

---

---

**DIRECTION DES ÉVALUATIONS  
ENVIRONNEMENTALES**

**Avis de projet**

**Projet de desserte ferroviaire au terminal  
maritime de Grande-Anse**

Juillet 2010

---

---

*Développement durable,  
Environnement  
et Parcs*

**Québec** 

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	1
1. INITIATEUR DU PROJET.....	3
2. CONSULTANT MANDATÉ PAR L'INITIATEUR.....	3
3. TITRE DU PROJET.....	4
4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET .....	4
4.1 <i>Mise en contexte</i> .....	4
4.2 <i>Objectifs du projet</i> .....	5
4.3 <i>Critères de conception</i> .....	6
5. LOCALISATION DU PROJET .....	7
6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS.....	7
7. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES.....	9
7.1 <i>Tracé A (réalisé par la société Roche)</i> .....	9
7.2 <i>Tracé B et variante 4 (réalisé par la société Cegertec)</i> .....	11
7.3 <i>Tracé retenu</i> .....	11
8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET.....	12
8.1 <i>Milieu physique</i> .....	12
8.2 <i>Milieu naturel</i> .....	13
8.3 <i>Milieu humain</i> .....	15
9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS.....	16
9.1 <i>Composantes sensibles du territoire à l'étude</i> .....	16
9.2 <i>Impacts appréhendés en phase d'aménagement et de construction</i> .....	17
9.3 <i>Impacts appréhendés en phase d'exploitation</i> .....	19
10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET .....	20
11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES .....	20
12. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC .....	20
13. REMARQUES .....	21

## INTRODUCTION

La section IV.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., c. Q-2, r. 9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en trente copies. Dès sa réception par le Ministère, l'avis de projet est inscrit au registre prévu à l'article 118.5 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Il est aussi transmis à toute personne qui en fait la demande et, comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Direction des évaluations environnementales  
Édifice Marie-Guyart, 6e étage  
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : (418) 521-3933  
Télécopieur : (418) 644-8222  
Internet : [www.mddep.gouv.qc.ca](http://www.mddep.gouv.qc.ca)

Par ailleurs, en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale de mai 2004, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

Enfin, selon la nature du projet, son envergure et son emplacement, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pourrait avoir à consulter un ou des groupes autochtones concernés au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur pourrait être transmis à une ou des communautés autochtones afin de les informer d'un projet potentiel et de les consulter à cet effet. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des autochtones.

À l'usage du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Date de réception _____
	Numéro de dossier _____

## 1. INITIATEUR DU PROJET

Nom : PROMOTION SAGUENAY

Adresse : 295, rue Racine Est, C.P. 1023, Chicoutimi (Qc), G7H 5G4

Téléphone : (418) 698-3157

Télécopieur : (418) 698-3279

Responsable du projet : Monsieur Éric Gauthier

Adresse électronique : eric.gauthier@promotionsaguenay.qc.ca

## 2. CONSULTANT MANDATÉ PAR L'INITIATEUR

Nom : CEGERTEC

Adresse : 255, rue Racine Est, C.P. 1000, Chicoutimi (Qc), G7H 5G4

Téléphone : (418) 549-6680

Télécopieur : (418) 549-7105

Responsable du projet : Monsieur Richard Joly, ing.

Adresse électronique : joly.richard@cegertec.qc.ca

### **3. TITRE DU PROJET**

Le titre du projet se lit comme suit :

**Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse.**

### **4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET**

*« Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet. »*

#### **4.1 Mise en contexte**

Le port de Grande-Anse 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 de la ville de Saguenay (arrondissement 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 site de Grande-Anse est avantage 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 et l'APS, planifient 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 mis 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.

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 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. C'est dans ce contexte que l'APS et Promotion Saguenay ont mandaté la société Roche (tracé A) et la société Cegertec (tracé B), afin de produire des études d'avant-projet pour une éventuelle desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse.

## 4.2 Objectifs 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.

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 ainsi que sur le niveau d'activité du terminal maritime de Grande-Anse.

Considérant 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.

Le projet vise les objectifs suivants :

- Assurer une meilleure intégration des modes de transport 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 du réseau routier 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, 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 ;
- Contribuer à faire la promotion des modes ferroviaires et maritimes ainsi que la valorisation du transport maritime et du fleuve Saint-Laurent.

