



ÉTUDE D'AVANT-PROJET
DESSERTE FERROVIAIRE
TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE
PARC INDUSTRIALO-PORTUAIRE



**ADMINISTRATION PORTUAIRE DU SAGUENAY
ET
PROMOTION SAGUENAY**

ÉTUDE D'AVANT-PROJET

**DESSERTE FERROVIAIRE
TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE
PARC INDUSTRIALO-PORTUAIRE**

DOSSIER ROCHE : 53255-001



**ADMINISTRATION PORTUAIRE DU SAGUENAY
ET
PROMOTION SAGUENAY**

ÉTUDE D'AVANT-PROJET

**DESSERTE FERROVIAIRE
TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE
PARC INDUSTRIALO-PORTUAIRE**

Dossier Roche : 53255-001

ROCHE LTÉE, GROUPE-CONSEIL

**Préparé par : Carl Laberge, ing., M.Sc.A., MBA
Civil/Environnement**

**Approuvé par : Serge Grenier, ing.
Civil/Environnement**

FÉVRIER 2009

ÉQUIPE DE PROJET DE ROCHE LTÉE, GROUPE-CONSEIL

M. Jean-François Boutet, ing.

M. Serge Grenier, ing.

M. Martin Joncas, tech. sr

M. Jean-François Labbé, tech. sr

M. Carl Laberge, ing., M.Sc.A., MBA

Mme Nancy Ouellet, tech.

M. Giovanni Seraioocco, ing.

M. Éric Tremblay, tech. sr

ONT ÉGALEMENT CONTRIBUÉ À LA RÉALISATION DE L'ÉTUDE :

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ROBERVAL-SAGUENAY

M. Pierre Gilbert

L'IMMOBILIÈRE, SOCIÉTÉ D'ÉVALUATION CONSEIL

M. Pierre Doré, B.A.A., É.A.

M. Guy Desbiens, B.Sc., É.A.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----|
| SOMMAIRE EXÉCUTIF | 1 |
| 1.0 PRÉAMBULE | 2 |
| 2.0 DESCRIPTION DU PROJET | 4 |
| 2.1 Objectifs | 4 |
| 2.2 Critères de conception | 5 |
| 2.2.1 Sécurité..... | 5 |
| 2.2.2 Division de lots..... | 5 |
| 2.2.3 Terres en culture..... | 5 |
| 2.2.4 Expropriation..... | 5 |
| 2.2.5 Prolongement de l'autoroute 70 | 6 |
| 2.2.6 Caractéristiques techniques | 6 |
| 2.2.7 Déplacement de services publics | 6 |
| 2.2.8 Bruits et vibrations | 7 |
| 2.3 Aspects réglementaires | 7 |
| 2.3.1 Conformité – Ville de Saguenay | 7 |
| 2.3.2 Autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ)..... | 8 |
| 2.3.3 Autorisation du Ministre du Développement durable, de l'Environnement (MDDEP) | 8 |
| 2.3.4 Autorisations fédérales et consultation des Premières Nations | 8 |
| 2.3.5 Autorisation du Ministre des Transports du Québec (MTQ)..... | 9 |
| 2.4 Principaux intervenants | 9 |
| 3.0 DESCRIPTION DE LA ZONE À L'ÉTUDE | 10 |
| 4.0 DÉFINITION ET DESCRIPTION DES TRACÉS À L'ÉTUDE | 12 |
| 4.1 Tracé R-1 – Ligne Bagot Ouest..... | 12 |
| 4.2 Tracé R-2 – Ligne Bagot Est | 13 |
| 4.3 Tracé R-3 – Ligne Bagot 1,2 km est | 13 |
| 4.4 Tracé R-3A – Ligne Bagot 1,2 km est – Variante A | 14 |
| 5.0 ÉVALUATION COMPARATIVE DES TRACÉS..... | 15 |
| 6.0 DESCRIPTION DU TRACÉ RETENU..... | 21 |

TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|------------|---|-----------|
| 7.0 | ESTIMATION DES COÛTS | 22 |
| 7.1 | Méthodologie..... | 24 |
| 7.1.1 | Budgétisation du coût d'acquisition des propriétés..... | 25 |
| 7.2 | Facteurs de risque..... | 25 |
| 7.2.1 | Nature des sols..... | 25 |
| 7.2.2 | Types de convois/Matériel roulant..... | 26 |
| 7.2.3 | Acquisition d'emprises | 26 |
| 7.2.4 | Coûts des matériaux de base..... | 26 |
| 7.2.5 | Sols contaminés..... | 27 |
| 7.2.6 | Zones humides/sensibles..... | 27 |
| 7.2.7 | Matériel roulant | 27 |
| 7.2.8 | Mesures de compensation | 27 |
| 8.0 | ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION..... | 28 |
| 9.0 | CONCLUSION..... | 28 |

LISTE DES TABLEAUX

| | |
|--|----|
| Tableau 1 : Définition des critères d'évaluation | 15 |
| Tableau 2 : Analyse des tracés en fonction des critères d'évaluation..... | 16 |
| Tableau 3 : Classement des tracés en fonction des critères d'évaluation..... | 19 |
| Tableau 4 : Estimation des coûts | 23 |

ANNEXES

- 1- Localisation du complexe industrialo-portuaire du Saguenay
- 2- Visualisation des tracés en fonction des contraintes du milieu (4 feuillets)
- 3- Vue en plan du tracé retenu
- 4- Détails de l'estimation
- 5- Échéancier de réalisation
- 6- Critères de décision de la CPTAQ et cheminement d'une demande
- 7- Réseau ferroviaire québécois

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Port de Saguenay est un port public dont la gestion a été confiée à l'Administration portuaire du Saguenay (APS). Le terminal maritime de Grande-Anse, situé à l'intérieur des limites de la ville de Saguenay dans l'arrondissement de La Baie, sur les rives de la rivière Saguenay, constitue ses infrastructures portuaires.

En novembre 2008, l'Administration portuaire du Saguenay et Promotion Saguenay ont mandaté Roche ltée, Groupe-conseil, afin de produire une étude d'avant-projet concernant la construction d'une éventuelle desserte ferroviaire pour le parc industrialo-portuaire et le terminal maritime de Grande-Anse. La desserte ferroviaire serait raccordée à la ligne principale du chemin de fer Roberval-Saguenay qui est elle-même reliée au réseau ferroviaire québécois. Promotion Saguenay est fortement préoccupé par les impacts positifs du développement d'un lien ferroviaire en lien avec le transfo-parc, dont elle a la gestion du développement.

Dans le cadre de l'étude, quatre (4) alternatives de tracé ont été étudiées. À la suite d'une analyse comparative, le tracé jugé le plus avantageux a été déterminé. La conception préliminaire et l'estimation de ce tracé de 12,5 km de longueur ont été effectuées.

L'étude en vient à la conclusion que les conditions de site permettent de réaliser un tracé qui sera efficace et sécuritaire, qui respecte les règles de l'art et qui limite au minimum les impacts négatifs. La desserte pourrait être opérationnelle dès l'été 2013 pour un coût estimé total de l'ordre de 36 millions de dollars canadiens (2009).

1.0 PRÉAMBULE

Le Port de Saguenay est un port public dont la gestion a été confiée à l'Administration portuaire du Saguenay (APS). L'infrastructure portuaire, le terminal maritime de Grande-Anse, est située à l'intérieur des limites de la ville de Saguenay, dans l'arrondissement de La Baie, sur les rives de la rivière Saguenay, à environ 54 milles nautiques en amont du confluent de cette dernière avec le fleuve St-Laurent. Ayant débuté ses activités au milieu des années 1980, il dessert plus particulièrement la région du Saguenay-Lac-St-Jean. On y manutentionne annuellement de 300 000 à 400 000 tonnes métriques de marchandises diverses, vracs solide et liquide. Le site de Grande-Anse est avantaagé par sa localisation géographique, à proximité des services urbains et au cœur d'une région regroupant un ensemble industriel lourd, plus spécifiquement dans les domaines de l'aluminium et de la foresterie, bien que les activités de ce secteur aient connu un recul dernièrement.

Depuis la création du terminal maritime de Grande-Anse, les villes de La Baie, Chicoutimi et Jonquière, maintenant ville de Saguenay représentée par Promotion Saguenay, planifient le développement d'un parc industrialo-portuaire sur le site. La localisation du site est montrée à l'Annexe 1. Afin d'être en mesure d'intéresser des clients industriels à s'installer dans le parc, ce dernier doit naturellement être en mesure de les accueillir. Pour ce faire, certaines infrastructures de base qui ne desservent pas le site actuellement ont été identifiées, entre autres éléments : les services d'eau potable, d'égouts, de fourniture d'électricité haute puissance, de gaz naturel et de chemin de fer. Une étude préliminaire d'ingénierie a été produite sur ce sujet en 2002.¹

En 2008, la construction d'une desserte ferroviaire qui serait reliée au réseau existant opéré par la Compagnie de Chemin de fer Roberval-Saguenay (propriété de Rio Tinto Alcan) a été identifiée comme projet prioritaire par l'APS dans sa planification stratégique. En effet, en plus de permettre à Port de Saguenay d'offrir de la flexibilité et plus d'options à sa clientèle, la desserte ferroviaire se veut un élément essentiel au développement du parc industrialo-portuaire.

¹ Cegertec/Groupe-Conseil Saguenay/Génivel-BPR, *Complexe industrialo-portuaire du Saguenay – Rapport d'études préliminaires d'ingénierie*, avril 2002.

C'est dans ce contexte que l'APS et Promotion Saguenay ont mandaté Roche Itée, Groupe-conseil, afin de produire une étude d'avant-projet pour une éventuelle desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse. Le mandat octroyé inclut la proposition de tracés et la mise en évidence de l'alternative la plus avantageuse, en tenant compte des aspects économiques, environnementaux, sociaux et techniques.

2.0 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet vise à construire une desserte ferroviaire qui relierait le terminal maritime de Grande-Anse au réseau ferroviaire québécois. Le terminal maritime de Grande-Anse est situé à l'intérieur des limites de ville de Saguenay, arrondissement de La Baie. La desserte à l'étude serait reliée à la voie principale de la Compagnie de Chemin de fer Roberval-Saguenay (R-S). Étant donné la forte dénivellation entre la zone industrielle et le quai de Grande-Anse, il a été décidé par l'APS que la gare portuaire serait localisée sur des terrains appartenant à cette dernière, à l'intérieur de la zone industrielle et en surélévation par rapport au niveau du quai.

2.1 OBJECTIFS

Le projet de desserte ferroviaire à Grande-Anse vise plusieurs objectifs :

- Assurer une meilleure intégration des modes de transport et une meilleure utilisation du système de transport du Québec, en particulier pour le transport des marchandises dans un souci de compétitivité, de sécurité, de réduction des coûts du réseau routier et de développement durable;
- Positionner le Saguenay-Lac-St-Jean comme un point de transit maritime de premier plan et augmenter la compétitivité des entreprises de la région, du Québec et du Canada;
- Mettre en place un réseau adéquat et compétitif d'infrastructures de transport 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;
- Favoriser le développement des activités de transport maritime et ferroviaire au Québec, et ce, à court terme;
- Contribuer à faire la promotion des modes ferroviaires et maritimes ainsi que la valorisation du transport maritime et du fleuve Saint-Laurent.

Il s'agit d'un projet d'infrastructure majeur qui aura un impact positif sur les importateurs et exportateurs industriels régionaux et québécois, sur le pouvoir d'attraction d'entreprises dans le complexe industrialo-portuaire ainsi que sur le niveau d'activité du terminal maritime de Grande-Anse.

2.2 CRITÈRES DE CONCEPTION

Les critères décrits plus bas ont été utilisés afin de déterminer les alternatives de tracé de la desserte ferroviaire.

2.2.1 Sécurité

Le tracé devra respecter toutes les normes en matière de sécurité, spécialement en ce qui concerne les passages à niveau (visibilité, angles de traverse, distances, dégagements, etc.).

2.2.2 Division de lots

Le tracé de la desserte ferroviaire doit minimiser la division de lots appartenant à un même propriétaire. Les limites de propriétés sont illustrées à l'annexe 2, sur le plan A1 de 4.

2.2.3 Terres en culture

Le tracé doit viser à limiter la perte de terres en culture de manière à réduire les inconvénients, les coûts et faciliter le processus d'approbation réglementaire.

2.2.4 Expropriation

Le tracé doit minimiser le nombre d'achats de propriétés et/ou expropriations de résidences ou d'exploitations commerciales/agricoles afin de limiter l'impact social du projet et réduire les coûts d'acquisition.

2.2.5 Prolongement de l'autoroute 70

La future desserte doit obligatoirement venir rejoindre la ligne principale du Roberval-Saguenay à l'ouest du croisement entre cette dernière et le tracé du futur prolongement de l'autoroute 70 (Annexe 2, plan A4 de 4). En effet, une jonction à l'est du croisement imposerait la construction d'un pont autoroutier pour les deux (2) bretelles d'accès à la desserte et engendrerait des coûts et des contraintes trop importants pour être considérée face aux autres alternatives.

2.2.6 Caractéristiques techniques

La capacité portante de la voie doit 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 (2) voies d'évitement qui devront être localisées près de la ligne principale 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.

2.2.7 Déplacement de services publics

Le tracé doit viser à minimiser le déplacement de services publics tels que routes, lignes électrique et câblage, gaz naturel, aqueduc, etc.

2.2.8 Bruits et vibrations

Un convoi ferroviaire provoque du bruit et des vibrations lors de son passage. Ces impacts sont ressentis par les résidents lors de la traverse de passage à niveau ou lorsque la voie ferrée est située près de résidences. En vertu de l'article 95.1 de la Loi sur les transports du Canada (LTC) : « *La Compagnie de Chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer doit limiter les vibrations et le bruit produits à un niveau raisonnable, compte tenu des éléments suivants :*

- a) *Les obligations qui lui incombent au titre des articles 113 et 114, le cas échéant;*
- b) *Ses besoins en matière d'exploitation;*
- c) *Le lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer ».*

L'ensemble des éléments permettant de déterminer ces niveaux n'étant pas disponibles lors de la présente étape de conception, une distance de 90 m de part et d'autre de la voie a été utilisée à titre de zone tampon à l'extérieur de laquelle les impacts seraient limités à un niveau raisonnable. Cette hypothèse devra être validée lors des phases d'ingénierie ultérieures, en fonction des différentes caractéristiques des sites, telles que topographie, nature des sols, écrans naturels, mesures de compensation, etc.

2.3 ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

Le projet devra être approuvé par différents paliers de gouvernement, ministères et organismes règlementaires.

2.3.1 Conformité – Ville de Saguenay

Le projet devra être conforme aux dispositions du règlement de zonage et/ou aux mesures de contrôle intérimaire de la Municipalité.

2.3.2 Autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ)

Peu importe le tracé retenu, la majeure partie de la zone à l'étude est située en territoire agricole. Ainsi, le promoteur devra obligatoirement obtenir une autorisation de la CPTAQ permettant l'usage pour des fins autres que l'agriculture sur les parties de terres agricoles visées pour le tracé avant d'entreprendre les travaux.

L'obtention de servitudes pour le passage ne nécessite pas l'obtention d'une autorisation par la CPTAQ, c'est l'usage des terres à des fins autres que l'agriculture qui l'exige.

Le cheminement d'une demande à la CPTAQ ainsi que les critères de décision apparaissent à l'annexe 6.

2.3.3 Autorisation du Ministre du Développement durable, de l'Environnement (MDDEP)

La construction de chemin de fer faisant partie de la liste des projets étant obligatoirement assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement, les études requises dans la procédure devront donc être réalisées afin d'obtenir les autorisations nécessaires en vertu de cette dernière.

2.3.4 Autorisations fédérales et consultation des Premières Nations

Selon le statut du promoteur du projet ainsi que de ses sources de financement, des autorisations de certains organismes fédéraux pourraient être nécessaires. Aussi, les premières nations ayant des revendications sur le territoire devront également être consultées par le gouvernement fédéral ou le promoteur, selon son statut. Ces éléments devront être précisés lors des étapes de réalisation à venir.

