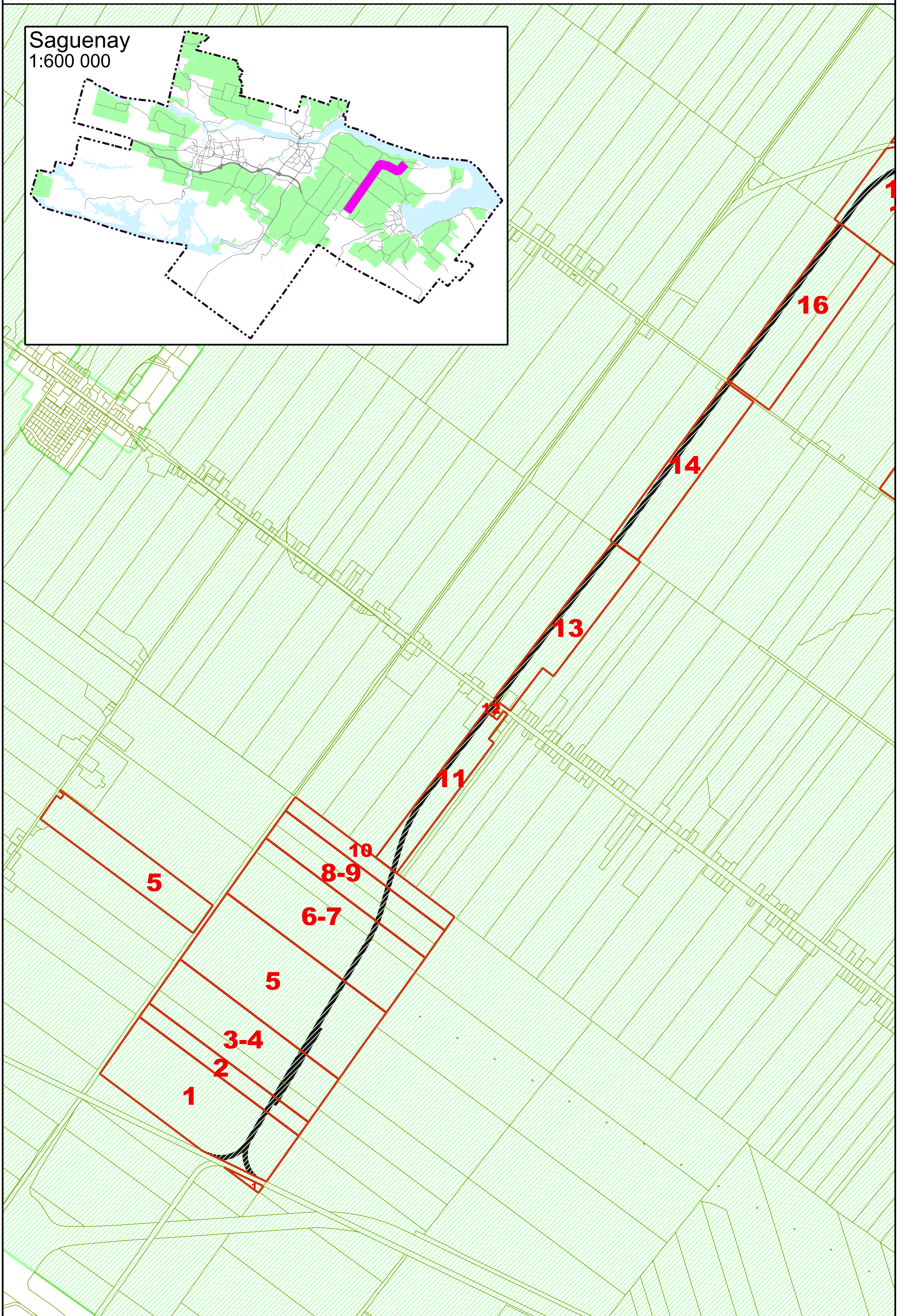
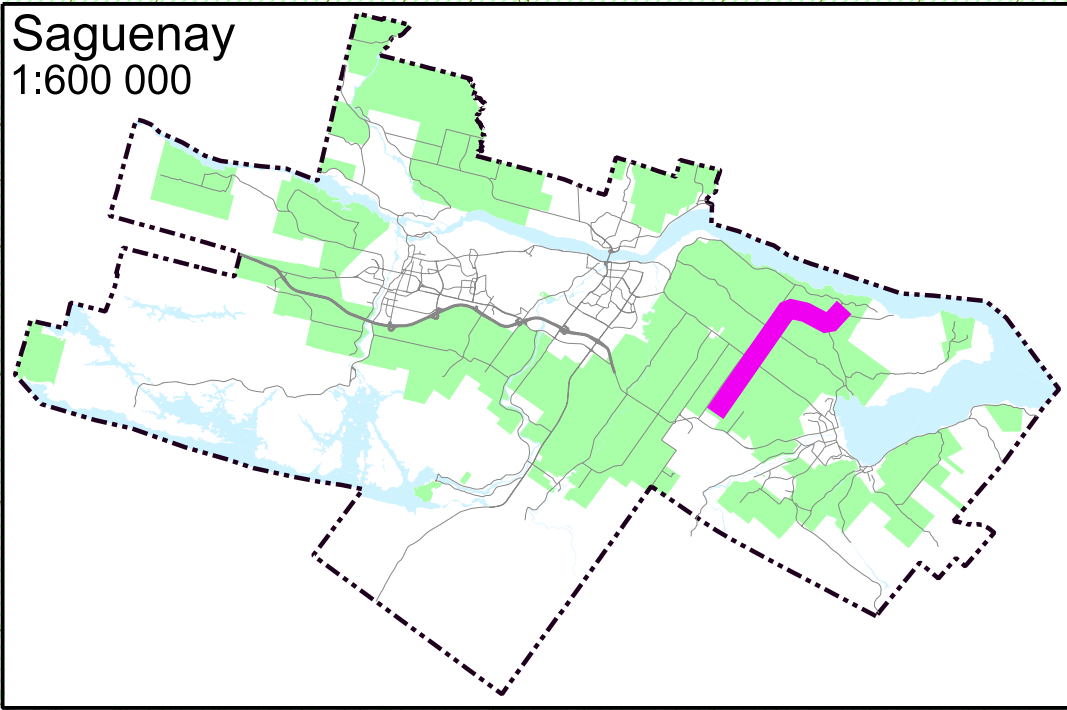
Plan 2.2