### **4.3 Critères de conception**

Les critères suivants ont été utilisés afin de déterminer les alternatives de tracés de la desserte ferroviaire :

- Respecter les normes en matière de sécurité, spécialement en ce qui concerne les passages à niveau ;
- Minimiser la division de lots, la perte de terres en culture et les achats de propriétés afin de limiter l'impact social du projet et réduire les coûts d'acquisition ;
- Rejoindre la voie ferrée de 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 et des contraintes importantes ;
- La capacité portante de la desserte ferroviaire doit correspondre aux standards nord-américains des chemins de fer de classe 1, soit 129 844 kg par wagon. Elle devra être munie de voies d'évitement localisées près de la voie ferrée de Roberval-Saguenay, de manière à faciliter les opérations de transit des wagons. Elle devra aussi 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 électrique et câblage, gaz naturel, aqueduc, etc. ;



## 5. LOCALISATION DU PROJET

*« Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser, les coordonnées géographiques (longitude et latitude) et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités). Préciser la municipalité régionale de comté. Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet. »*

Le projet est localisé dans l'arrondissement La Baie de la ville de Saguenay (cette dernière est aussi une MRC), dans la région administrative du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Accessible par la route régionale 372, le corridor à l'étude (300 mètres de part et d'autre de la ligne de centre du tracé retenu) couvre une superficie de 7,5 kilomètres carrés (figure 1). Les coordonnées géographiques au centre du corridor à l'étude sont :

70° 56' 03" longitude ouest  
48° 23' 17" latitude nord

Le tracé retenu (tracé B) empiète sur les lots suivants au cadastre du canton Bagot :

- Lots 411 à 419 du rang 1 ;
- Lots 354 et 355, rang 1 sud-ouest ;
- Lots 265 et 266, rang 1 nord-est ;
- Lot 257, rang 2 nord-est ;
- Lots 154 et 155, rang 3 nord-est ;
- Lots 133 à 147, rang 4 nord-est ;
- Lots 77 à 84, rang 5 nord-est ;
- Lots 28 à 34, rang 6 nord-est.

## 6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS

*« Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible. »*

Les terrains où sera implanté le tracé retenu appartiennent presque entièrement à divers propriétaires privés. Seules les emprises routières où seront aménagés des passages à niveau (boulevard de la Grande-Baie Nord, chemin Saint-Joseph et route de l'Anse-à-Benjamin) impliquent des terrains appartenant au ministère des Transports du Québec ou à la Ville de Saguenay. Les terrains dans le secteur du chemin du Quai Marcel-Dionne appartiennent au Port de Saguenay.



FIGURE 1 : CORRIDOR DE 300 MÈTRES DE PART ET D'AUTRE DU TRACÉ FERROVIAIRE RETENU

## 7. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES

*« Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.). »*

Le projet consiste à aménager une desserte ferroviaire d'une longueur d'environ 12,5 km. Deux tracés principaux et quelques variantes ont été étudiées, avec comme objectif de minimiser le plus possible les impacts environnementaux du projet (voir l'étude de sensibilité environnementale à l'annexe 1).

La figure de la page suivante montre la localisation des deux tracés étudiés et de leurs variantes. Une description de chaque tracé est présentée ci-après.

### 7.1 Tracé A (réalisé par la société Roche)

Le tracé A, d'une longueur d'environ 12,5 km, inclut quatre (4) passages à niveau, soit au croisement du boulevard de la Grande-Baie Nord (route 372), du chemin Saint-Joseph, du chemin de l'Anse-à-Benjamin et du chemin du Quai Marcel-Dionne. Deux (2) voies de triage, d'une longueur de 300 m, ont été prévues près de la jonction avec la voie ferrée de Roberval-Saguenay.

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 (ponceaux). 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. Des traverses ont été prévues pour permettre l'accès de part et d'autre du chemin de fer lorsque des lots sont divisés. Le tracé A implique aussi le déplacement de certaines sections de sentiers fédérés de motoneige et de quad.

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 de Roberval-Saguenay, soit 48 km / h jusqu'au chaînage 10+000 (à l'approche de la zone industrielle). À l'intérieur des limites de la zone industrielle, la vitesse sera limitée à 16 km / h.