2.3.5 Autorisation du Ministre des Transports du Québec (MTQ)

Le chemin de fer Roberval-Saguenay, sur lequel viendrait se greffer le lien ferroviaire vers Grande-Anse, relève de la gouverne provinciale telle qu'il est possible de le voir sur la carte du réseau ferroviaire québécois apparaissant à l'annexe 7. À ce titre et en présumant que la desserte sera, soit un chemin de fer d'entreprises ou un chemin de fer d'intérêt local (CFIL), cette dernière devrait également relever de la compétence provinciale. Le ministère des Transports du Québec pourrait avoir à accorder une autorisation en vertu de certaines dispositions de la *Loi sur la sécurité des transports guidés*, entre autres s'il y avait opposition au projet pour des raisons valables de la part de citoyens.

2.4 PRINCIPAUX INTERVENANTS

Dans le cadre de la présente étude, plusieurs intervenants qui auront un rôle à jouer dans le développement du projet ont été rencontrés ou contactés afin d'obtenir leur avis et pour les informer de la démarche, à savoir :

- Ville de Saguenay;
- Ministère des Transports du Québec;
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP);
- Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE);
- Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ);
- Compagnie de Chemin de fer Roberval-Saguenay.

Dans le cadre des phases subséquentes de développement du projet, plusieurs autres intervenants qui n'ont pas été contactés à l'étape actuelle devront être impliqués. Parmi ceux-ci :

- Union des producteurs agricoles (UPA) incluant le syndicat des producteurs de bois;
- Propriétaires localisés dans l'emprise du tracé;
- Résidants habitant dans la zone à l'étude;
- Premières Nations ayant des revendications sur le territoire;
- Utilisateurs du territoire (Club de motoneige, Club de VTT, chasseurs, etc.);
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec.

Il est recommandé d'entamer le processus d'information et de négociation le plus tôt possible afin de s'assurer de la bonne collaboration et de l'appui des intervenants.

3.0 DESCRIPTION DE LA ZONE À L'ÉTUDE

Le réseau de chemin de fer qui dessert la ville de Saguenay à l'est de Jonquière, est opéré par la Compagnie de Chemin de fer Roberval-Saguenay (RS) qui en est également le propriétaire. Une éventuelle desserte ferroviaire à Grande-Anse devra impérativement être reliée à ce dernier afin de rejoindre le réseau nord-américain. La ligne située la plus près du site de Grande-Anse est à peu près parallèle au tracé de la route 372 (boulevard de la Grande-Baie Nord), à environ 9 km au sud du site.

Le territoire situé entre le chemin de fer existant et Grande-Anse est entièrement constitué de terres agricoles selon la Municipalité et au sens de *la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, hormis le secteur désigné comme étant le futur parc industrialoportuaire, à proximité du port. À l'intérieur de la zone à l'étude, approximativement la moitié des terres agricoles est actuellement en culture. L'autre moitié est constituée de lots boisés et de milieux humides. Mis à part les activités agricoles, quelques îlots résidentiels sont également présents, parsemés le long des voies publiques.

La topographie de la zone est relativement plane entre la Ligne Bagot, à l'ouest et la tête du cours d'eau désignée comme étant le ruisseau Morissette à l'est. Le secteur localisé à l'est de la zone à l'étude est désigné comme « zone à risque » par ville de Saguenay, en ce qui concerne la stabilité du terrain, en raison des fortes pentes qu'on y retrouve. La zone désignée « à risque » est illustrée au feuillet A3 de 4 de l'annexe 2. À l'approche du parc industrialo-portuaire, le tracé devra cependant traverser une zone où la topographie est relativement accidentée, avant d'atteindre la gare portuaire proposée.

La desserte aura obligatoirement à traverser quelques voies publiques, soit la route 372 (boulevard de la Grande-Baie Nord), le chemin Saint-Joseph et le chemin de la Grande-Anse et/ou le chemin de l'Anse-à-Benjamin. Selon le tracé choisi, le chemin de la Ligne Bagot ou la route de l'Anse-à-Benjamin sera également croisé. Quelques fermes et résidences sont situées de part et d'autre de la route 372, du chemin Saint-Joseph et du chemin de l'Anse-à-Benjamin.

Parallèlement au chemin de fer existant du R-S, à environ 1,2 km au nord, la desserte devra impérativement passer sous deux (2) lignes de transport d'électricité de 161 kV appartenant à Rio Tinto Alcan. Pour des raisons de sécurité, la desserte devra passer à bonne distance des pylônes et avoir un dégagement suffisant sous les fils conducteurs.

Le futur prolongement de l'autoroute 70 doit également être pris en considération. Le tracé de l'autoroute a actuellement été fixé et croisera la voie principale du R-S à un endroit où un pont autoroutier devra être aménagé par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Comme la voie ferrée actuelle et la future autoroute sont parallèles et à proximité après le croisement, il devient difficile techniquement et économiquement d'aménager les bretelles de la desserte à l'est du croisement.

4.0 DÉFINITION ET DESCRIPTION DES TRACÉS À L'ÉTUDE

Le point d'arrivée de la voie de desserte, à l'intérieur des limites du site du parc industrialoportuaire de Grande-Anse, sera une gare portuaire entourée d'aires d'entreposage de matériaux en vrac, tel qu'il est possible de le voir sur les différentes vues en plan du tracé que l'on retrouve aux annexes 2 et 3. L'agencement de la gare portuaire a été fourni par Port Saguenay et sa configuration n'est pas incluse dans la présente étude. Les différents tracés proposés dans la présente section aboutissent tous au même point, à savoir à l'extrémité sud-est du site 2 du parc industrialoportuaire du Saguenay montré à l'annexe 1. L'emprise de la desserte a été déterminée en fonction des caractéristiques de la voie et varie le long des tracés afin de limiter l'emprunt de la desserte au minimum. Les quatre (4) tracés sont illustrés à l'annexe 2.

4.1 TRACÉ R-1 – LIGNE BAGOT OUEST

Ce tracé longe le chemin de la Ligne Bagot, du côté ouest. Les aiguillages du raccordement prévu au chemin de fer existant sont quelque peu décalés vers l'ouest afin de permettre une distance suffisante avec le passage à niveau du chemin de la Ligne Bagot. Cette dernière voie publique appartient au MTQ qui possède une emprise variant entre 20 et 30 mètres de chaque côté. Après un échange préliminaire avec la direction régionale du MTQ, il a été établi que la nouvelle desserte devra avoir sa propre emprise et ne pas empiéter dans celle du chemin existant.

D'une longueur totale de 14,2 km, le tracé R-1 proposé pour la desserte se raccorde à la ligne principale du R-S, immédiatement à l'ouest de la Ligne Bagot. La desserte suit l'alignement de cette dernière sur environ 2,3 km en zone boisée puis sur 0,9 km sur des terres en culture avant de croiser la route 372. Au nord et au sud de la route, le centre du tracé passe à moins de 90 m de quatre (4) résidences. Par la suite, toujours en longeant la Ligne Bagot, le tracé traverse des terres en culture sur 2,2 km avant de croiser le chemin Saint-Joseph où il passe à proximité de deux (2) résidences. Après le croisement, le tracé continue de suivre la Ligne Bagot sur des terres en culture avant de croiser celle-ci et bifurquer vers l'est à 90 degrés, direction Grande-Anse. Le tracé traverse ensuite le chemin de la Grande-Anse, passe sur des terres en culture avant de tourner en direction nord pour rejoindre la gare portuaire proposée à l'intérieur des limites du parc industrialoportuaire, en zone industrielle.

4.2 TRACÉ R-2 – LIGNE BAGOT EST

Ce tracé longe le chemin de la Ligne Bagot, du côté est. Les aiguillages du raccordement prévu au chemin de fer existant sont quelque peu décalés vers l'est afin de permettre une distance suffisante avec le passage à niveau du chemin de la Ligne Bagot. Cette dernière voie publique appartient au MTQ qui possède une emprise variant entre 20 et 30 mètres de chaque côté. Après un échange préliminaire avec la direction régionale du MTQ, il a été établi que la nouvelle desserte devra avoir sa propre emprise et ne pas empiéter dans celle du chemin existant.

D'une longueur totale de 13 km, le tracé R-2 proposé pour la desserte se raccorde à la ligne principale du R-S, immédiatement à l'est de la Ligne Bagot. La desserte suit l'alignement de cette dernière sur environ 1,6 km en zone boisée puis sur 1,8 km sur des terres en culture avant de croiser la route 372. De part et d'autre de la route, le tracé passe à moins de 90 m de neuf (9) résidences. Par la suite, toujours en longeant la Ligne Bagot, le tracé traverse des terres en culture sur 2,2 km avant de croiser le chemin Saint-Joseph où il passe à proximité de deux (2) résidences. Après le croisement, le tracé continue de suivre la Ligne Bagot puis le chemin de la Grande-Anse en passant sur des lots boisés puis sur environ 400 m de terres en culture. Le tracé traverse ensuite la route de l'Anse-à-Benjamin, passe sur des terres en culture avant de tourner en direction nord pour rejoindre la gare portuaire proposée à l'intérieur des limites du parc industrialo-portuaire, en zone industrielle.

4.3 TRACÉ R-3 – LIGNE BAGOT 1,2 KM EST

Ce tracé est parallèle au chemin de la Ligne Bagot, à 1,2 km du côté est. Les aiguillages du raccordement prévu au chemin de fer existant sont placés de manière à ce que le tracé soit rectiligne. Le tracé a été positionné de manière à minimiser le fractionnement de lots appartenant à un même propriétaire.

D'une longueur totale de 12,1 km, le tracé R-3 proposé pour la desserte se raccorde à la ligne principale du RS, immédiatement à environ 1,2 km à l'est de la Ligne Bagot. La desserte suit la limite des lots sur 2,9 km en zone boisée avant de croiser la route 372. De part et d'autre de la route, le centre du tracé passe à moins de 90 m de dix (10) résidences. Par la suite, toujours en parallèle avec la Ligne Bagot, le tracé traverse des lots boisés sur 1,8 km puis des terres en culture sur 0,4 km avant de croiser le chemin Saint-Joseph où il passe à proximité de trois (3) résidences et de bâtiments agricoles. Après le croisement, le tracé continue en ligne droite sur des terres en culture sur 1,1 km avant de traverser des lots boisés. Le tracé tourne alors à 90 degrés et suit le chemin de la Grande-Anse, toujours en lots boisés, puis traverse 400 m de terres en culture avant de croiser la route de l'Anse-à-Benjamin. Après le croisement, le tracé passe sur des terres en culture avant de tourner en direction nord pour rejoindre la gare portuaire proposée à l'intérieur des limites du parc industrialo-portuaire, en zone industrielle.

4.4 TRACÉ R-3A – LIGNE BAGOT 1,2 KM EST – VARIANTE A

Ce tracé est identique au tracé R-3, exception faite de la section comprise entre 800 m au sud du croisement de la route 372 et 1,2 km au nord du croisement du chemin Saint-Joseph. La longueur totale du tracé est de 12,5 km et vise essentiellement à minimiser le nombre d'acquisitions de résidences le long de la route 372, à minimiser la perte de terres en culture et à éliminer les acquisitions de résidences sur le chemin Saint-Joseph. Le tracé R-3A est donc légèrement plus long que le tracé R-3 (de 0,4 km) et comporte quatre (4) faibles courbes supplémentaires (de l'ordre de 3 degrés). Ce tracé impose cependant la division de huit (8) lots supplémentaires, dont sept (7) en zone boisée.

5.0 ÉVALUATION COMPARATIVE DES TRACÉS

Dans le but d'évaluer les tracés sur une base uniforme, des critères d'évaluation portant sur les aspects de performance, techniques et financiers ainsi que sociaux et environnementaux ont été définis. La description des critères de comparaison utilisés apparaît au Tableau 1.

Tableau 1 : Définition des critères d'évaluation

| 1.0 ASPECTS PERFORMANCE | | |
|---|---|--|
| 1.1 | Sécurité | Le tracé doit répondre aux normes de sécurité |
| 1.2 | Service | Le tracé doit permettre un bon niveau de service aux utilisateurs et rencontrer les exigences du promoteur |
| 1.3 | Aménagement du territoire | Le tracé doit répondre aux orientations du plan d'urbanisme et du schéma d'aménagement de la Ville de Saguenay |
| 1.4 | Réglementaire | Le tracé doit répondre à toutes les normes et règlements en vigueur |
| 2.0 ASPECTS TECHNIQUES ET FINANCIERS | | |
| 2.1 | Acquisitions | Le tracé doit minimiser les acquisitions. En général, les terres en culture ont une plus grande valeur monétaire que les lots boisés. |
| 2.2 | Difficultés techniques | Le tracé doit minimiser les difficultés techniques (cours d'eau, zones de grands déblais/remblais, pentes importantes, sols instables, passages à niveau, croisements de services publics, construction de structures, etc.) |
| 2.3 | Tracé économique | Le tracé doit minimiser les coûts de réalisation |
| 2.4 | Opération | Le tracé doit minimiser les coûts d'opération et d'entretien de la future voie |
| 3.0 ASPECTS SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX | | |
| 3.1 | Activités agricoles | Minimiser l'impact sur les exploitations agricoles et sur le potentiel agricole |
| 3.2 | Division de lots | Minimiser la division de lots appartenant à un même propriétaire |
| 3.3 | Cadre bâti | Minimiser les expropriations |
| 3.4 | Milieux humides et cours d'eau | Minimiser le croisement de cours d'eau et le passage en zone humide |
| 3.5 | Habitats fauniques et milieux d'intérêt | Minimiser l'impact sur l'habitat faunique et les milieux d'intérêt |
| 3.6 | Sécurité des résidants | Minimiser les risques pour les résidants |
| 3.7 | Qualité de vie des résidants | Minimiser les nuisances (bruits, vibrations, poussières, etc.) |
| 3.8 | Exploitations forestières | Minimiser les pertes de superficies productives |
| 3.9 | Activités récréatives | Minimiser la perturbation des activités récréatives (motoneige, VTT, vélo, etc.) |

Par la suite, les tracés ont été analysés en fonction des critères d'évaluation. L'analyse des tracés apparaît au tableau suivant.