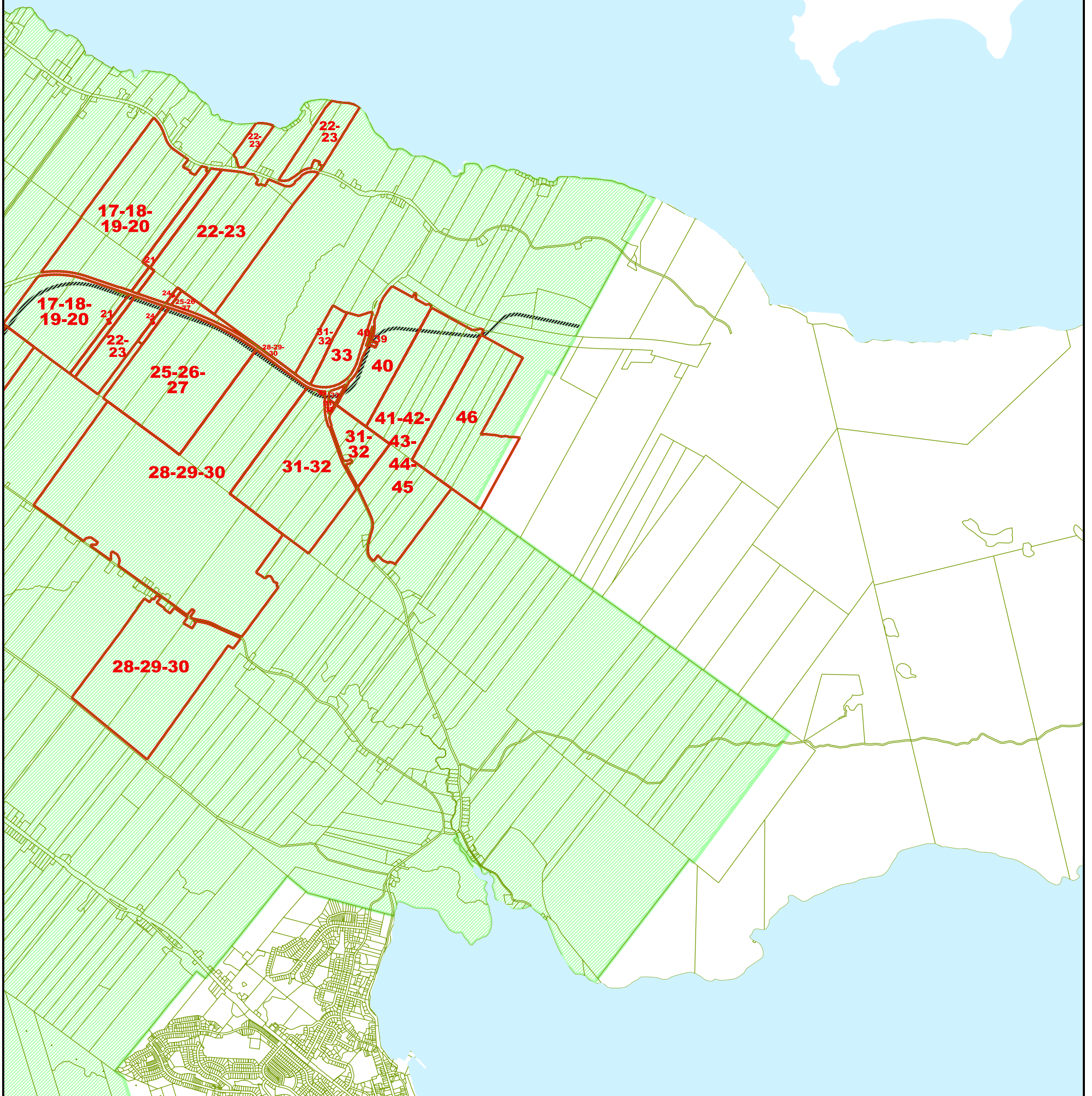