# LOCALISATION DES VARIANTES ÉTUDIÉES (TRACÉS A ET B)



## **7.2 Tracé B et variante 4 (réalisé par la société Cegertec)**

Le tracé B et la variante 4, d'une longueur d'environ 12,3 km, inclut quatre (4) passages à niveau, soit au croisement du boulevard de la Grande-Baie Nord (route 372), du chemin Saint-Joseph, du chemin de l'Anse-à-Benjamin et du chemin du Quai Marcel-Dionne. Deux (2) voies de triage, d'une longueur de 300 m, ont été prévues près de la jonction avec la voie ferrée de Roberval-Saguenay.

Le terrain est généralement plat, sauf une section d'environ 1 km entre le chemin de la Grande-Anse et le chemin du Quai Marcel-Dionne. Le tracé passe le plus souvent près de la ligne de partage des eaux, limitant ainsi le nombre et la portée des ouvrages hydrauliques (ponceaux). Il est également localisé principalement en marge des terres agricoles ; une portion de 8 200 mètres se trouve en zone boisée, une autre de 2 800 mètres en zone cultivée et une portion de 1 300 mètres se retrouve en zone bâtie, soit à l'approche de la voie ferrée du Roberval-Saguenay, du boulevard de la Grande-Baie Nord et du chemin Saint-Joseph, ainsi que dans l'emprise du chemin de la Grande-Anse.

Afin de permettre la réalisation des travaux, cinq (5) résidences devront faire l'objet d'acquisition et un total de vingt sept (27) parcelles de terrain. Des traverses ont été prévues pour permettre l'accès de part et d'autre de la voie ferrée projetée lorsque des lots sont divisés. La réalisation des travaux implique l'excavation d'environ 125 000 mètres cubes de déblai de deuxième classe et d'environ 115 000 mètres cubes de déblai de première classe. Le tracé implique aussi le déplacement de certaines sections de sentiers fédérés de motoneige et de quad.

La pente maximale du tracé est de 2.0 %, le degré de courbure maximale sur le tracé, incluant les bretelles d'accès et de la gare portuaire, est de l'ordre de 5 degrés (corde de 100 pieds). La vitesse maximale permise sera uniformisée à la vitesse maximale permise sur le réseau de Roberval-Saguenay, soit 48 km / h jusqu'au chaînage 10+000 (à l'approche de la zone industrielle). À l'intérieur des limites de la zone industrielle, la vitesse sera limitée à 16 km / h.

## **7.3 Tracé retenu**

Le tracé B avec la variante 4 est celui qui est retenu par le promoteur en raison d'une sensibilité environnementale moindre (voir l'étude de sensibilité environnementale à l'annexe 1), ainsi que des coûts de construction moins élevés.

## 8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET

*« Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet. Indiquer si des autochtones sont présents dans le secteur. Décrire aussi les principales contraintes prévisibles : zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc. »*

### 8.1 Milieu physique

#### Géologie et géomorphologie

Le territoire à l'étude se rattache au Bouclier canadien, soit plus particulièrement à la province géologique de Grenville. Au niveau des régions physiographiques, il fait partie des basses terres du Saguenay et présente un relief allant de plat à vallonné.

D'après la carte géologique du Québec (ministère des Ressources naturelles, 2002), l'assise rocheuse du territoire à l'étude est composée majoritairement de roches granitiques datant du protérozoïque (syénite, monzonite, granodiorite, diorite, charnockite, mangérite, jotunite) et, dans une moindre mesure, de roches sédimentaires également du protérozoïque (paragneiss, quartzite et amphibolite).

#### Phénomènes glaciaires et dépôts de surface

Au cours de la période géologique du quaternaire, le territoire à l'étude a été largement façonné par une série d'invasions glaciaires continentales. Les principales formes qui en résultent dans la roche en place et que l'on peut observer aujourd'hui correspondent à des cannelures, stries, broutures et surfaces polies.

La dernière déglaciation a fait place à une importante invasion marine (golfe de Laflamme) qui a duré pendant plus de 2 000 ans, pour se terminer il y a environ 8 500 ans. Les dépôts de surface propices à l'agriculture que l'on retrouve actuellement sur le territoire à l'étude (limons et argiles) sont directement associés à cette invasion marine.