Tableau 2 : Analyse des tracés en fonction des critères d'évaluation

| | | Tracé R-1 | Tracé R-2 | Tracé R-3 | Tracé R-3A |
|------------|---|---|---|---|---|
| 1.0 | PERFORMANCE | | | | |
| 1.1 | Sécurité | <ul style="list-style-type: none"> • Deux (2) passages à niveau risquent d'être problématiques, près d'intersections (route 372 et chemin St-Joseph) et dans une courbe (chemin de la Grande-Anse) | <ul style="list-style-type: none"> • Deux (2) passages à niveau risquent d'être problématiques près d'intersections (route 372 et chemin St-Joseph). | <ul style="list-style-type: none"> • Répond aux normes de sécurité | <ul style="list-style-type: none"> • Répond aux normes de sécurité |
| 1.2 | Service | <ul style="list-style-type: none"> • Le tracé permet d'offrir un bon niveau de service et rencontre les exigences | <ul style="list-style-type: none"> • Le tracé permet d'offrir un bon niveau de service et rencontre les exigences | <ul style="list-style-type: none"> • Le tracé permet d'offrir un bon niveau de service et rencontre les exigences | <ul style="list-style-type: none"> • Le tracé permet d'offrir un bon niveau de service et rencontre les exigences |
| 1.3 | Aménagement du territoire | <ul style="list-style-type: none"> • Le projet fait partie des priorités de développement de ville de Saguenay • Il n'y a pas de contre-indication au tracé proposé | <ul style="list-style-type: none"> • Le projet fait partie des priorités de développement de ville de Saguenay • Il n'y a pas de contre-indication au tracé proposé | <ul style="list-style-type: none"> • Le projet fait partie des priorités de développement de ville de Saguenay • Il n'y a pas de contre-indication au tracé proposé | <ul style="list-style-type: none"> • Le projet fait partie des priorités de développement de ville de Saguenay • Il n'y a pas de contre-indication au tracé proposé |
| 1.4 | Réglementaire | <ul style="list-style-type: none"> • Rencontre les exigences | <ul style="list-style-type: none"> • Rencontre les exigences | <ul style="list-style-type: none"> • Rencontre les exigences | <ul style="list-style-type: none"> • Rencontre les exigences |
| 2.0 | ASPECTS TECHNIQUES ET FINANCIERS | | | | |
| 2.1 | Acquisitions | <ul style="list-style-type: none"> • Passage sur 9,5 km de terres en culture • Passage sur 4.7 km de zone boisée • Acquisition de 6 propriétés | <ul style="list-style-type: none"> • Passage sur 6,7 km de terres en culture • Passage sur 6.3 km de zone boisée • Acquisition de 11 propriétés | <ul style="list-style-type: none"> • Passage sur 3,6 km de terres en culture • Passage sur 8,5 km de zone boisée • Acquisition de 13 propriétés | <ul style="list-style-type: none"> • Passage sur 2,8 km de terres en culture • Passage sur 9,7 km de zone boisée • Acquisition de 4 propriétés |

| | | Tracé R-1 | Tracé R-2 | Tracé R-3 | Tracé R-3A |
|------------|--|---|--|---|---|
| 2.2 | Difficultés techniques | <ul style="list-style-type: none"> • Importants déblais dans la zone du tracé après le croisement du chemin de la Grande-Anse • Passage à niveau près d'une intersection, traverses de 14 cours d'eau cartographiés | <ul style="list-style-type: none"> • Importants déblais dans la zone du tracé après le croisement du chemin de l'Anse-à-Benjamin • Passage à niveau près d'une intersection, traverses de 11 cours d'eau cartographiés • Traverse d'une zone humide sur environ 450 m | <ul style="list-style-type: none"> • Importants déblais dans la zone du tracé après le croisement du chemin de l'Anse-à-Benjamin • Traverses de 8 cours d'eau cartographiés | <ul style="list-style-type: none"> • Importants déblais dans la zone du tracé après le croisement du chemin de l'Anse-à-Benjamin • Traverses de 8 cours d'eau cartographiés |
| 2.3 | Tracé économique | <ul style="list-style-type: none"> • Tracé de 14,2 km • Coûts acquisition de l'emprise élevés (6 résidences, 9,5 km de passage sur des terres en culture) | <ul style="list-style-type: none"> • Tracé de 13 km • Coûts acquisition de l'emprise élevés (11 résidences, 6,7 km de passage sur des terres en culture) | <ul style="list-style-type: none"> • Tracé de 12,1 km • Coûts acquisition de l'emprise élevés (13 résidences, 3,7 km de passage sur des terres en culture) | <ul style="list-style-type: none"> • Tracé de 12,5 km • Coûts acquisition de l'emprise plus faibles (4 résidences, 2,8 km de passage sur des terres en culture) |
| 2.4 | Opération | <ul style="list-style-type: none"> • 14,2 km à entretenir • 14 traverses de cours d'eau cartographiés | <ul style="list-style-type: none"> • 13 km à entretenir • 11 traverses de cours d'eau cartographiés | <ul style="list-style-type: none"> • 12,1 km à entretenir • 8 traverses de cours d'eau cartographiés | <ul style="list-style-type: none"> • 12,5 km à entretenir • 8 traverses de cours d'eau cartographiés |
| 3.0 | ASPECTS SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX | | | | |
| 3.1 | Activités agricoles | <ul style="list-style-type: none"> • Passage sur 9,5 km de terres en culture | <ul style="list-style-type: none"> • Passage sur 6,7 km de terres en culture • Passage à proximité de bâtiments agricoles en activité | <ul style="list-style-type: none"> • Passage sur 3,6 km de terres en culture • Passage à proximité de bâtiments agricoles en activité | <ul style="list-style-type: none"> • Passage sur 2,8 km de terres en culture |
| 3.2 | Division de lots | <ul style="list-style-type: none"> • Entraîne le fractionnement de 25 lots, dont 13 terres en culture | <ul style="list-style-type: none"> • Entraîne le fractionnement de 28 lots, dont 11 terres en culture | <ul style="list-style-type: none"> • Entraîne le fractionnement de 16 lots, dont 7 terres en culture | <ul style="list-style-type: none"> • Entraîne le fractionnement de 24 lots, dont 7 terres en culture |
| 3.3 | Cadre bâti | <ul style="list-style-type: none"> • Requiert l'acquisition de 6 propriétés | <ul style="list-style-type: none"> • Requiert l'acquisition de 11 propriétés | <ul style="list-style-type: none"> • Requiert l'acquisition de 13 propriétés | <ul style="list-style-type: none"> • Requiert l'acquisition de 4 propriétés |

| | | Tracé R-1 | Tracé R-2 | Tracé R-3 | Tracé R-3A |
|-----|---|---|---|--|---|
| 3.4 | Milieux humides et cours d'eau | <ul style="list-style-type: none"> • Traverse une zone humide cartographiée • Croise 14 cours d'eau cartographiés | <ul style="list-style-type: none"> • Croise 11 cours d'eau cartographiés | <ul style="list-style-type: none"> • Croise 8 cours d'eau cartographiés | <ul style="list-style-type: none"> • Croise 8 cours d'eau cartographiés |
| 3.5 | Habitats fauniques et milieux d'intérêt | <ul style="list-style-type: none"> • N/d | <ul style="list-style-type: none"> • N/d | <ul style="list-style-type: none"> • N/d | <ul style="list-style-type: none"> • N/d |
| 3.6 | Sécurité des résidents | <ul style="list-style-type: none"> • Répond aux normes de sécurité | <ul style="list-style-type: none"> • Répond aux normes de sécurité | <ul style="list-style-type: none"> • Répond aux normes de sécurité | <ul style="list-style-type: none"> • Répond aux normes de sécurité |
| 3.7 | Qualité de vie des résidents | <ul style="list-style-type: none"> • Plus grande propagation du bruit et impact visuel plus fort dans les zones dénudées : 9,5 km sur terres en culture • Le chemin de fer longe le chemin de la Ligne Bagot sur environ 4 km | <ul style="list-style-type: none"> • Plus grande propagation du bruit et impact visuel plus fort dans les zones dénudées : 6,7 km sur terres en culture • Le chemin de fer longe le chemin de la Ligne Bagot sur environ 4 km | <ul style="list-style-type: none"> • Plus grande propagation du bruit et impact visuel plus fort dans les zones dénudées : 3,6 km sur terres en culture • Passe à l'intérieur des terres dans des zones boisées • Le passage à niveau de la route 372 passe dans une zone où la densité de résidences est plus élevée | <ul style="list-style-type: none"> • Plus grande propagation du bruit et impact visuel plus fort dans les zones dénudées : 2,8 km sur terres en culture • Passe à l'intérieur des terres dans des zones boisées |
| 3.8 | Exploitations forestières | <ul style="list-style-type: none"> • N/d | <ul style="list-style-type: none"> • N/d | <ul style="list-style-type: none"> • N/d | <ul style="list-style-type: none"> • N/d |
| 3.9 | Activités récréatives | <ul style="list-style-type: none"> • 2 croisements de sentier motoneige • 2 croisements de sentier de VTT • 2 croisements de piste cyclable | <ul style="list-style-type: none"> • 2 croisements de sentier motoneige • 2 croisements de sentier de VTT • 2 croisements de piste cyclable | <ul style="list-style-type: none"> • 4 croisements de sentier motoneige • 1 croisement de sentier de VTT • 1 croisement de piste cyclable | <ul style="list-style-type: none"> • 3 croisements de sentier motoneige • 1 croisement de sentier de VTT • 1 croisement de piste cyclable |

Pour chacun des critères, les tracés ont été classés de 1 à 4, le chiffre 1 représentant le tracé répondant le mieux aux critères et le chiffre 4 représentant celui répondant le moins bien aux critères. En cas d'égalité sur un même critère, les tracés équivalents se sont vus attribuer la même position. Le Tableau 3 présente les résultats obtenus.

Tableau 3 : Classement des tracés en fonction des critères d'évaluation

| | | Tracé R-1 | Tracé R-2 | Tracé R-3 | Tracé R-3A |
|------------|--|-----------|-----------|-----------|------------|
| 1.0 | PERFORMANCE | | | | |
| 1.1 | Sécurité | 3 | 2 | 1 | 1 |
| 1.2 | Service | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1.3 | Aménagement du territoire | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1.4 | Réglementaire | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2.0 | ASPECTS TECHNIQUES ET FINANCIERS | | | | |
| 2.1 | Acquisitions | 2 | 4 | 3 | 1 |
| 2.2 | Difficultés techniques | 2 | 3 | 1 | 1 |
| 2.3 | Tracé économique | 2 | 4 | 3 | 1 |
| 2.4 | Opération | 3 | 2 | 1 | 1 |
| 3.0 | ASPECTS SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX | | | | |
| 3.1 | Activités agricoles | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 3.2 | Division de lots | 3 | 4 | 1 | 2 |
| 3.3 | Cadre bâti | 2 | 3 | 4 | 1 |
| 3.4 | Milieux humides et cours d'eau | 3 | 2 | 1 | 1 |

| | | Tracé R-1 | Tracé R-2 | Tracé R-3 | Tracé R-3A |
|--------------------------------------|---|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| 3.5 | Habitats fauniques et milieux d'intérêt | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 3.6 | Sécurité des résidants | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 3.7 | Qualité de vie des résidants | 4 | 2 | 3 | 1 |
| 3.8 | Exploitations forestières | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 3.9 | Activités récréatives | 2 | 2 | 2 | 1 |
| Total des premières positions | | 6 | 6 | 11 | 16 |

6.0 DESCRIPTION DU TRACÉ RETENU

À la suite de l'analyse et de l'évaluation comparative des tracés effectués à la section précédente, il ressort clairement que le tracé R-3A est l'option la plus avantageuse d'un point de vue économique et est également celle qui minimise le plus les impacts négatifs du projet. Le tracé répond également à toutes les exigences en matière de sécurité et de performance.

Le tracé R-3A a donc fait l'objet d'une conception plus en détail afin d'en déterminer les principaux paramètres techniques tels que les pentes, les volumes de remblais/déblais, traverses de cours d'eau, déboisement, équipement ferroviaire, passages à niveau, etc.

Ainsi, le tracé retenu R-3A a une longueur de 12,5 km et inclut quatre (4) passages à niveau, soit au croisement de la route 372 (boulevard Grande-Baie Nord), du chemin Saint-Joseph, du chemin de L'Anse-à-Benjamin et du chemin du Quai-Marcel-Dionne. Deux (2) voies de triage (*siding*), d'une longueur de 300 m, ont été prévues à l'ouest de la voie principale, près de la jonction avec la ligne principale du Roberval-Saguenay.

En général, le terrain est relativement plat et le tracé passe près de la ligne de partage des eaux limitant ainsi le nombre et la portée des ouvrages hydrauliques. Il s'agit donc d'une zone adéquate pour le passage sécuritaire d'un chemin de fer répondant aux normes reconnues d'ingénierie. Le tracé retenu est montré en détail aux plans C1 à C3, à l'annexe 3.

Afin de permettre la réalisation des travaux, trois (3) résidences et un (1) bâtiment commercial devront faire l'objet d'acquisition pour un total de trente-cinq (35) parcelles en tout. Des traverses ont été prévues pour permettre l'accès de part et d'autre du chemin de fer lorsque des lots sont divisés. La desserte est clôturée de chaque côté sur toute la longueur du tracé. Des opérateurs mécaniques avec soufflante ont été prévus pour chaque aiguillage.

La pente maximale du tracé est de 1,3 %, le degré de courbure maximale sur le tracé, exception faite des bretelles d'accès et de la gare portuaire, est de l'ordre de 3 degrés (corde de 100 pieds). La vitesse maximale permise sera uniformisée à la vitesse maximale permise sur le réseau du Roberval-Saguenay, soit 30 milles/heure (48 km/h) jusqu'au chaînage 10+000, soit à l'approche de la zone industrielle. À l'intérieur des limites de la zone industrielle, la vitesse sera limitée à 10 milles/heure (16 km/h).

À la suite du processus de consultation des résidants et de négociation des emprises qui sera réalisé ultérieurement, il pourrait être avantageux de relocaliser certaines portions des pistes de motoneiges et de VTT le long de l'emprise de la nouvelle desserte, de manière à concentrer les inconvénients associés au passage de véhicules dans le même corridor.

7.0 ESTIMATION DES COÛTS

Les coûts de réalisation du projet ont été séparés en deux (2) parties distinctes. La première partie représente les coûts de préparation du projet et obtention des permis incluant, entre autres, les frais de consultation pour la préparation des diverses études d'évaluation environnementales et d'ingénierie préliminaire ainsi que les frais liés à l'obtention des autorisations gouvernementales.

La deuxième partie de l'estimation représente les coûts de construction du projet et inclut les coûts d'acquisition d'emprise, d'ingénierie détaillée et surveillance des travaux.

Les coûts de construction ont été séparés en deux parties : soit la partie A du chaînage 0+000 au chaînage 11+900 et la partie B du chaînage 11+900 au chaînage 12+500, cette dernière partie incluant la gare portuaire. La partie B des travaux est localisée sur les terrains de Port Saguenay. Le détail de l'estimation des coûts de construction apparaît à l'annexe 4.

Tableau 4 : Estimation des coûts

| | DESCRIPTION | COÛTS |
|------------|--|----------------------|
| 1.0 | Préparation du projet et obtention des permis | |
| 1.1 | Évaluation environnementale | 300 000,00 \$ |
| 1.2 | Ingénierie préliminaire | 200 000,00 \$ |
| 1.3 | Frais d'audiences (demandées par le BAPE) | 120 000,00 \$ |
| 1.4 | Autorisation CPTAQ (frais divers) | 100 000,00 \$ |
| | Sous-total (section 1.0) | 720 000,00 \$ |
| 2.0 | Construction | |
| 2.1 | Partie A | |
| 2.1.1 | Organisation de chantier | 1 670 000,00 \$ |
| 2.1.2 | Travaux civils | 8 504 000,00 \$ |
| 2.1.3 | Travaux municipaux et utilités publiques | 1 959 000,00 \$ |
| 2.1.4 | Rails, ballast et quincaillerie | 10 429 500,00 \$ |
| | | |
| 2.1.6 | Ingénierie détaillée et surveillance | 1 500 000,00 \$ |
| | Sous-total (section 2.1) | |
| 2.2 | Partie B | |
| 2.2.1 | Organisation de chantier | 325 000,00 \$ |
| 2.2.2 | Travaux civils | 2 034 000,00 \$ |
| 2.2.3 | Travaux municipaux et utilités publiques | 248 000,00 \$ |
| 2.2.4 | Rails, ballast et quincaillerie | 2 184 500,00 \$ |
| 2.2.5 | | |
| 2.2.6 | Ingénierie détaillée et surveillance | 250 000,00 \$ |
| | Sous-total (section 2.2) | |
| | Sous-total (section 2.0) | |
| | Sous-total (sections 1.0 et 2.0) | |
| | Contingences (15 %) | |
| | Grand total | |

7.1 MÉTHODOLOGIE

L'estimation a été réalisée à la suite de la conception du tracé répondant aux normes d'ingénierie reconnues. Les quantités ont été déterminées à partir des données de terrain disponibles. Les volumes de déblais et remblais ont été déterminés à partir de l'élaboration du profil de la voie et de sections types. La nature des sols en place a été déterminée à partir des cartes de dépôt de surface. Les coûts estimés sont en dollars canadiens de 2009, aucun facteur n'a été pris en considération pour tenir compte de l'inflation ou autres variations temporelles. Aucuns frais de financement n'ont été pris en compte.

Le projet est projeté dans un milieu agricole, des résidants ayant à être relocalisés, le passage d'un chemin de fer causant des impacts sur le milieu et l'ensemble des propriétés touchées appartenant à des propriétaires privés. Pour ces raisons, il est raisonnable de croire que le projet risque de faire l'objet d'une demande d'audience publique. Des frais ont ainsi été prévus à cet effet.

Étant donné le nombre important d'éléments inconnus à ce stade du projet, un montant équivalent à 15 % des coûts totaux a été ajouté à l'estimation pour tenir compte des imprévus en cours de projet.