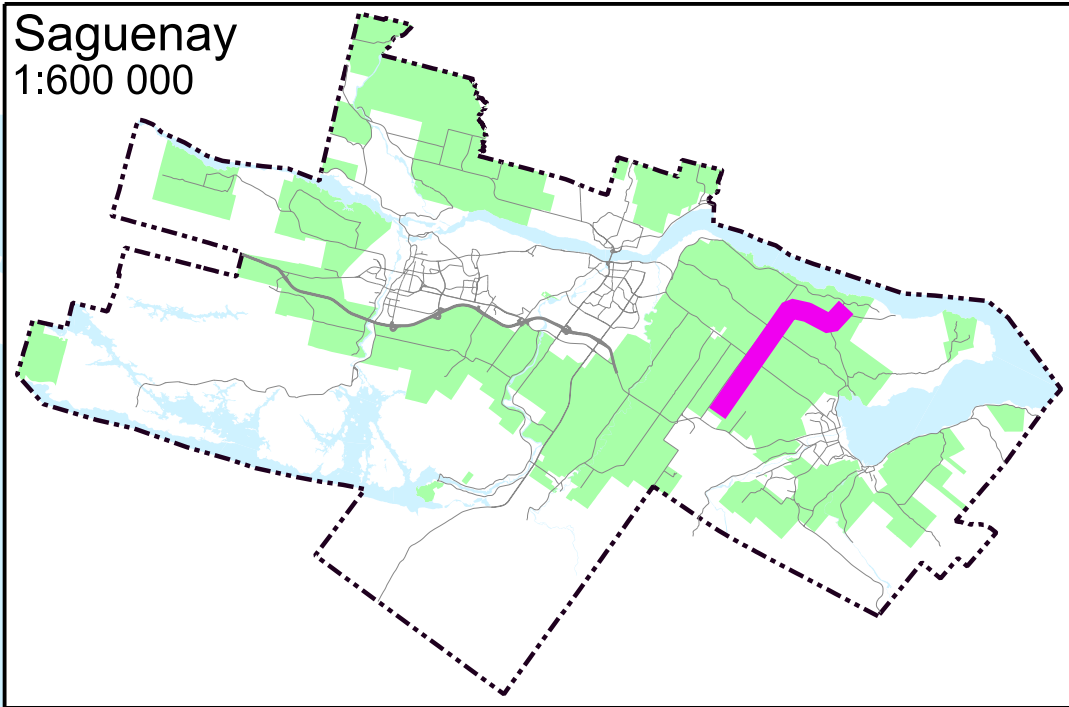
Plan 2.1