D'après la carte géopédologique de la région de Chicoutimi (ministère de l'Agriculture et de la Colonisation, 1970), les dépôts organiques tourbeux recouvrent généralement les dépôts argileux entre la voie ferrée de Roberval-Saguenay et la route de l'Anse-à-Benjamin, en raison de la topographie très plane et du mauvais drainage.

La topographie est plus accidentée entre la route de l'Anse-à-Benjamin et le chemin du Quai Marcel-Dionne ; on y retrouve des dépôts marins, des tills glaciaires indifférenciés ainsi que plusieurs secteurs d'affleurements rocheux.

### Réseau hydrographique et drainage de surface

Le réseau hydrographique du corridor à l'étude est constitué essentiellement de fossés de drainage des terres agricoles qui drainent l'ensemble des eaux de surface en présence.

Les sols sont généralement mal drainés sur les trois quarts du corridor à l'étude, soit entre la voie ferrée de Roberval-Saguenay et la route de l'Anse-à-Benjamin, en raison d'une topographie très plane et des sols généralement organiques (tourbe). On retrouve d'ailleurs une grande tourbière entre le chemin Saint-Joseph et la route de l'Anse-à-Benjamin.

Les sols sont généralement bien drainés entre la route de l'Anse-à-Benjamin et la route du Quai Marcel-Dionne, en raison de la topographie plus accidentée et de la nature des dépôts de surface (argile, sable, cailloux, tills glaciaires, affleurements rocheux, etc.).

### Potentiel de sols contaminés

Le potentiel de retrouver des sols contaminés sur le corridor à l'étude s'avère très faible, compte tenu des usages traditionnels agricole et forestier du secteur.

## **8.2 Milieu naturel**

### Peuplements forestiers

La zone à l'étude fait partie de la région écologique des basses terres du Haut-Saguenay. On y retrouve généralement des peuplements de peupliers faux-trembles associés à l'érable rouge et au sapin baumier, lorsque le drainage est bon, tandis que sur les sols moins bien drainés, le mélèze laricin et l'épinette noire dominant.

D'après les données de la carte écoforestière du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, les boisés qui seront touchés par le projet sont des peuplements relativement jeunes (50 ans). Il s'agit de forêts représentatives des basses terres du Haut-Saguenay qui ont subi différentes perturbations d'origine humaine et naturelle ; ils ne présentent aucun élément de rareté au niveau régional ou d'intérêt écologique particulier.

### Faune ichtyenne

Aucun inventaire spécifique de la faunique ichtyenne n'a été effectué sur la zone d'étude. Toutefois, il est raisonnable de penser qu'elle est très limitée, considérant le fait que le réseau hydrographique du corridor à l'étude est constitué essentiellement de fossés de drainage agricole qui sont très peu aptes à supporter des populations de poissons significatives.

### Herpétofaune

L'*Atlas des amphibiens et reptiles du Québec* (Bider et Matte, 1994) rapporte quelques mentions au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Certaines espèces seraient susceptibles de se retrouver dans le corridor à l'étude, vu la présence d'habitats propices (tourbières), tels que le crapaud d'Amérique, la rainette crucifère, le ouaouaron, la grenouille verte, la grenouille des bois et la grenouille léopard.

### Espèces désignées menacées ou vulnérables

Des vérifications faites auprès du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) et du ministère Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) confirment l'absence, pour la zone d'étude, de composantes connues de la faune ou de la flore qui seraient rares ou menacées (voir l'étude de sensibilité environnementale à l'annexe 1).

### Habitats protégés

Les informations relatives à la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* ne comportent également aucune mention d'aire protégée dans la zone d'étude ou adjacente à cette dernière.

Il n'y a aucune mention au schéma d'aménagement de la Ville de Saguenay de territoires ou de sites d'intérêt protégés à proximité du projet.

### Faune avienne

Des vérifications ont été faites dans la base de données d'Environnement Canada sur les oiseaux migrateurs ; il ne se trouverait pas, dans les environs du site du projet, d'oiseaux protégés identifiés comme tels par la *Loi sur les oiseaux migrateurs*.