7.1.1 Budgétisation du coût d'acquisition des propriétés

Le mandat de budgétisation du coût d'acquisition des propriétés a été réalisé par la firme d'évaluation *L'immobilière, Société d'évaluation conseil*. Ainsi, dans l'indemnité à verser pour l'acquisition d'une propriété, la valeur est analysée en considérant d'une part l'immeuble (terrain, bâtiments et améliorations au sol) sur la base de la valeur marchande, sans considérer certaines notions de la dépréciation telles que la désuétude fonctionnelle et économique. D'autre part, l'indemnité doit également considérer certains dommages qui proviennent directement de l'expropriation et qui diffèrent dépendamment que vous soyez locataire ou propriétaire.

Ces dommages seront également différents si l'utilisation est de nature commerciale, résidentielle ou agricole. Pour chaque propriété, des hypothèses raisonnables ont été avancées et analysées, mais aucune vérification auprès des propriétaires et des locataires n'a été faite. Après avoir analysé chacune des propriétés tant résidentielles, que commerciales ou agricoles sur cette base, une estimation des dommages aux occupants (locataires et propriétaires), a été effectuée.

7.2 FACTEURS DE RISQUE

À l'étape actuelle du projet, certains éléments de conception demeurent inconnus et d'autres sont appelés à changer. Ces facteurs de risque pourraient avoir un impact sur les coûts évalués dans l'estimation. Les principaux facteurs sont décrits ci-après.

7.2.1 Nature des sols

L'estimation des types et des quantités de déblais et remblais a été effectuée sur la base des informations disponibles sur la *carte de géologie des formations superficielles* (Ressources naturelles Canada) de la zone à l'étude. À la suite des études de sols qui devront être réalisées dans les phases de conception subséquentes, ces volumes sont sujets à changement et influenceront le résultat de l'estimation et l'envergure des travaux.

7.2.2 Types de convois/Matériel roulant

Le type ainsi que les volumes de marchandises qui transiteront par la desserte n'étant pas connus au moment de la réalisation de la présente étude, aucune provision n'a été prévue pour répondre à des exigences de conception en dehors des normes édictées dans les critères de conception mentionnés plus haut (section 2.2.5). Dans le cas où des exigences particulières de conception devraient être prises en compte, pour tenir compte de certaines contraintes inconnues à l'heure actuelle, celles-ci pourraient influencer le coût des travaux (ex. : diminuer la pente dans certains secteurs).

7.2.3 Acquisition d'emprises

L'emprise indiquée sur les plans a été déterminée sur la base des besoins de réalisation de la desserte. Le tracé retenu implique l'achat d'emprises et la négociation avec plus de trente (30) propriétaires différents. Le niveau de collaboration étant variable d'un individu à l'autre, le montant dévolu à ce poste est sujet à fluctuation en fonction du processus de négociation.

7.2.4 Coûts des matériaux de base

Une partie importante des coûts de réalisation des travaux est directement reliée au coût de certaines matières premières dont les principaux sont l'acier (pour le rail), le bois (pour les dormants) ainsi que le prix de l'essence; ces matières premières ayant fait l'objet de fortes fluctuations au cours des derniers mois. La présente estimation a été réalisée sur la base des prix en vigueur au moment de la réalisation de l'étude et sont sujets à changement et pourraient avoir un impact majeur sur les coûts de réalisation.

7.2.5 Sols contaminés

Sur la base des informations disponibles et de l'usage actuel des terres, rien ne laisse présager la présence de sols contaminés le long du tracé. Aucun montant particulier n'a été prévu à cette fin dans l'estimation.

7.2.6 Zones humides/sensibles

Sur la base des informations disponibles, le tracé retenu tend à éviter les zones sensibles au point de vue environnemental. Cependant, à la suite des résultats de l'évaluation environnementale qui devra être effectuée dans le cadre du projet, il existe toujours un risque que le tracé croise en tout ou en partie certaines zones sensibles. Advenant un tel cas, des mesures d'atténuation ou de compensation pourraient être demandées par les autorités et pourraient exiger des déboursés supplémentaires.

7.2.7 Matériel roulant

Le type ainsi que les volumes de marchandises qui transiteront par la desserte n'étant pas connus au moment de la réalisation de la présente étude, aucune provision n'a été prévue pour le matériel ferroviaire roulant.

7.2.8 Mesures de compensation

La zone tampon entre la voie ferrée et les résidences et installations agricoles/commerciales étant assumée dans la présente étude comme étant suffisante, aucun montant n'a été prévu pour d'éventuelles mesures de mitigation. Cet aspect devra être évalué plus en détail, en fonction de la sensibilité des résidents et des caractéristiques du milieu.

8.0 ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION

L'échéancier a été élaboré à partir des informations disponibles et en supposant que tous les éléments nécessaires à la réalisation du projet seront réunis pour être en mesure d'acheminer aux gouvernements un avis de projet au début de l'automne 2009. Les délais impartis à l'obtention des permis et autorisations ont été estimés en supposant des délais standards pour ce genre de projet. L'opposition d'individus ou de groupes au projet pourrait avoir une incidence importante sur les délais nécessaires à l'obtention des autorisations et influencerait par conséquent l'échéancier proposé.

- Préparation et approbation du projet : septembre 2009 à juin 2011;
- Construction : juillet 2011 à juillet 2013;
- Mise en service : juillet 2013.

Le détail de l'échéancier proposé apparaît à l'annexe 5.

9.0 CONCLUSION

Le site visé permet la construction d'une voie de desserte présentant les qualités recherchées pour ce type d'infrastructure afin d'offrir un bon niveau de service et de sécurité.

Le tracé retenu au terme de l'analyse des alternatives permet de limiter au minimum les impacts négatifs sur les résidants, l'agriculture et l'environnement. Il permet également d'en arriver à des coûts de réalisation compétitifs.

Tel que proposé, le projet de desserte contribuerait certainement à l'atteinte des objectifs fixés, à savoir :

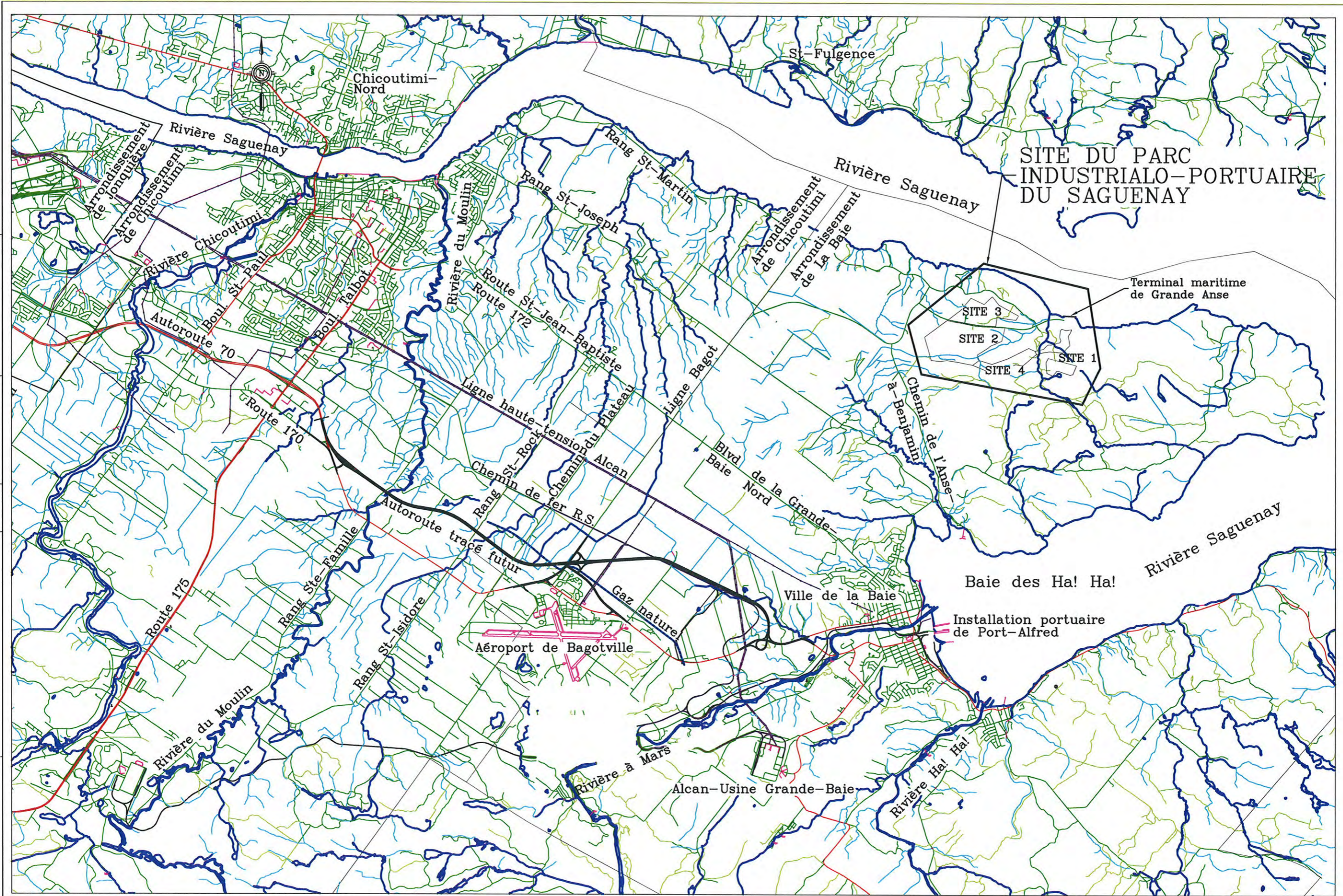
- Assurer une meilleure intégration des modes de transport et une meilleure utilisation du système de transport du Québec, en particulier pour le transport des marchandises, dans un souci de compétitivité, de sécurité, de réduction des coûts du réseau routier et de développement durable;

- Positionner le Saguenay-Lac-St-Jean comme un point de transit maritime de premier plan et augmenter la compétitivité des entreprises de la région, du Québec et du Canada;
- Mettre en place un réseau adéquat et compétitif d'infrastructures de transport 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;
- Favoriser le développement des activités de transport maritime et ferroviaire au Québec, et ce, à court terme;
- Contribuer à faire la promotion des modes ferroviaires et maritimes ainsi que la valorisation du transport maritime et du fleuve Saint-Laurent.

Il s'agit d'un projet d'infrastructure majeur qui aurait un impact positif sur les importateurs et exportateurs industriels régionaux, québécois et canadiens, sur le pouvoir d'attraction d'entreprises dans le parc industrialo-portuaire ainsi que sur le niveau d'activité du terminal maritime de Grande-Anse.

ANNEXE 1

LOCALISATION DU COMPLEXE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DU SAGUENAY



SITE DU PARC INDUSTRIALO-PORTUAIRE DU SAGUENAY

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----------|----|------|----|-----------|-----|------|------|----|------|---------|-----|------|------|
| NO | REVISEUR | NO | DATE | NO | REVISIONS | PAR | VER. | APP. | NO | DATE | DRAWING | PAR | VER. | APP. |
| | | | | | | | | | | | | | | |

Roche Itée, Groupe-conseil
 109, Côte Solaberry
 Saguenay, Québec, Canada G7H 4G2
 Tél. : 418.549.2471
 Téléc. : 418.549.2268
 www.roc.itée



CLIENT
**ADMINISTRATION PORTUAIRE
 DU SAGUENAY ET
 PROMOTION SAGUENAY**

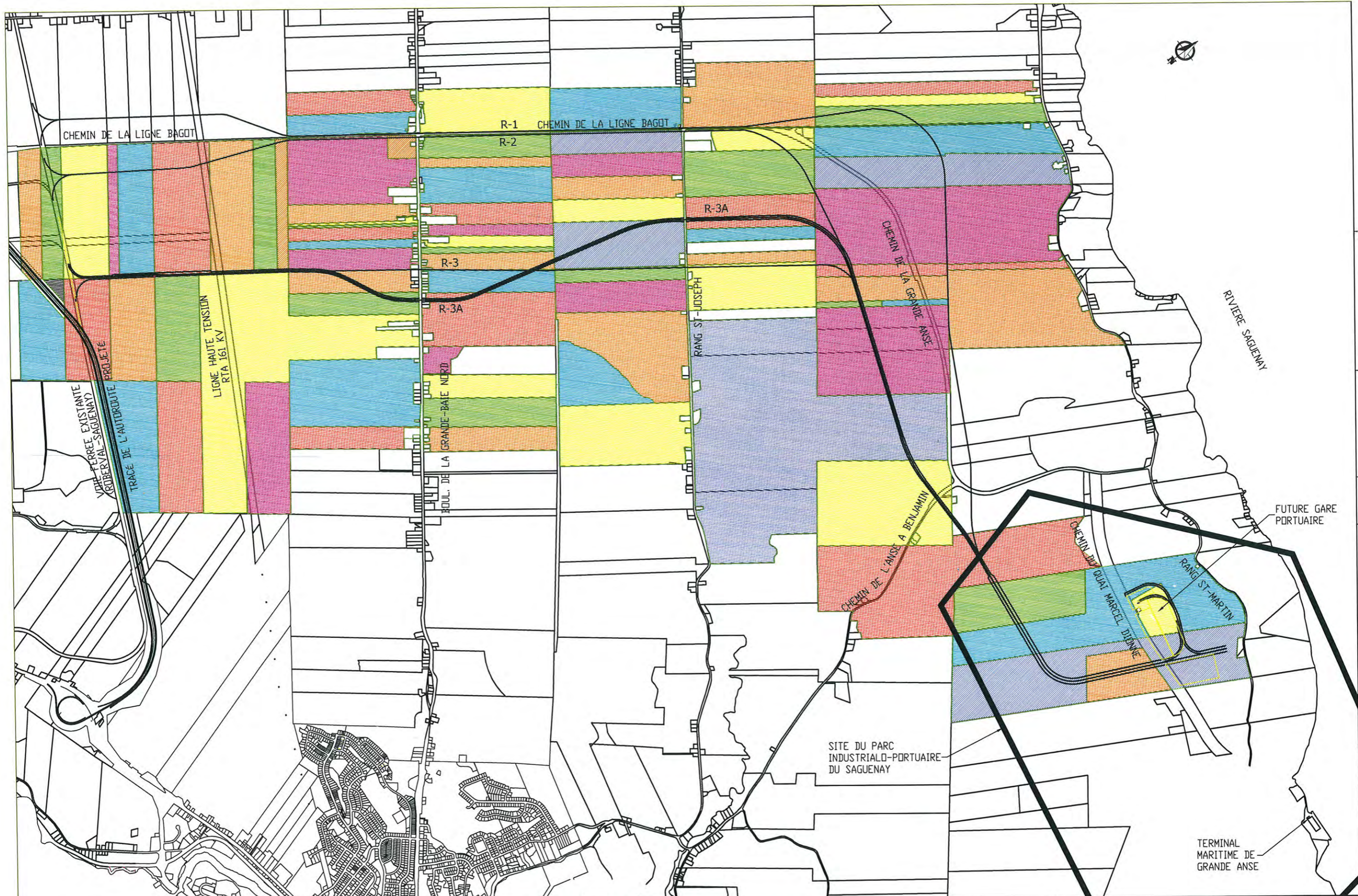
PROJET
**DESSERTE FERROVIAIRE AU TERMINAL
 MARITIME DE GRANDE-ANSE**

SUJET
**LOCALISATION DU COMPLEXE
 INDUSTRIALO-PORTUAIRE DU SAGUENAY
 VUE EN PLAN**

| | | | |
|------------------------|-----------------|----------------------|---------------|
| CONÇU | MATH JONAS | DESIGNÉ | MARCY GUILLET |
| APPROUVÉ | CHRYL LABRECQUE | DATE | DECEMBRE 2008 |
| NO. PROJET QUÉBEC | | RAPPORT NO. / AUCUNE | |
| NO. PLAN | | NO. REV. / | |
| 53255 001 53255530 | | L1 DE 1 | |

ANNEXE 2

**VISUALISATION DES TRACÉS EN FONCTION
DES CONTRAINTES DU MILIEU (4 FEUILLETS)**



| NO | REVISIONS | NO | DATE | REVISIONS | PAR | VER. | APP. | NO | DATE | DESIGN | PAR | VER. | APP. |
|----|-----------|----|------|-----------|-----|------|------|----|------|--------|-----|------|------|
| | | | | | | | | | | | | | |