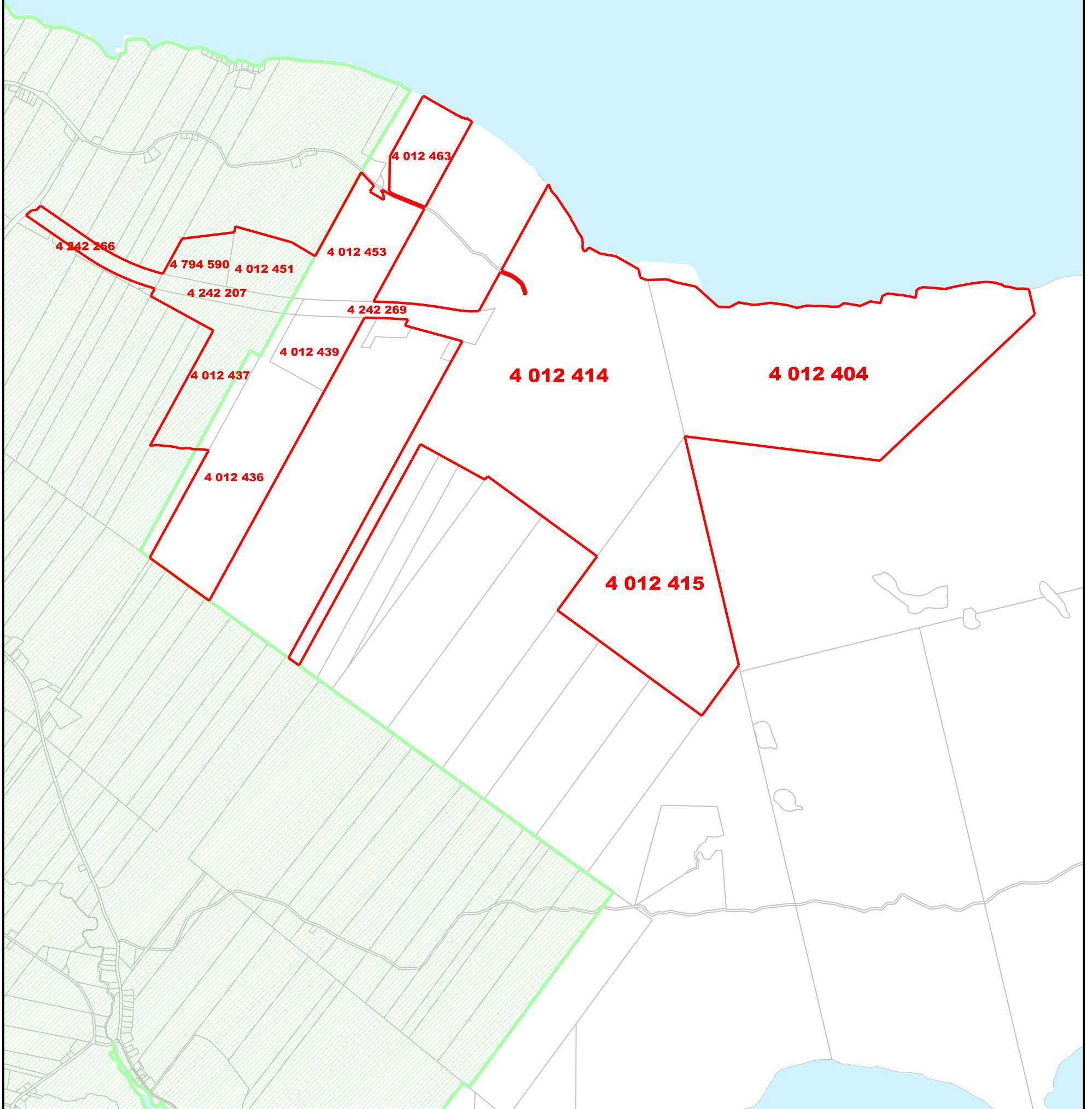