Aucun inventaire de l'avifaune n'a été réalisé dans la zone d'étude. Toutefois, sur la base des données provenant de l'organisme *Les oiseaux du Québec*<sup>1</sup>, la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean compterait 308 espèces d'oiseaux, dont 215 sont des espèces nicheuses potentielles. Certaines de ces espèces sont susceptibles de nicher sur le territoire à l'étude.

---

<sup>1</sup> Voir le site Internet <http://www.oiseauxqc.org>.



### Faune terrestre

Aucun inventaire faunique spécifique n'a été effectué sur la zone d'étude. Il est toutefois raisonnable de penser qu'elle peut être utilisée par plusieurs espèces de mammifères communs, tels que l'écureuil gris, la marmotte commune, la mouffette rayée, le renard et autres.

D'après *l'Atlas des micromammifères du Québec*, les espèces susceptibles de fréquenter la zone d'étude sont la souris sauteuse des champs, la souris sauteuse des bois, la souris commune, le rat surmulot, la musaraigne cendrée, la musaraigne palustre, le campagnol à dos roux et le campagnol des champs.

### **8.3 Milieu humain**

D'une superficie d'environ 7,5 kilomètres carrés (12,5 km de longueur par 30 mètres d'emprise en moyenne), le corridor à l'étude s'inscrit dans une trame forestière et agricole propre aux milieux périurbains du Haut-Saguenay. On y retrouve des exploitations agricoles, des sites d'extraction de la tourbe et une carrière de pierre, de même que 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. Quelques commerces se trouvent également le long du boulevard Grande-Baie Nord. On ne retrouve pas de présence autochtone sur le territoire à l'étude.

Des sentiers fédérés de motoneige et de quad sillonnent aussi le territoire à l'étude. On y retrouve également des lignes de transport d'énergie appartenant à Rio Tinto Alcan, ainsi que la voie ferrée de Roberval-Saguenay, une filiale de Rio Tinto Alcan.

Il est à noter que certaines résidences situées en marge du boulevard de la Grande-Baie Nord devront être déménagées ou démolies en raison du projet et des passages à niveau prévus sur cet axe routier très achalandé ainsi que sur le chemin Saint-Joseph et la route de l'Anse-à-Benjamin.

L'ensemble du corridor à l'étude fait partie de la zone agricole permanente ; le projet devra donc obtenir l'autorisation de la *Commission de protection du territoire agricole du Québec* (CPTAQ).

Selon le règlement de zonage de la Ville de Saguenay (arrondissement La Baie), le corridor à l'étude fait partie des zones 3, 5, 5-1, 11 et 13. Il s'agit principalement de zones à vocation agroforestière dominante, à l'exception de la petite zone 5-1 qui est vouée à l'industrie extractive (carrière de pierre près du chemin de la Grande-Anse). Il est à noter que les infrastructures ferroviaires sont autorisées dans les principales zones du corridor à l'étude, soit les zones 5, 11 et 13. La Ville de Saguenay devra donc amender le zonage des zones 3 et 5-1 afin de permettre le projet.

## 9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS

« Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux biophysique et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet. »

### 9.1 Composantes sensibles du territoire à l'étude

Les composantes des milieux naturel et humain susceptibles d'être touchées par le projet correspondent aux éléments sensibles du territoire à l'étude, c'est-à-dire aux éléments susceptibles d'être modifiés de façon significative par le projet, tels que :

#### Milieu naturel :

- Végétation terrestre et aquatique ;
- Habitats fauniques ;
- Espèces fauniques ou floristiques rares ou menacées. Il est à noter que le *Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec* (CDPNQ) ne fait état d'aucune mention d'espèces faunique ou floristique qui sont menacées, vulnérables, ou susceptibles d'être ainsi désignées dans la zone des travaux (voir l'étude de sensibilité environnementale à l'annexe 1) ;
- Milieux fragiles (tourbières) ;
- Qualité de l'eau de surface et souterraine ;
- Qualité des sols et des sédiments.