Roche Ilée, Groupe-conseil
 159, 501e Salsbery
 Saguenay, Québec, Canada G7H 4K2
 TEL : 418-549-8471
 Télec. : 418-549-3299
 www.rocne.ca

CLIENT
 ADMINISTRATION PORTUAIRE
 DU SAGUENAY ET
 PROMOTION SAGUENAY

PROJET
 DESSERTE FERROVAIRE AU TERMINAL
 MARITIME DE GRANDE-ANSE

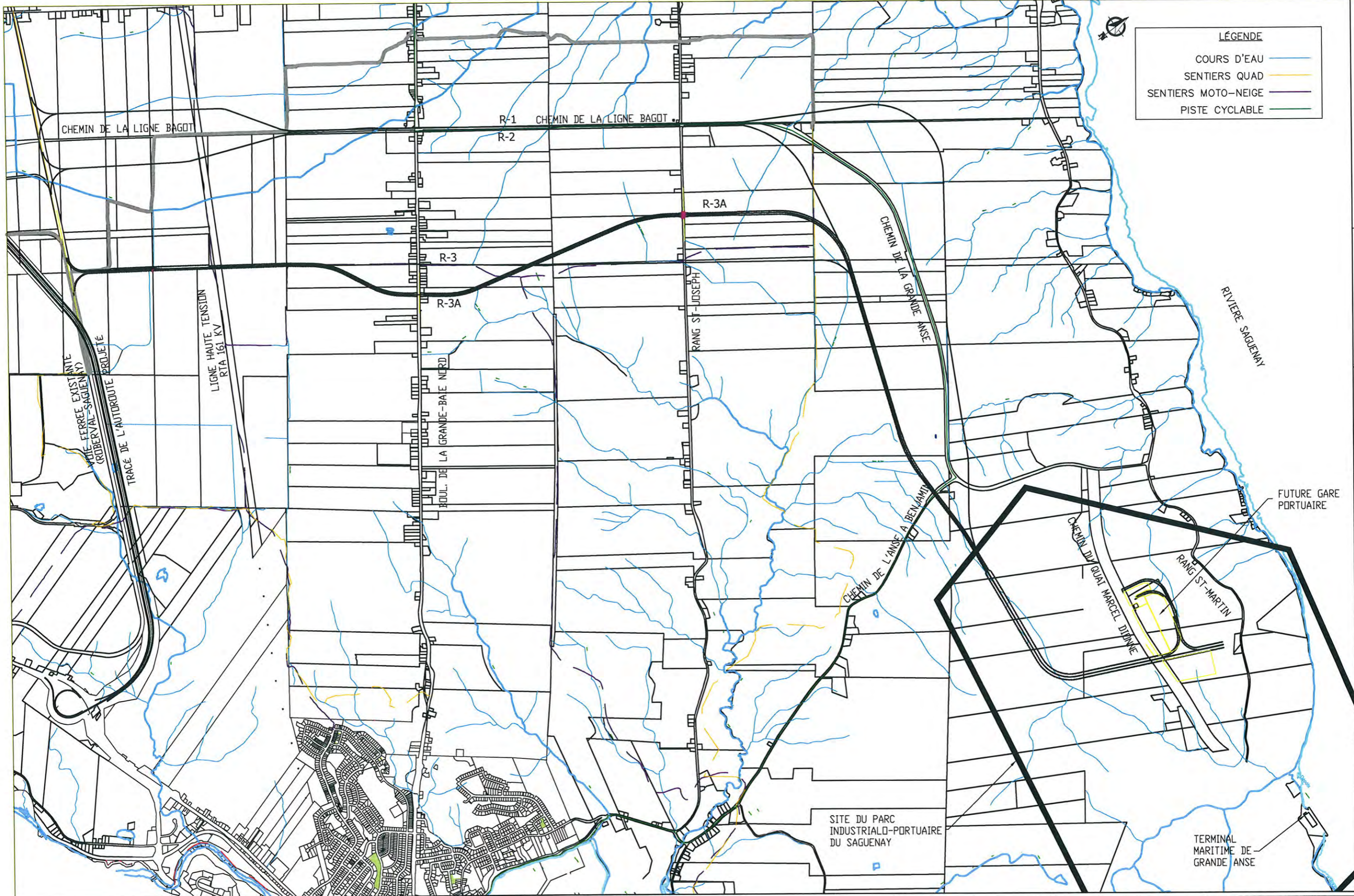
SUJET
 TERRAINS DES PROPRIÉTAIRES
 VUE EN PLAN

| | |
|------------------------------|------------------------|
| CONQU: BARTH ANJAS | DESIGNÉ: MARCY OUELLET |
| APPROUVÉ: CIVIL LAROSE INC. | DATE: DÉCEMBRE 2008 |
| NO. PROJET: CLIENT: | RAPPORT: NOIR, ANSME |
| NO.: | DIMENSIONS DE: |
| NO. PROJET: NO. JET. NO. BND | NO. BRAS: |
| 53255 001 53255501 | A1 DE 4 |



LÉGENDE

| | |
|---------------------|--|
| COURS D'EAU | |
| SENTIERS QUAD | |
| SENTIERS MOTO-NEIGE | |
| PISTE CYCLABLE | |



| RÉFÉRENCES | | | | NO. DESSIN | | | | REVISONS | | | | DÉSIGNÉ | | | |
|------------|---|-----|------|------------|------|-----|------|----------|------|-----|------|---------|------|-----|------|
| NO. | X | NO. | DATE | NO. | DATE | NO. | DATE | NO. | DATE | NO. | DATE | NO. | DATE | NO. | DATE |
| | | | | | | | | | | | | | | | |

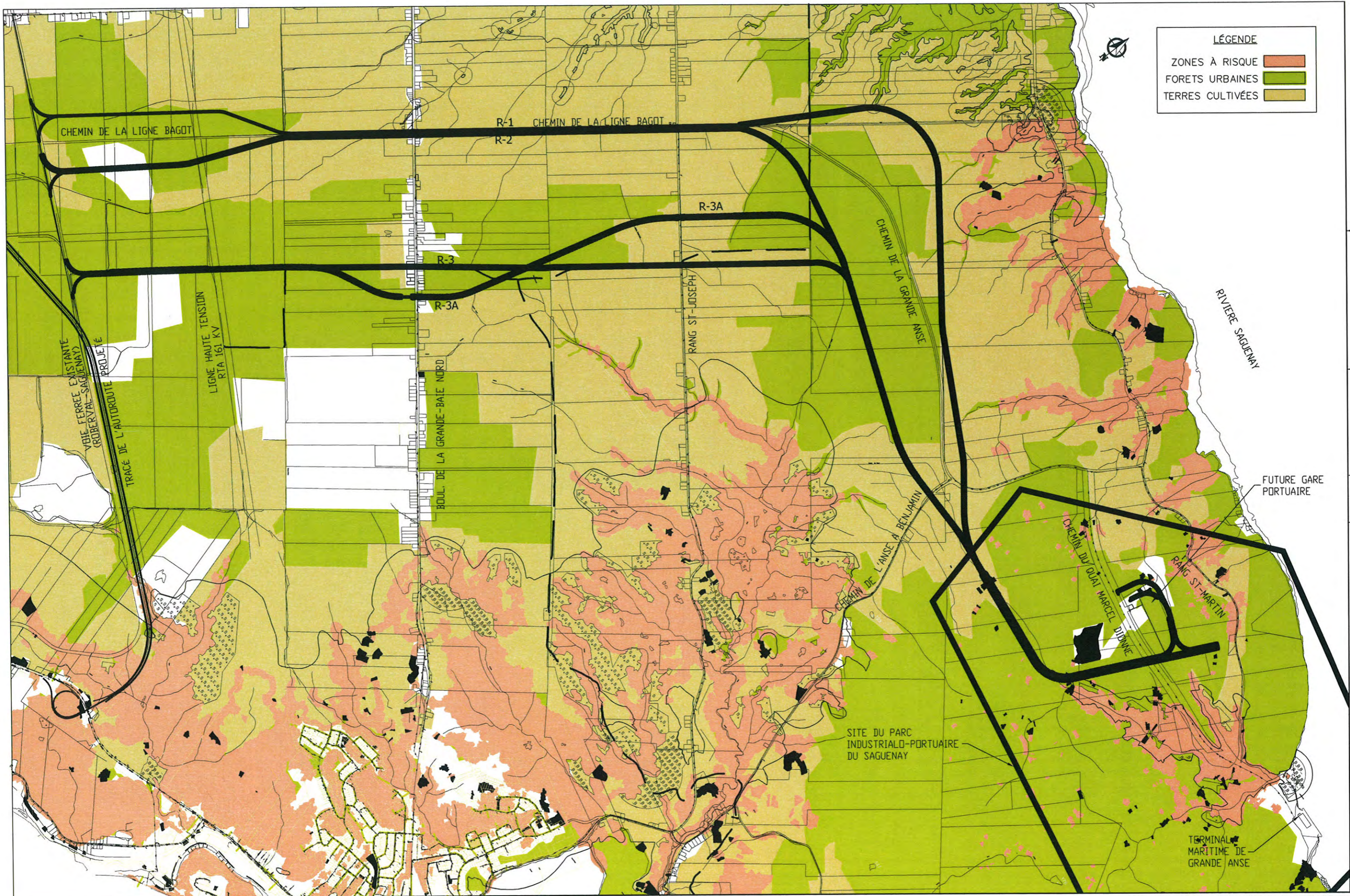
Roche Ilée, Groupe-conseil
 150, 55e St-Jacques
 Saguenay, Québec, Canada G7H 4K2
 Tél. : 418-540-8471
 Téléc. : 418-546-3388
 www.rocne.ca

CLIENT
 ADMINISTRATION PORTUAIRE
 DU SAGUENAY ET
 PROMOTION SAGUENAY

PROJET
 DESSERTE FERROVIAIRE AU TERMINAL
 MARITIME DE GRANDE-ANSE

OBJET
 COURS D'EAU
 VUE EN PLAN

| | |
|----------------------------|------------------------|
| CONQUA: BARTH ANOAS | DESIGNÉ: RANCY GUILLET |
| APPROUVÉ: CARL LAROSE ING. | DATE: DÉCEMBRE 2008 |
| NO. PROJET: CLIENT: | |
| NO. 53255 001 53255502 | |
| RAPPORT NO.: 53255 | VERT.: 4 |
| A2 DE 4 | |



LÉGENDE

- ZONES À RISQUE
- FORETS URBAINES
- TERRES CULTIVÉES

| NO | REVISIONS | NO | DESIGN | NO | DATE | REVISIONS | PAR | VER | APP. | NO | DATE | EMISSIIONS | PAR | VER | APP. |
|----|-----------|----|--------|----|------|-----------|-----|-----|------|----|------|------------|-----|-----|------|
| | | | | | | | | | | | | | | | |

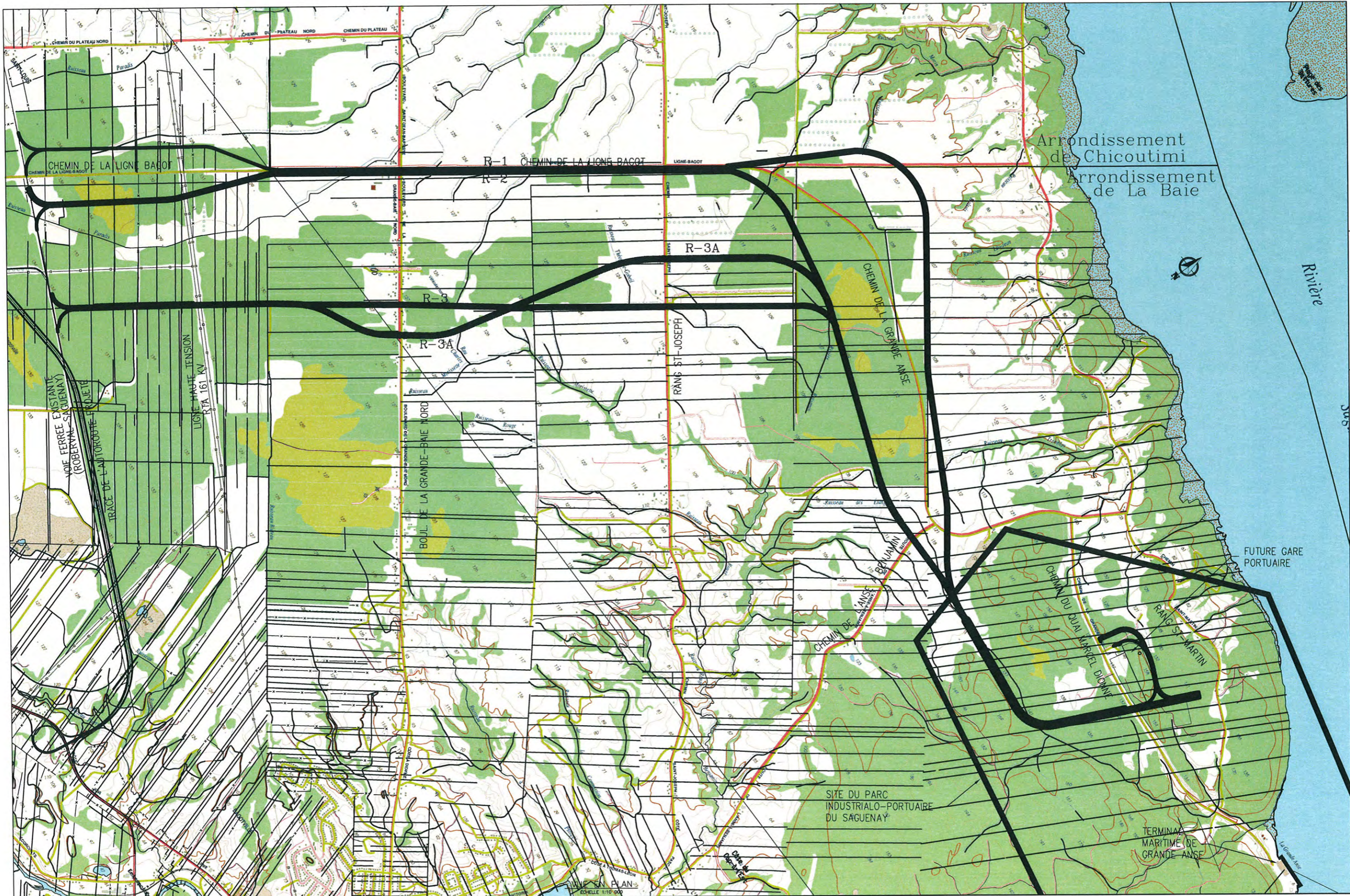
Roche Itée, Groupe-conseil
 159, Côte Sabarry
 Saguenay, Québec, Canada G7H 4K2
 Tél. : 418-549-8471
 Téléc. : 418-549-3288
 www.rocke.co

CLIENT
 ADMINISTRATION PORTUAIRE
 DU SAGUENAY ET
 PROMOTION SAGUENAY

PROJET
 DESSERTE FERROVIAIRE AU TERMINAL
 MARITIME DE GRANDE-ANSE

SUJET
 FORÊTS, ZONES AGRICOLES
 ET ZONE À RISQUE
 VUE EN PLAN

| | |
|----------------------------------|----------------------|
| CONQU: MATH JONAS | DESIGN: RAVY OUELLET |
| APPROUVE: CARL LABERGE INC. | DATE: DECEMBRE 2008 |
| NO. PROJET CLIENT: | |
| NO. PROJET: | |
| NO. PLAN: | |
| NO. PLAN: 53255 001 53255503 | |
| RAPPORT NO.: | AUCUN |
| NO.: | |
| DIMENSIONS DE: | A3 DE 4 |



| REFERENCES | | NO. DESIN | | NO. DATE | | REVISIONS | | PAR. VEX. APP. | | NO. DATE | | EMISSIORS | | PAR. VEX. APP. | |
|------------|--|-----------|--|----------|--|-----------|--|----------------|--|----------|--|-----------|--|----------------|--|
| | | | | | | | | | | | | | | | |