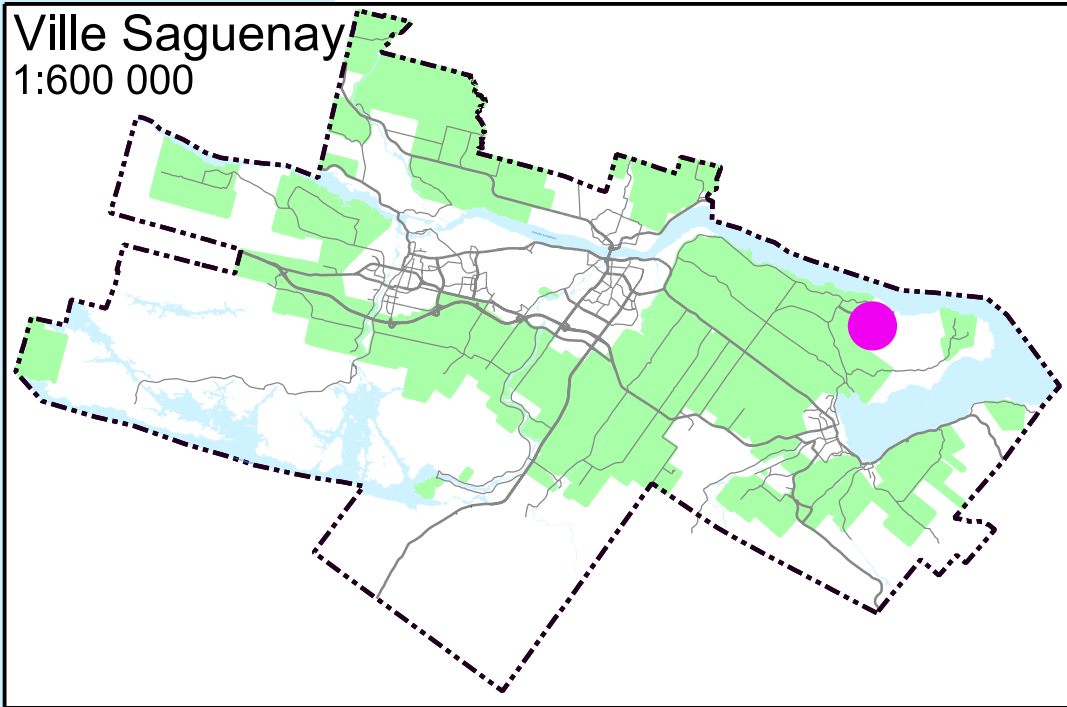
PLAN DE LOCALISATION