#### Milieu humain :

- Santé et sécurité (passages à niveau, risques de déraillement, etc.) ;
- Qualité de vie (bruit, vibrations, gaz d'échappement, etc.) ;
- Aménagement du territoire et infrastructures (notamment l'expropriation de résidences privées) ;
- Utilisation du territoire (activités agricoles, récréatives et forestières) ;
- Fluidité de la circulation routière sur le boulevard de la Grande-Baie Nord en raison d'un éventuel passage à niveau sur cet axe routier très achalandé ;
- Qualité des paysages, notamment aux endroits où la nouvelle voie ferrée sera visible à partir des axes routiers du territoire à l'étude.

## **9.2 Impacts appréhendés en phase d'aménagement et de construction**

### Déménagement ou démolition de résidences

Certaines résidences privées situées en marge du boulevard de la Grande-Baie Nord et du chemin Saint-Joseph devront être déménagées ou démolies dans le cadre du projet. Les propriétaires touchés seront compensés adéquatement par le promoteur.

### Perte de superficie agricole productive et de boisés privés

Le tracé retenu (tracé B) implique la perte d'environ 10 hectares de terre agricole productive et d'environ 30 hectares de forêt privée. Les agriculteurs et propriétaires de boisés privés concernés seront compensés adéquatement par le promoteur.

### Aménagement de trois passages à niveau

L'aménagement de trois passages à niveau sur la route de l'Anse-à-Benjamin, le chemin Saint-Joseph et le boulevard de la Grande-Baie Nord pourra causer des impacts sur la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers de ces axes routiers. Le boulevard de la Grande-Baie Nord est particulièrement sensible à cette problématique puisqu'il représente un axe routier très achalandé et un lien majeur entre les arrondissements de Chicoutimi et La Baie. Le promoteur verra à minimiser les impacts pour les usagers lors de l'aménagement des passages à niveau. Un quatrième passage à niveau sera aménagé sur le chemin du Quai Marcel-Dionne, mais il s'agit d'un chemin privé appartenant au Port de Saguenay qui n'est pas accessible au public.

### Déplacement de sentiers fédérés de motoneige et de quad

Le projet implique le déplacement de certaines sections de sentiers fédérés de motoneige et de quad. Le promoteur verra à s'entendre avec les clubs impliqués (Club de motoneigistes du Saguenay et Club quad du Fjord), afin que les sections de sentiers impliquées soient réaménagées convenablement.

### Transport et circulation associés aux déplacements de la main-d'œuvre, de la machinerie et des matériaux de construction

Ces activités pourront engendrer des impacts sur la circulation routière des axes routiers du territoire à l'étude, de même que pour la santé et la sécurité des usagers. Le promoteur verra à minimiser ces impacts pour les usagers des voies routières concernées.

### Déboisement, défrichage et gestion des débris ligneux

Des activités de déboisement et de défrichage seront requises afin de permettre l'implantation de la voie ferrée et de certains ouvrages liés au projet. Ces activités occasionneront potentiellement des impacts sur les sols, la végétation terrestre, ainsi que la perte d'habitat faunique. Afin de contrer les impacts potentiels de ces activités sur l'environnement, diverses mesures d'atténuation seront mises en place par le promoteur, notamment en ce qui a trait à la gestion des débris ligneux.

### Aménagement de ponceaux, gestion des eaux de ruissellement et de drainage

Le projet implique l'aménagement de ponceaux sur certains cours d'eau du territoire à l'étude, qui sont essentiellement des fossés de drainage. Le promoteur verra à ce que diverses mesures soient mises en place afin de limiter le transport de sédiments par les eaux de ruissellement, notamment lors de l'aménagement de ponceaux, telles que barrières filtrantes, fosses à sédiments et enrochements de protection. Ces ouvrages seront mis en place aux endroits où les sédiments sont susceptibles d'atteindre les cours d'eau du territoire à l'étude.

### Excavation, déblaiement, remblaiement, forage et dynamitage

Le projet implique l'excavation et le déblaiement d'un volume important de matériel de surface pour permettre la mise en place des fondations de la voie ferrée, notamment en raison de la présence de sols tourbeux sur près des trois quarts du tracé retenu. Le promoteur devra s'assurer qu'on dispose adéquatement des matériaux excavés.