Roche Itée, Groupe-conseil
 159, Côte Sédoray
 Saguenay, Québec, Canada G7H 4K2
 Tél. : 418-549-6471
 Téléc. : 418-549-3298
 www.rocche.ca



CLIENT
 ADMINISTRATION PORTUAIRE
 DU SAGUENAY ET
 PROMOTION SAGUENAY

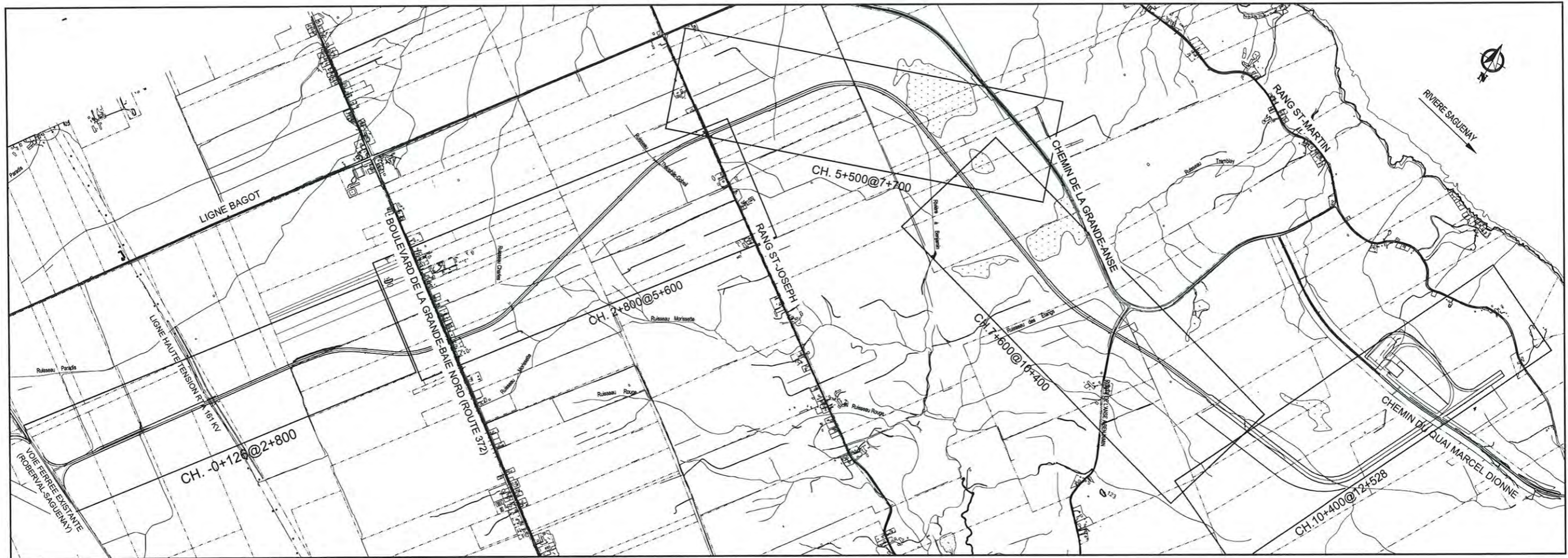
PROJET
 DESSERTE FERROVIAIRE AU TERMINAL
 MARITIME DE GRANDE-ANSE

OBJET
 PLAN D'ENSEMBLE
 VUE EN PLAN

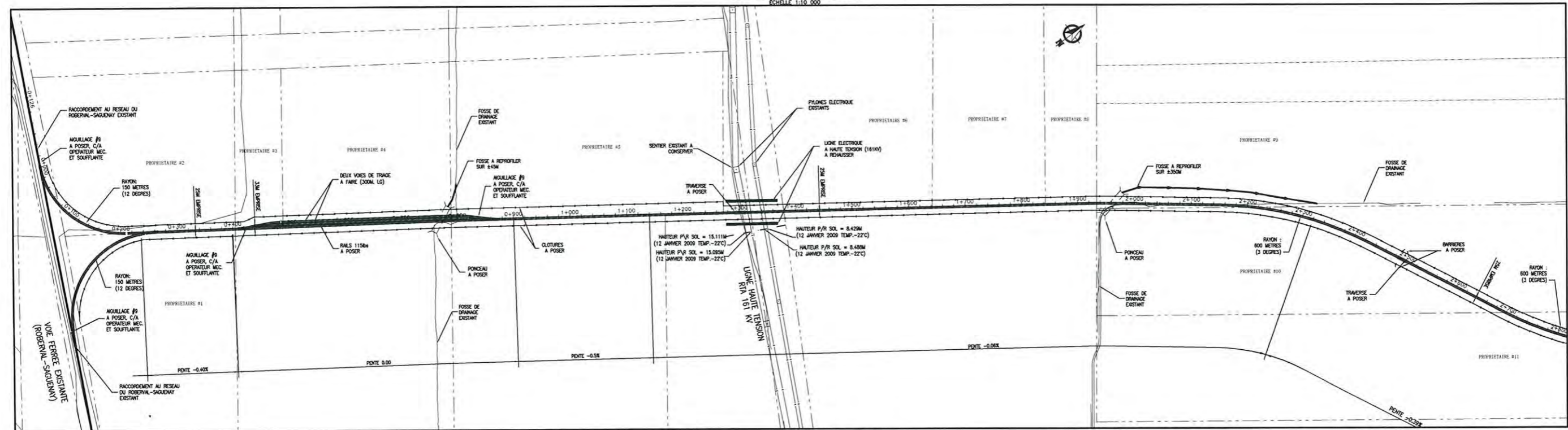
| | |
|---|-----------------------|
| CONQU: MARTIN ANJAS | DESIGN: RANCI GUILLET |
| APPROUVÉ: CARL LABONNE INC. | DATE: DECEMBRE 2008 |
| NO. PROJET: GUYEY | |
|  | |
| NO. PLAN: 53255 001 | NO. PLAN: 53255 504 |
| RAPPORT INDR. AUCUNE DIMENSIONS EN: A4 DE 4 | |

ANNEXE 3

VUE EN PLAN DU TRACÉ RETENU



VUE EN PLAN GENERALE
ECHELLE 1:10 000



VUE EN PLAN CH. -0+126 @ 2+800
ECHELLE 1:2 500

| NO | REFERENCES | NO DESIGN | NO DES | DATE | REVISIONS | PAR | VER | APP |
|----|------------|-----------|--------|------|-----------|-----|-----|-----|
| 1 | | | | | | | | |

| NO | DATE | DESIGN | NO DES | DATE | REVISIONS | PAR | VER | APP |
|----|----------|--------------------|--------|------|-----------|-----|-----|-----|
| 1 | 08-02-07 | ETUDE PRELIMINAIRE | | | | | | |

Roche Itée, Groupe-conseil
150, Cde Selwyn
Saguenay, Québec, Canada G7H 4K2
Tél. : 418-549-8471
Télex : 418-549-3308
www.rocche.co

CLIENT
PORT-SAGUENAY

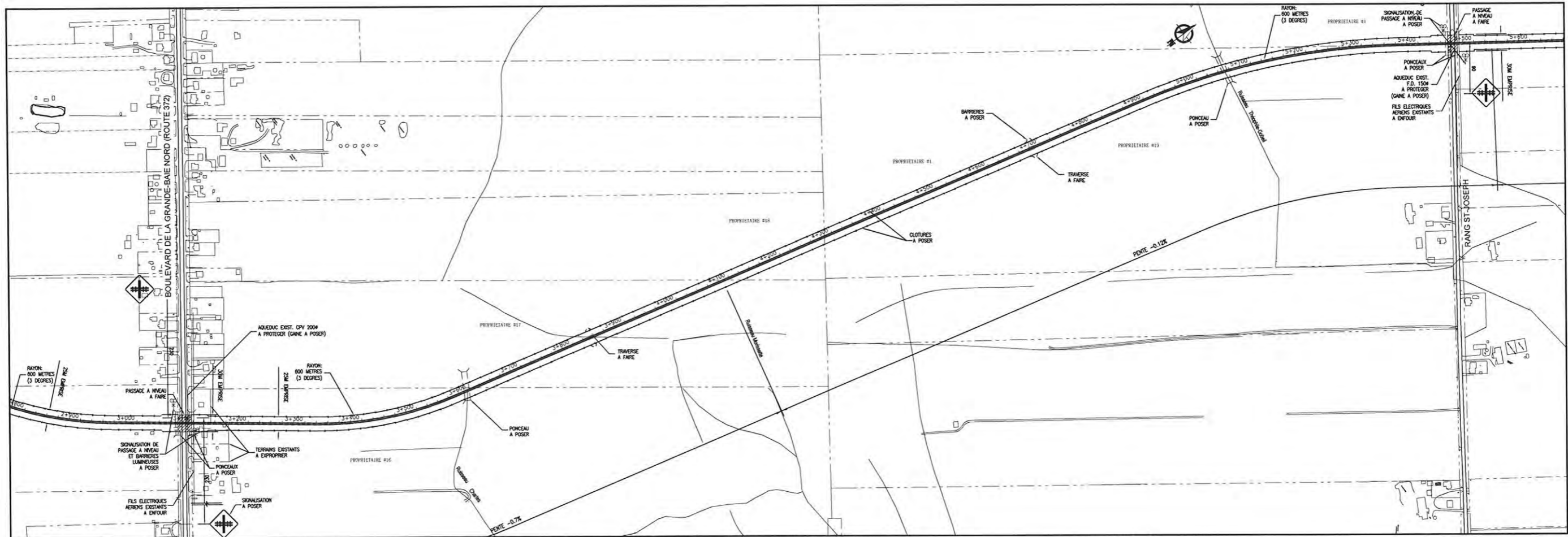
Promotion Saguenay

PROJET
DESSERTE FERROVIAIRE AU TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE

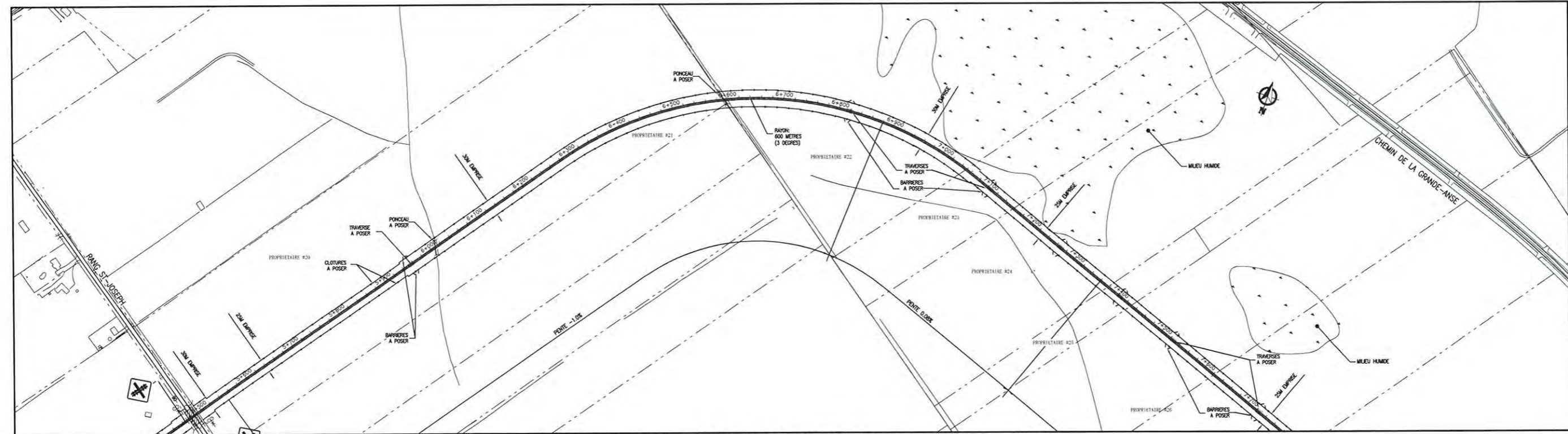
SUJET
VUE EN PLAN AGRANDIE
CH. 0+000 @ 2+800

CONQU: MATH JONAS
APPROUVE: CIVIL LAWRENCE INC.
NO. PROJET CLIENT:
HOR: 0
VER: 0
53255|001|5325510

DESINE: MIVY OUELLET
DATE: JANVIER 2008
RAPPOR: HOR: INKOUAE
VER: 0
DIMENSIONS EN METRES
C1 de 3 A



VUE EN PLAN CH.2+800 @ 5+600
ECHELLE 1:2 500



VUE EN PLAN 5+500 @ 7+700
ECHELLE 1:2 500

| NO | DATE | DESIGN | DESIGNER | CHK | APP |
|----|----------|--------------------|----------|-----|-----|
| 1 | 08-02-27 | ETUDE PRELIMINAIRE | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Roche 1166, Groupe-conseil
159, Côte Solaberry
Saguenay, Québec, Canada G7H 4K2
Tel. : 418.549.8471
Télex : 418.549.3260
www.rocche.ca



CLIENT




PROJET

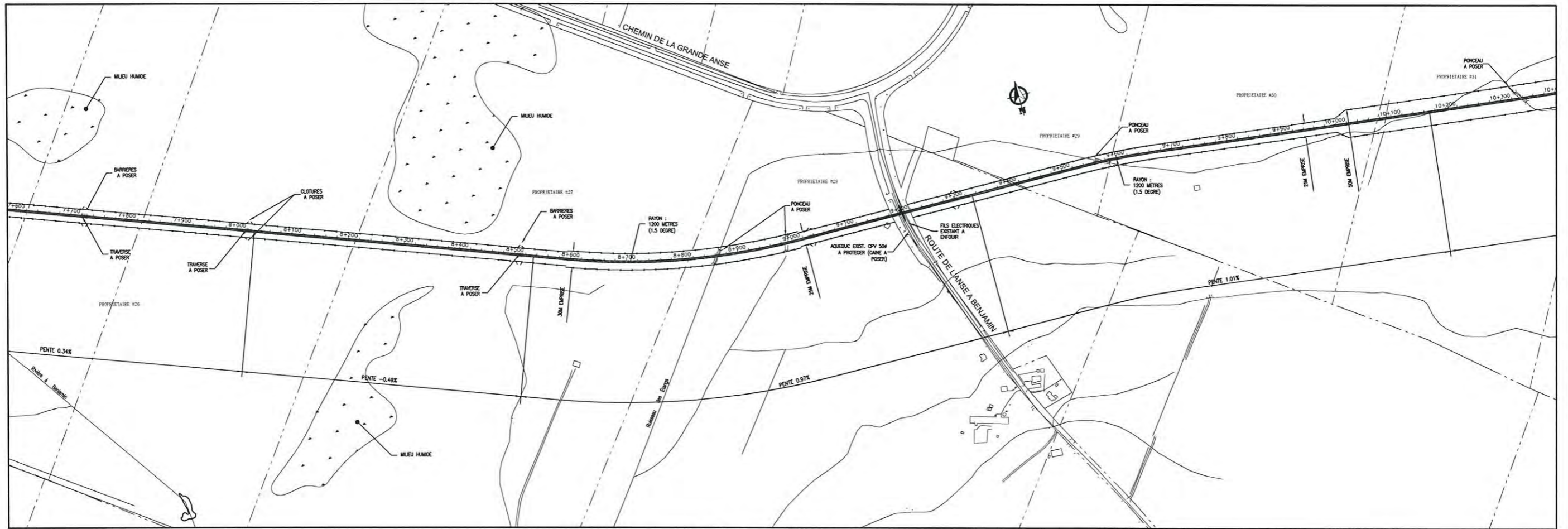
DESSERTE FERROVIAIRE AU TERMINAL
MARITIME DE GRANDE-ANSE

SURT

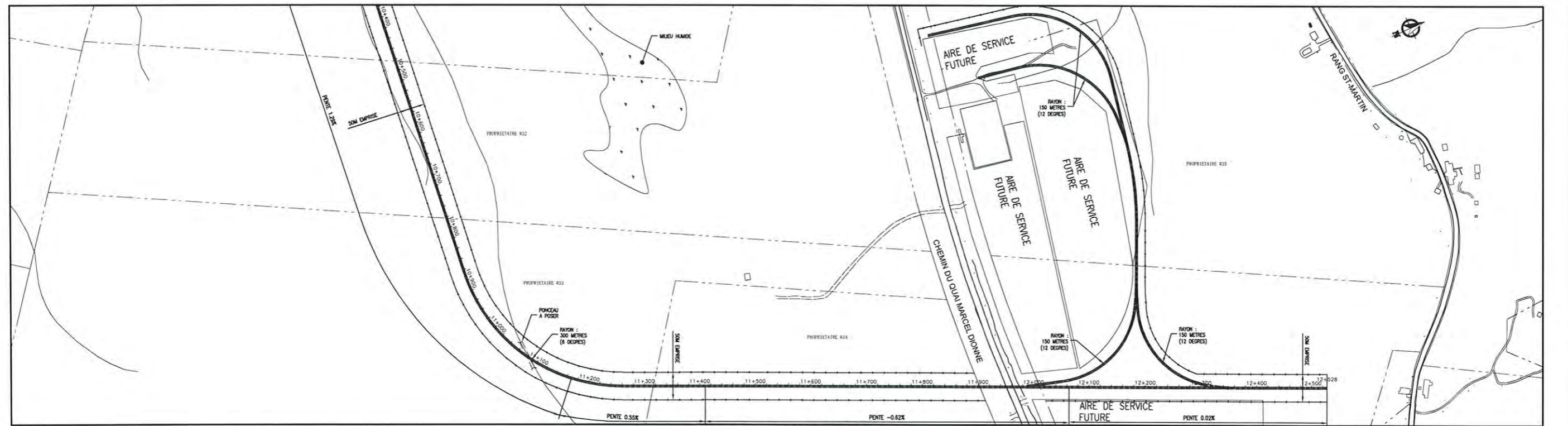
VUE EN PLAN AGRANDIE
CH. 2+800 @ 5+600
CH. 5+500 @ 7+700