PLAN DE LOCALISATION



PLAN DE LOCALISATION



Annexe 4

Extrait du schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Saguenay

LÉGENDE

- Grandes affectations
- Affectation agricole
 - Agricole dynamique
 - Agricole viable
 - Aire d'IDM déstructurée
 - Lot déstructuré
- Affectation forestière
 - Forêt de production
 - Forêt de récréative
 - Conservation
 - Villégiature
- Autres affectations
 - Périphérie urbaine
 - Récréative
 - Zone d'expansion industrielle
 - Publique
- Autres éléments
 - Limite de ville
 - Autoroute et route majeure
 - - - Autoroute projetée

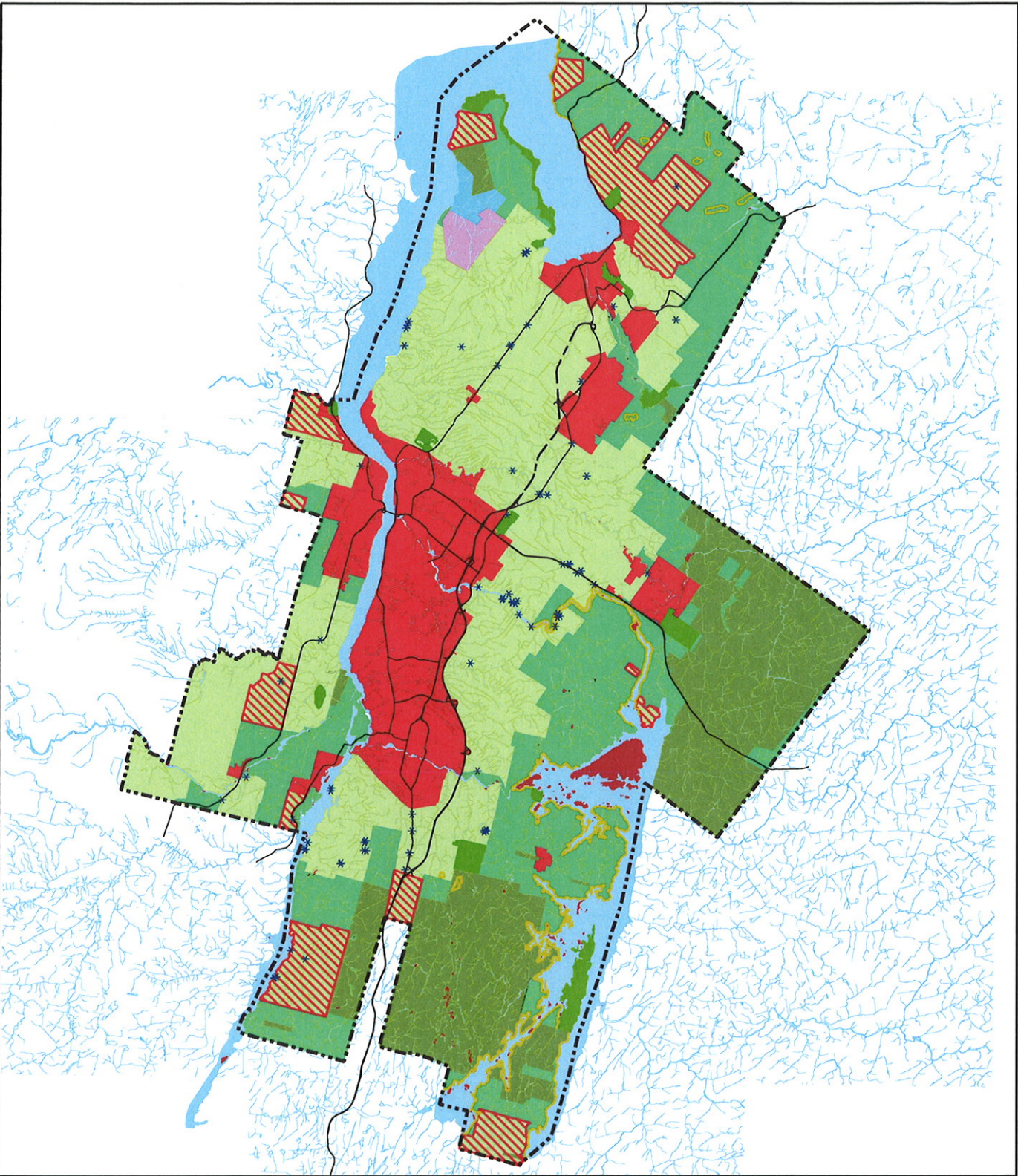


**SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE
ET DE L'URBANISME**

**SCHEMA D'AMÉNAGEMENT
ET DE DÉVELOPPEMENT**

Plan d'affectation
Zone agricole et
forestière

Inspection	
Sylvain Verreault	
Chargé de projet	
François Boivin	
Échelle (B/S=1)	
1 : 200 000	
Date	
Décembre 2009	
Fichier	
16 Plan Rural 2009-11-16.sgn	
Dossier	
17103-01-001	
Rapporteur	
SchémaAménagement/Agricole	
Plan	
16	
Note	



Le transport en commun de Saguenay est un service essentiel pour les citoyens qui ne possèdent pas de moyen de transport individuel, et aussi pour ceux qui font le choix du transport collectif.