L'utilisation d'explosifs sera requise dans la partie située entre la route de l'Anse-à-Benjamin et le chemin du Quai Marcel-Dionne. Les activités de forage et de dynamitage pourraient produire du bruit et de la poussière dans le voisinage des travaux, de même que projeter des débris. Le forage et le dynamitage sont aussi susceptibles de perturber la faune locale ou de représenter un danger pour les usagers du territoire. Toutes les précautions d'usage devront donc être prises afin d'assurer la sécurité des usagers et de la faune locale lors des épisodes de forage et de dynamitage.

Les travaux d'excavation, de déblaiement et de remblaiement auront des effets sur le site même du projet, de même que sur les lieux de prélèvement des matériaux granulaires pour le remblaiement et les lieux de disposition des sols excavés. Ces activités pourraient également causer des impacts sur la végétation et augmenter les risques d'érosion au voisinage des travaux s'ils ne sont pas exécutés correctement. De plus, les sols, de même que l'eau de surface et souterraine pourraient être affectés advenant un déversement accidentel d'hydrocarbures provenant de la machinerie lourde.

### Utilisation et entretien de la machinerie

L'utilisation de la machinerie nécessaire aux divers travaux pourra détériorer le climat sonore, générer de la poussière et perturber temporairement la circulation sur le territoire à l'étude. La machinerie pourrait également provoquer la compaction des sols et gêner le drainage naturel des eaux de surface et souterraine.

Toutes les mesures d'atténuation jugées appropriées seront adoptées par le promoteur afin d'atténuer au maximum ces phénomènes, notamment les dérangements pour les usagers du territoire. Le promoteur appliquera également les mesures adéquates advenant un déversement accidentel d'hydrocarbures.

### Gestion des rebuts de construction

Le projet générera des rebuts de construction en quantité significative qui sont susceptibles de causer des impacts sur la qualité des sols et des eaux de surface et souterraine s'ils ne sont pas disposés adéquatement. Afin de limiter ces impacts potentiels, les mesures d'atténuation adéquates seront appliquées par le promoteur.

## **9.3 Impacts appréhendés en phase d'exploitation**

L'exploitation de la voie ferrée est susceptible de générer des impacts sur le milieu naturel et humain. Les principaux impacts appréhendés en phase d'exploitation sont les suivants :

- Circulation des trains sur le territoire à l'étude (bruit, vibrations, gaz d'échappement, risques d'accidents aux passages à niveau ou de déversement de matières dangereuses en cas de déraillement) ;
- Modification du paysage, notamment aux endroits où la nouvelle voie ferrée sera visible à partir des axes routiers du territoire à l'étude ;
- Travaux d'entretien de la voie ferrée et des équipements connexes, de même que leur réfection éventuelle ;
- Démantèlement de la voie ferrée et des équipements connexes à la fin de leur vie utile.

Le promoteur prendra toutes les mesures appropriées afin d'atténuer au maximum ces impacts potentiels.

## 10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

*« Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure. »*

Le calendrier de conception et de construction du projet s'étend de l'automne 2010 au printemps 2013 où la nouvelle desserte ferroviaire serait mise en service.

## 11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

*« Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé. »*

Le présent projet de desserte ferroviaire favorisera le développement du Parc Industriel Maritime Intermodal en marge des installations portuaires de Grande-Anse. La conception même de la desserte ferroviaire tient compte des développements industriels anticipés sur les terrains du terminal maritime de Grande-Anse.

## 12. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC

*« Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact, incluant les échanges avec les autochtones. »*

Le Port de Saguenay, le gestionnaire des installations portuaires de Grande-Anse et Promotion Saguenay se sont donnés comme condition fondamentale de la réalisation du projet son acceptabilité sociale. Pour mesurer le niveau d'acceptation sociale du projet, le promoteur a tenu deux réunions d'information et de consultation à La Baie, soit le 12 novembre et le 14 décembre 2009.

Ces rencontres ont permis de vérifier que la majorité des propriétaires potentiellement touchés par le projet étaient favorables à celui-ci, moyennant une juste compensation.

Dans le cadre des études environnementales sur le projet, le promoteur prévoit mettre en place un processus de consultation et d'information publique qui permettra de faire toute la lumière sur les attentes et les préoccupations du milieu par rapport au projet. Ces préoccupations seront prises en compte par le promoteur dans la conception et la gestion des ouvrages prévus afin de limiter au maximum les impacts du projet.

### 13. REMARQUES

*« Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires. »*

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 9 juillet 2010 par 