CONQU: WITRY JONAS DESINE: WIKY GUELLET
APPROUVE: CIVIL LAROCHE INC. DATE: JANVIER 2008
NO. PROJET: CLIENT
HOR:
SC. PROJET: M. SUP. M. INF.
53255|001|53255510

RAPOPORT: 1/500, 1/1000
VERT.:
DIMENSIONS EN METRES
M. BRASILE: C2 de 3 A



VUE EN PLAN 7+600 @ 10+400
ECHELLE 1:2 500



VUE EN PLAN 10+400 @ 12+528
ECHELLE 1:2 500

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------|-------------------|-------------|-----------|------|------|------|--|--|--|--|--|--|---|--|----|------|-------------------|-------------|-----|------|------|--|--|--|--|--|--|--|---|--|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <table border="1"> <tr><td>NO</td><td>DATE</td><td>REVISIONS</td><td>PAR</td><td>VER.</td><td>APP.</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> | | NO | DATE | REVISIONS | PAR | VER. | APP. | | | | | | | <table border="1"> <tr><td>NO</td><td>DATE</td><td>EDUC PRELIMINAIRE</td><td>CHANGEMENTS</td><td>PAR</td><td>VER.</td><td>APP.</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> | | NO | DATE | EDUC PRELIMINAIRE | CHANGEMENTS | PAR | VER. | APP. | | | | | | | | Roche Itée, Groupe-conseil 159, Côte Solberry Saguenay, Québec, Canada G7H 4K2 Tél. : 418 549 8471 Téléc. : 418 549 2368 www.rocche.ca | | CLIENT | | PROJET DESSERTE FERROVIAIRE AU TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE | | SUJET VUE EN PLAN AGRANDIE CH. 7+600 @ 10+400 CH. 10+400 @ 12+528 | | CONTOUR: BERNARD JONAS APPROUVE: CIVIL LAROCHE INC. NO. PROJET CLIENT: HOR. 0 VERT. 0 LE PROJET SE LIT. N. 510 53255 001 5325510 | | DECISION: RAYNY DUBLET DATE: JANVIER 2009 RAPPORT HOR.: INCLUSE VERT.: DIMENSIONS DE: METRES N. PROJET: C3 de 3 A | |
| NO | DATE | REVISIONS | PAR | VER. | APP. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| NO | DATE | EDUC PRELIMINAIRE | CHANGEMENTS | PAR | VER. | APP. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ANNEXE 4

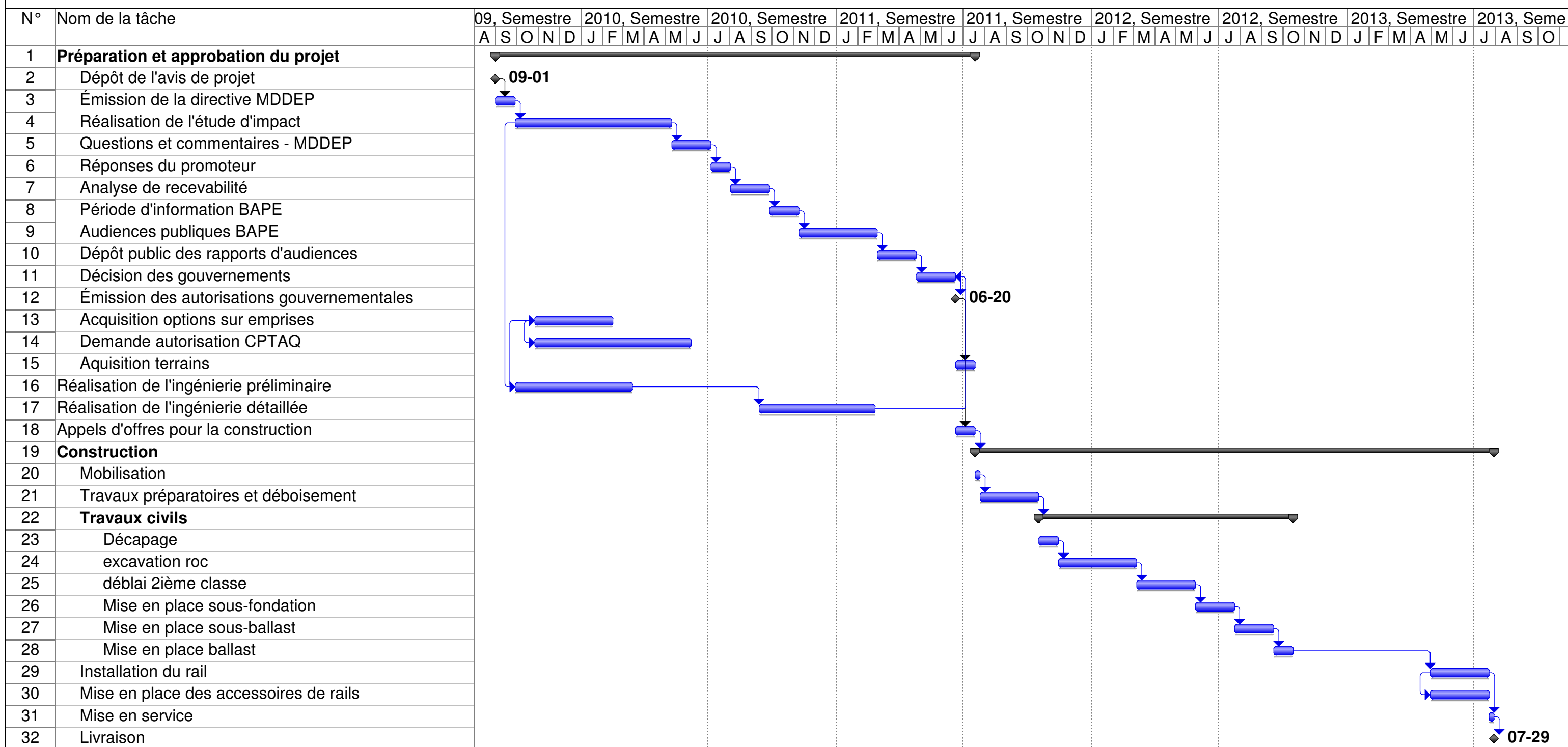
DÉTAILS DE L'ESTIMATION

Travaux civil et voie ferrée

| ITEM | DESCRIPTION | QUANTITE | UNITÉ | MATÉRIEL ET FABRICATION | |
|------------|---|----------|----------|-------------------------|----------------------|
| | | | | COÛT UNITAIRE | MONTANT |
| 1,0 | Organisation de chantier | | | | |
| | Organisation | 1 | lot | 1 500 000,00 \$ | 1 500 000 \$ |
| | Locaux de chantier | 1 | lot | 20 000,00 \$ | 20 000 \$ |
| | Maintien de la circulation et signalisation | 1 | lot | 150 000,00 \$ | 150 000 \$ |
| | TOTAL | | | | 1 670 000 \$ |
| 2,0 | Voie ferrée (civil) | | | | |
| | Déboisement | 30 | hectares | 8 000,00 \$ | 240 000 \$ |
| | Décapage | 64000 | m. cu. | 8,00 \$ | 512 000 \$ |
| | Déblai (2 ^{ème} Classe) | 264625 | m. cu. | 8,00 \$ | 2 117 000 \$ |
| | Déblai de roc | 113000 | m. cu. | 18,00 \$ | 2 034 000 \$ |
| | Remblai | 33500 | m. cu. | 17,00 \$ | 569 500 \$ |
| | Infrastructure et drainage | 214285 | m. cu. | 14,00 \$ | 2 999 500 \$ |
| | Ensemencement hydraulique | 32000 | m. ca. | 1,00 \$ | 32 000 \$ |
| | TOTAL | | | | 8 504 000 \$ |
| 3,0 | Voie ferrée (travaux municipaux & utilités publi.) | | | | |
| | Gainages (Aqueduc et électrique) | 4 | unité | 30 000,00 \$ | 120 000 \$ |
| | Passages à niveau | 1 | lot | 105 000,00 \$ | 105 000 \$ |
| | Éclairage | 1 | lot | 30 000,00 \$ | 30 000 \$ |
| | Modifications aux fils électriques | 1 | lot | 535 000,00 \$ | 535 000 \$ |
| | Feux lumineux et barrières | 1 | lot | 355 000,00 \$ | 355 000 \$ |
| | Signalisation routière | 1 | lot | 100 000,00 \$ | 100 000 \$ |
| | Cloture | 23800 | m. lin. | 30,00 \$ | 714 000 \$ |
| | TOTAL | | | | 1 959 000 \$ |
| 4,0 | Voie ferrée (Rails, ballast et opérateurs) | | | | |
| | Ballast alignement et nivellement | 12500 | m. lin. | 200,00 \$ | 2 500 000 \$ |
| | Rails et dormants | 12500 | m. lin. | 530,00 \$ | 6 625 000 \$ |
| | Aiguillages | 7 | unité | 80 000,00 \$ | 560 000 \$ |
| | Opérateurs | 1 | lot | 350 500,00 \$ | 350 500 \$ |
| | Soufflantes | 7 | unité | 12 000,00 \$ | 84 000 \$ |
| | Alimentation électrique | 4 | km | 40 000,00 \$ | 160 000 \$ |
| | Traverses en bois | 15 | unité | 10 000,00 \$ | 150 000 \$ |
| | TOTAL | | | | 10 429 500 \$ |
| | | | | | |
| | | | | | |
| 6,0 | Ingénierie détaillée et surveillance | | | | 1 500 000 \$ |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | SOUS-TOTAL | | | | |

ANNEXE 5

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION



ANNEXE 6

CRITÈRES DE DÉCISION DE LA CPTAQ ET CHEMINEMENT D'UNE DEMANDE

(Extraits de : « Commission de protection du territoire agricole,
*Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles – Formulaire
pour la présentation d'une demande, Août 1999* »)

EXPLICATIVE

DOCUMENTS QUE LA MUNICIPALITÉ DOIT TRANSMETTRE AVEC LE FORMULAIRE

Tous ces documents doivent obligatoirement accompagner le formulaire de demande pour que la Commission puisse étudier le dossier :

Cochez (✓) pour vous assurer que le dossier est complet

Documents fournis par le demandeur :

- original du formulaire (partie du demandeur) dûment rempli;
- annexe A dûment remplie dans le cas d'un morcellement de ferme ou de boisé;
- copie complète du document légal établissant la propriété du ou des terrains visés (ex. : titre(s) de propriété ou contrat d'achat);
- plan ou croquis localisant le projet;
- chèque visé ou mandat-poste payable à l'ordre du *Ministre des Finances du Québec au montant de:*
année 2008 : \$250

Documents fournis par la municipalité :

- original du formulaire (partie de la municipalité) dûment rempli;
- recommandation de la municipalité, sous forme de résolution, motivée en fonction des éléments suivants :
 - les critères de décision prévus à l'article 62 de la loi dont la municipalité doit tenir compte à l'égard du lot, du milieu, des activités agricoles, de la disponibilité d'autres emplacements, etc.;
 - la conformité de la demande aux dispositions du règlement de zonage et, le cas échéant, aux mesures de contrôle intérimaire;
 - si la demande vise l'implantation d'une **nouvelle utilisation à des fins autres que l'agriculture**, la recommandation doit également comprendre une **indication sur l'existence d'espace approprié disponible ailleurs** dans la municipalité et hors de la zone agricole.

LE CHEMINEMENT D'UNE DEMANDE

Voici sommairement les étapes que franchira votre demande :

- 1- Le demandeur complète son dossier et le remet à la **municipalité** ***.
- 2- La municipalité accuse réception de la demande, étudie le dossier, complète sa partie du formulaire, formule par résolution une recommandation et transmet le dossier à la Commission au plus tard 45 jours après le dépôt de la demande.
- 3- Sur réception d'un dossier complet, la Commission entreprend l'examen de la demande.
- 4- La Commission adresse au demandeur ainsi qu'à toute personne intéressée intervenue à l'égard d'une demande, y compris à la municipalité locale, à la municipalité régionale de comté ou à la communauté urbaine, ainsi qu'à la fédération de l'Union des producteurs agricoles, un compte rendu de celle-ci en indiquant son orientation préliminaire.
- 5- Sauf s'ils y renoncent, la loi leur accorde un délai de 30 jours pour présenter leurs observations ou demander une rencontre. Le cas échéant, la Commission les prévient de la date, de l'heure et du lieu de cette rencontre.
- 6- S'il advenait qu'au terme de ces observations ou de la rencontre une orientation préliminaire doive être changée pour annoncer une décision différente, la Commission en prévient le demandeur et toute autre personne intéressée pour leur donner à nouveau l'occasion de présenter, dans les 10 jours, des observations écrites sur cette nouvelle orientation (ou de demander une rencontre si une telle rencontre n'a pas déjà été tenue dans ce dossier).
- 7- La décision est acheminée au demandeur, à toute personne intéressée intervenue à l'égard d'une demande ainsi qu'à la municipalité, à la municipalité régionale de comté ou à la communauté urbaine et à la fédération régionale de l'Union des producteurs agricoles.

*** La loi prévoit que le demandeur envoie à la Commission une copie de la demande remise à la municipalité. Cependant, si la municipalité identifie le demandeur, la nature de la demande et les lots sur lesquels elle porte dans l'accusé de réception qu'elle utilise (le celui fourni avec le formulaire de demande), le demandeur est dispensé d'adresser une copie de sa demande à la Commission.

DÉFINITION DE TERMES LÉGAUX UTILISÉS DANS CE FORMULAIRE

Aliénation :

Lorsque votre demande implique la vente, l'échange ou le don d'un lot ou d'une partie de lot contigu à un autre lot que possède le propriétaire en titre, vous devez cocher la case « aliénation ». Aux fins de la loi, deux lots sont réputés contigus lorsqu'ils se touchent par une frontière commune même s'ils sont séparés par un chemin public, un chemin de fer, une emprise d'utilité publique ou une superficie de droit acquis.

Lotissement :

Si votre demande implique le morcellement d'un lot (aliénation d'une partie de lot contigu à une autre partie de lot que possède le propriétaire en titre), vous devez cocher la case « lotissement ». Les exemples mentionnés au paragraphe précédent (le cas où des lots sont réputés contigus) s'appliquent également ici à l'égard de deux parties du même lot.