Le territoire de Saguenay est desservi par le système de transport collectif soit la Société de transport du Saguenay (STS). La société opère à partir de trois terminus majeurs situés au cœur des trois arrondissements. Le réseau couvre une grande partie de la ville de Saguenay incluant les zones industrielles, commerciales, résidentielles et rurales. Un parcours interurbain relie les anciennes municipalités entre elles²⁹. Le budget du service est de 15 691 000 \$.

La STS offre une variété de services dont :

- Transport en commun régulier (réseau de base) ;
- Transport adapté pour les personnes handicapées ;
- Transport des étudiants du niveau secondaire, intégré au réseau de base ;
- Transport scolaire le midi pour certaines écoles, qui s'intègre au réseau régulier.

De 1997 à 2007, l'achalandage est en augmentation constante (10%) passant de 4 513 000 à 4 946 000 usagers avec une année de plus de 5 000 000 passages (2006).

La principale clientèle du service de transport régulier est constituée des jeunes puisque près de 64% des titres mensuels.

	Répartition des ventes de titres mensuels par catégories d'usagers	
Jeunesse (17 ans et moins)	44 744	63,9%
Adulte (18 à 64 ans)	21 982	31,4%
Âge d'or (65 ans et plus)	3 322	4,7%
Total	70 048	100,0%

Source : Rapport annuel de la STS 2007

Le transport adapté est aussi en forte progression puisqu'en dix ans, l'achalandage a augmenté de 128% de 1997 à 2007.

Le développement de la STS est en progression constante, les orientations gouvernementales

²⁹ Site internet de la STS : <http://www.ville.saguenay.qc.ca/sts/>

encouragent l'utilisation des modes de transport collectif. La STS veut mettre en place un réseau structurant de transport en commun et moderniser le système actuel.

Voici quelques interventions proposées afin d'améliorer ses services et d'augmenter sa clientèle :

Société de transport du Saguenay	
Interventions	
<ul style="list-style-type: none"> • Optimiser les trajets entre les centres d'activités majeurs et les zones d'habitation ; • Améliorer les zones d'embarquement / débarquement le long des axes routiers principaux ; • Inciter la ville à entretenir les zones d'embarquement / débarquement en période hivernale ; • Poursuivre les ententes particulières entre les établissements publics pour les stationnements incitatifs et étendre l'expérience à d'autres établissements publics et privés ; • Établir un centre de communication des modes de transport alternatifs ; • Poursuivre la desserte des activités spéciales ; • Ajouter des heures de transport la nuit et les fins de semaine ; • Inciter la population à utiliser davantage le transport en commun ; • Améliorer l'information à la clientèle en terminus aux arrêts et terminus ; • Proposer l'aménagement de zones piétonnières à partir des développements domiciliaires vers les collectrices ; 	
Société de transport du Saguenay	
Interventions (suite)	
<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'accessibilité du réseau aux personnes âgées ; • Moderniser le mobilier urbain ; • Diminuer le temps de réservation au transport adapté ; • Moderniser le système de perception ; • Ajuster la tarification. 	

3.6.2 Le réseau ferroviaire

Malgré que le camionnage ait accaparé une part importante du transport de marchandises et de matières premières depuis les dernières années, il est essentiel de maintenir et d'améliorer les composantes du réseau ferroviaire, puisqu'elles servent de trait d'union entre les secteurs industriels en plus d'agir comme infrastructures de développement pour les entreprises.