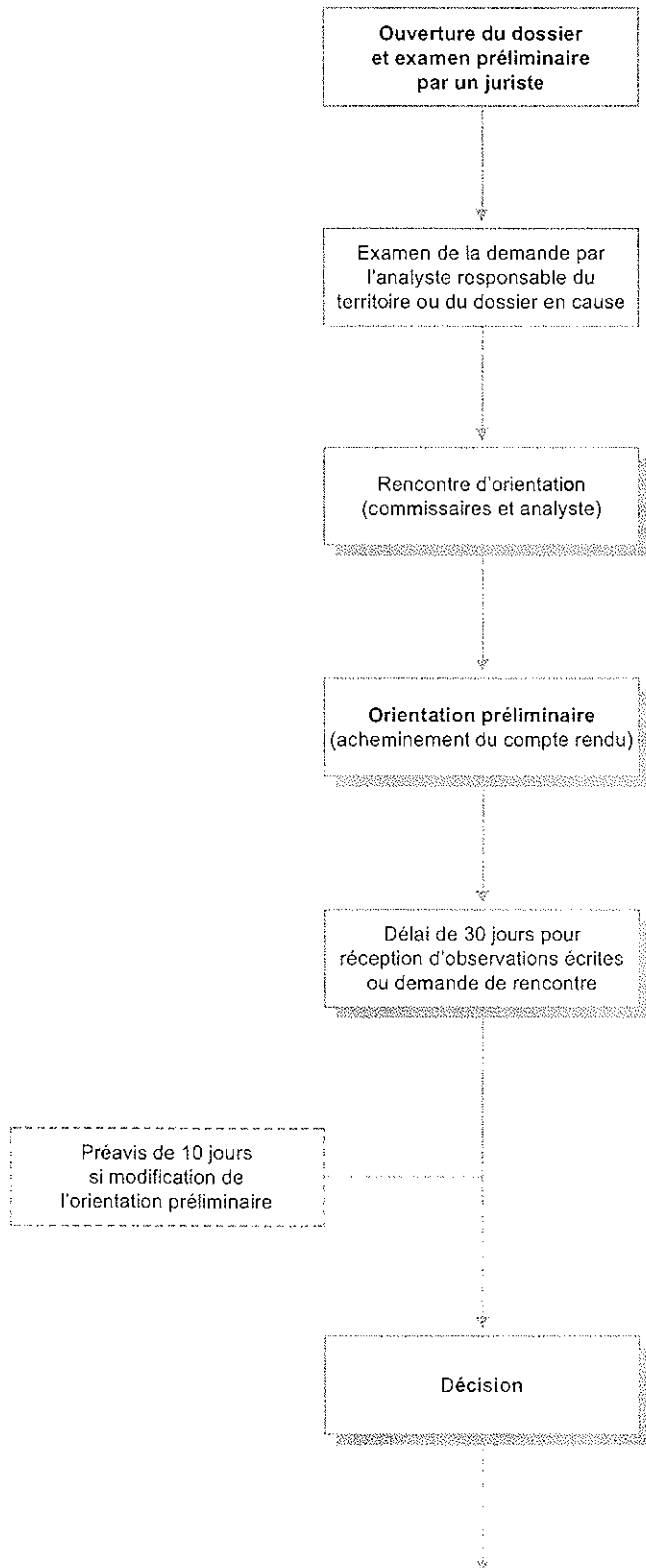
Utilisation à une fin autre que l'agriculture :

Si vous désirez utiliser un lot pour faire autre chose que de l'agriculture, soit à une fin résidentielle, industrielle, commerciale, institutionnelle, récréo-touristique ou autres, vous devez cocher la case « utilisation à une fin autre que l'agriculture ». Il en est de même si vous voulez extraire des matériaux (sable, gravier, pierre).

Espace approprié disponible :

Une superficie vacante (qu'elle soit mise en vente ou non) où le type d'utilisation recherchée est permis par le règlement de zonage de la municipalité et, le cas échéant, par les mesures de contrôle intérimaire.

◆ LE CHEMINEMENT D'UNE DEMANDE



(recours prévus aux articles 18.5, 18.6, 21.1 de la
Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles
et à l'article 159 de la *Loi sur la justice administrative*)



LA COMMISSION SE RÉFÈRE AUX CRITÈRES SUIVANTS POUR ANALYSER LA DEMANDE ET RENDRE UNE DÉCISION

COMPÉTENCE DE LA COMMISSION

12. Pour exercer sa compétence, la commission tient compte de l'intérêt général de protéger le territoire et les activités agricoles. À cette fin, elle prend en considération le contexte des particularités régionales.

La commission peut prendre en considération tous les faits qui sont à sa connaissance.

CONFORMITÉ DE LA DEMANDE AU RÈGLEMENT DE ZONAGE MUNICIPAL

58.5 Une demande est irrecevable si la commission a reçu un avis de non-conformité au règlement de zonage de la municipalité locale ou, le cas échéant, aux mesures de contrôle intérimaire.

Elle est néanmoins recevable sur réception :

- a) d'une copie d'un projet de règlement adopté par le conseil de la municipalité locale et dont l'effet serait de rendre la demande conforme au règlement de zonage, et
- b) d'un avis de la municipalité régionale de comté ou de la communauté à l'effet que la modification envisagée par la municipalité locale serait conforme au schéma ou aux mesures de contrôle intérimaire de cette municipalité régionale de comté ou de cette communauté.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES PRÉALABLES

Nouvelle utilisation à des fins autres que l'agriculture

61.1 Lorsqu'une demande porte sur une autorisation d'une nouvelle utilisation à des fins autres que l'agriculture, le demandeur doit d'abord démontrer qu'il n'y a pas, ailleurs dans le territoire de la municipalité locale et hors de la zone agricole, un espace approprié disponible aux fins visées par la demande.

La commission peut rejeter la demande pour le seul motif qu'il y a des espaces appropriés disponibles hors de la zone agricole.

Demande assimilable à une exclusion⁽⁶⁾

61.2 Lorsqu'une demande d'autorisation a pour objet l'implantation d'une nouvelle utilisation à des fins institutionnelles, commerciales ou industrielles ou l'implantation de plusieurs nouvelles utilisations résidentielles sur un lot contigu aux limites de la zone agricole ou d'un périmètre d'urbanisation, elle doit être assimilée à une demande d'exclusion.

De plus, si une telle demande porte sur un lot situé à proximité des limites de la zone agricole ou d'un périmètre d'urbanisation, la commission doit être satisfaite que la demande n'aura pas pour effet de modifier ces limites ou d'agrandir ce périmètre. À défaut, la demande doit être assimilée à une demande d'exclusion.

Le présent article ne s'applique pas à la construction d'un chemin public.

CRITÈRES DE DÉCISION APPLICABLES À TOUTES LES DEMANDES

Dix critères obligatoires

62. La commission peut autoriser, aux conditions qu'elle détermine, l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement, l'aliénation, l'inclusion et l'exclusion d'un lot ou la coupe des érables.

Pour rendre une décision ou émettre un avis ou un permis dans une affaire qui lui est soumise, la commission doit se baser sur :

- 1° le potentiel agricole du lot et des lots avoisinants;
- 2° les possibilités d'utilisation du lot à des fins d'agriculture;
- 3° les conséquences d'une autorisation sur les activités agricoles existantes et sur le développement de ces activités agricoles ainsi que sur les possibilités d'utilisation agricole des lots avoisinants;
- 4° les contraintes et les effets résultant de l'application des lois et règlements, notamment en matière d'environnement et plus particulièrement pour les établissements de production animale;
- 5° la disponibilité d'autres emplacements de nature à éliminer ou réduire les contraintes sur l'agriculture, particulièrement lorsque la demande porte sur un lot compris dans une agglomération de recensement ou une région métropolitaine de recensement, telle que définie par Statistique Canada;
- 6° l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles;
- 7° l'effet sur la préservation pour l'agriculture des ressources eau et sol dans la municipalité et dans la région;
- 8° la constitution de propriétés foncières dont la superficie est suffisante pour y pratiquer l'agriculture;
- 9° l'effet sur le développement économique de la région sur preuve soumise par une municipalité régionale de comté, une municipalité, une communauté, un organisme public ou un organisme fournissant des services d'utilité publique;
- 10° les conditions socio-économiques nécessaires à la viabilité d'une collectivité lorsque la faible densité d'occupation du territoire le justifie.

Deux critères facultatifs

Elle peut prendre en considération :

- 1° un avis de non-conformité aux objectifs du schéma d'aménagement et aux dispositions du document complémentaire transmis par une municipalité régionale de comté ou par une communauté.
- 2° les conséquences d'un refus pour le demandeur.

ÉLÉMENTS NE DEVANT PAS ÊTRE PRIS EN CONSIDÉRATION DANS LA DÉCISION

62.1 Pour rendre une décision, la commission ne doit pas prendre en considération :

- 1° le fait que l'objet de la demande soit réalisé en tout ou en partie;
- 2° les conséquences que pourrait avoir la décision sur une infraction déjà commise;
- 3° tout fait ou autre élément ne se rapportant pas à l'une des dispositions des articles 12, 61.1, 61.2, 62 et 65.1;
- 4° le fait que le morcellement d'un lot soit immatriculé sur un plan cadastral.

⁽⁶⁾ Seule une MRC ou une communauté urbaine, ou une municipalité avec l'appui de sa MRC ou de sa communauté urbaine, peut formuler une demande d'exclusion.

ANNEXE 7

RÉSEAU FERROVIAIRE QUÉBÉCOIS

RÉSEAU FERROVIAIRE QUÉBÉCOIS

Grandes compagnies de chemin de fer

- CFCP** COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE**
- CN** COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (CANADIEN NATIONAL)**
- CN (CFILNO)** CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL INTERNE DU NORD DU QUÉBEC**
- CN (CFMG)** CHEMIN DE FER DE LA MATAPÉDIA ET DU GOLFE INC.**
- CN (COGEMA)** COMPAGNIE DE GESTION DE MATANE*
- CN (OCR)** CHEMIN DE FER OTTAWA CENTRAL INC.**
- CSX** TRANSPORT CSX INC. / CSX TRANSPORTATION, INC. **
- VIA** VIA RAIL CANADA INC.**

Chemins de fer d'entreprises

- CFA** COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ARNAUD**
- CFRR** COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE LA RIVIÈRE ROMAINE*
- CFRS** LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ROBERVAL-SAGUENAY*
- AMMC** ARCELORMITTAL MINES CANADA INC.*
- QNSL** QUEBEC NORTH SHORE AND LABRADOR RAILWAY COMPANY INC./ COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU LITTORAL NORD DE QUÉBEC ET DU LABRADOR INC.**

Autres compagnies

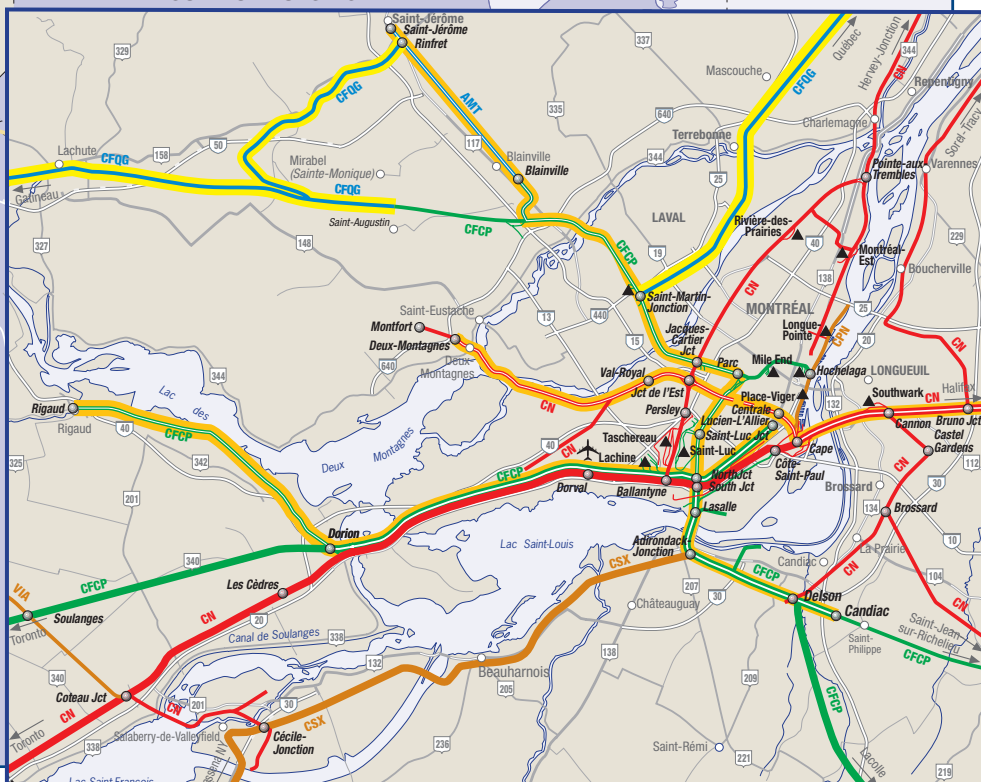
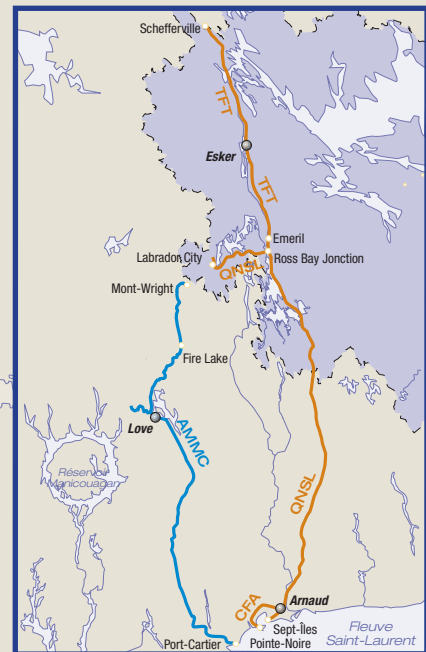
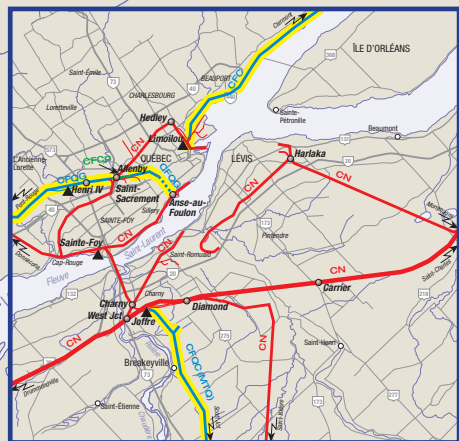
- AMT** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT*
- CPN** CONSEIL DES PORTS NATIONAUX**
- ON** ONTARIO NORTHLAND RAILWAY (NISSING CENTRAL RAILWAY COMPANY)**
- TFT** TRANSPORT FERROVIAIRE TSHUETIN INC.**

Chemins de fer d'intérêt local (CFIL)

- CFC** CHEMIN DE FER CHARLEVOIX INC.*
- CFG** SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DE LA GASPÉSIE*
- CFL** COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER LANAUDIÈRE INC.*
- CFO** COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE L'OUTAOUAIS*
- CFQC(MTQ)** CHEMIN DE FER DE QUÉBEC CENTRAL (propriété du MTQ)*
- CFQG** CHEMINS DE FER QUÉBEC-GATINEAU INC.*
- MMA** CHEMIN DE FER MONTRÉAL, MAINE & ATLANTIQUE**
- MMAC** MONTRÉAL, MAINE & ATLANTIQUE CANADA CIE**
- OVR** OTTAWA VALLEY RAILWAY**
- SLQ** CHEMIN DE FER ST-LAURENT & ATLANTIQUE (QUÉBEC) INC.*

* Compétence québécoise

** Compétence fédérale



LÉGENDE

- Chemin de fer d'intérêt local **CFIL** —
- Compétence fédérale — ligne principale — ligne locale/régionale
- CN** — —
- CFCP** — —
- Autre ligne — —
- Compétence québécoise — —
- AMT - Train de banlieue circulant sur les voies appartenant au : — — — **AMT**
- Gare/jonction ferroviaire ● **Dorval** ▲ **Taschereau**
- Principales gares de triage ▲ ▲

Transports Québec

km 20 0 20 40 60 80 km