Également, le réseau ferroviaire doit continuer de relier la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean à la région de Chibougamau/Chapais, au Moyen-Nord et au Nord québécois. De cette manière, les matières premières dont ces régions recèlent, peuvent être facilement acheminées vers les industries de Saguenay et vers le terminal maritime de Grande-Anse. Finalement, le réseau ferroviaire a l'avantage de présenter des embranchements et des voies de service qui pénètrent au cœur de certaines installations industrielles et assurent ainsi un transport rapide et rationnel de la matière première et des produits manufacturés. Pour ces raisons la ville doit encourager le maintien, l'amélioration et la prolongation du réseau existant.

En ce sens, dans le cadre de la mise en valeur du parc industriel prévu à Grande-Anse et le terminus maritime de Grande-Anse, il est prioritaire de prévoir une nouvelle ligne à partir du réseau Roberval-Saguenay (11 M \$).

Également, pour tirer profit du réseau ferroviaire actuel, il importe de favoriser des usages industriels sur les terrains qui lui sont adjacents, et ainsi de consolider l'axe industriel mis de l'avant dans le cadre du présent schéma d'aménagement.

Par ailleurs, on envisage un projet de réhabilitation et de redémarrage de la gare intermodale de transport lourd à Jonquière.

3.6.3 Le réseau cyclable (multi-fonctionnel)

Le réseau de voies cyclables est de plus en plus étendu au Québec. Sur le terrain, les voies cyclables peuvent prendre différentes formes: pistes indépendantes, sentiers polyvalents, bande cyclable, accotement pavé ou chaussée désignée, pistes aménagées sur les emprises d'anciennes voies ferrées, etc. Il faut souligner que, surtout en milieu urbain, les voies cyclables sont souvent partagées par les cyclistes, les patineurs et les piétons.

Actuellement, au niveau de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, le réseau le plus étendu et le mieux organisé est celui de la Véloroute des bleuets, qui ceinture le lac Saint-Jean. En ce qui concerne Saguenay, le réseau de Jonquière est bien organisé, et la liaison Jonquière-Chicoutimi, qui se fait sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée, se distingue. On retrouve aussi le réseau situé à

proximité de l'usine Alcan à Laterrière. À La Baie, une piste cyclable s'étend le long de la Baie des Ha! Ha!

Le tracé de la Route verte traverse le territoire de Saguenay à partir du lac Kénogami jusqu'au quai de croisière à La Baie.

En plus de permettre aux touristes de connaître les charmes du Saguenay—Lac-Saint-Jean, un réseau cyclable développé produit des effets positifs sur l'ensemble de la population et sur l'environnement comme :

- Permettre la réduction de gaz à effet de serre lorsqu'il est utilisé comme moyen de transport alternatif ;
- Encourager l'activité physique ce qui permet d'améliorer la santé ce qui entraîne une multitude de bénéfices pour la société. ;
- Réduire la pression sur le réseau routier ;
- Assurer la sécurité des gens qui utilisent les modes de transport alternatifs.

Réseau cyclable
Interventions
<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser un plan de mobilité active afin d'orienter le développement du réseau cyclable de Saguenay et de sensibiliser la population aux modes de transport alternatifs ; • Compléter les projets de pistes cyclables le long du corridor des rivières à Mars, aux Sables, du Moulin, Chicoutimi et Ha ! Ha ! • Aménager le domaine public sur les principales voies de circulation de manière à valoriser les déplacements des cyclistes.

3.6.4 Réseau de pistes de motoneige et de quad

Les pistes de motoneige forment un réseau bien organisé dans tout le nord-est de l'Amérique du Nord et le territoire de Saguenay s'inscrit bien dans ce parcours. Une saison hivernale relativement longue et ininterrompue, l'abondance de la neige, la beauté du paysage, la qualité des pistes et des installations de service complémentaires font en sorte que la renommée de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean en matière de motoneige s'étend maintenant jusqu'aux États-Unis et en Europe. Ainsi, les promenades et les excursions en motoneige constituent une activité récréative dont l'importance s'est accrue au cours des dernières années.