
RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

Liste par ministère ou organisme

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
1.	Agence canadienne d'évaluation environnementale	Direction régionale de la Capitale-Nationale	François Boulanger	6 juillet 2009	1 page.
2.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction régionale de la Capitale-Nationale	Suzanne Pilote	30 juillet 2009	2 pages.
3.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Guy Sanfaçon	15 février 2010	1 page.
4.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Guy Sanfaçon	1 ^{er} février 2010	6 pages.
5.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Guy Sanfaçon	25 août 2009	7 pages.
6.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Direction générale de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches	Line Drouin	8 février 2010	2 pages.
7.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Direction générale de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches	Line Drouin	14 août 2009	2 pages.
8.	Ministère des Transports	Direction de la Capitale-Nationale	Jean-François Saulnier	21 janvier 2010	1 page.
9.	Ministère des Transports	Direction de la Capitale-Nationale	Jean-François Saulnier	19 août 2009	1 page.
10.	Ministère du Conseil exécutif	Secrétariat aux affaires autochtones – Direction des relations et du suivi des ententes	Lucien-Pierre Bouchard	31 juillet 2009	1 page.
11.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Centre d'expertise hydrique – Direction de l'expertise hydrique	Paula Bergeron	19 janvier 2010	2 pages.
12.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Centre d'expertise hydrique – Direction des barrages publics	Pierre Aubé	31 mars 2010	2 pages.
13.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Centre d'expertise hydrique – Direction des barrages publics	Jacques J. d'Astous	25 août 2009	2 pages.

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
14.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction du patrimoine écologique et des parcs</i>	<i>Jean-Pierre Laniel</i>	<i>29 janvier 2010</i>	<i>1 page.</i>
15.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction du patrimoine écologique et des parcs</i>	<i>Jean-Pierre Laniel</i>	<i>21 janvier 2010</i>	<i>2 pages.</i>
16.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction du patrimoine écologique et des parcs</i>	<i>Jean-Pierre Laniel</i>	<i>3 septembre 2009</i>	<i>1 page.</i>
17.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction du patrimoine écologique et des parcs</i>	<i>Jean-Pierre Laniel</i>	<i>17 juillet 2009</i>	<i>2 pages.</i>
18.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>	<i>Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches</i>	<i>Daniel Veillette</i>	<i>6 novembre 2009</i>	<i>1 page.</i>
19.	<i>Ministère du Tourisme</i>	<i>Direction régionale de la Capitale-Nationale</i>	<i>Serge Fournier</i>	<i>22 juillet 2009</i>	<i>1 page.</i>
20.	<i>Pêches et Océans Canada</i>	<i>Océans, Habitat et espèces en péril – Région du Québec</i>	<i>Maryse Lemire</i>	<i>13 août 2009</i>	<i>2 pages.</i>



Agence canadienne
d'évaluation environnementale

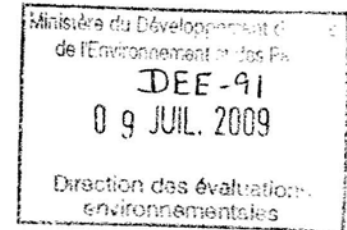
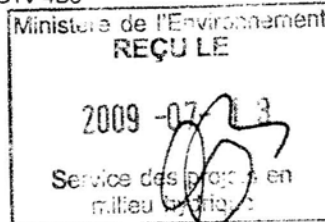
1141 route de l'Église
2^e étage, case postale 9514
Québec (Québec)
G1V 4B8

Canadian Environmental
Assessment Agency

1141 Route de l'Église
2nd floor, P.O. Box 9514
Québec, Québec
G1V 4B8

Québec, le 6 juillet 2009

Monsieur Robert Joly
Directeur intérimaire
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



Objet : Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. (3211-02-261)

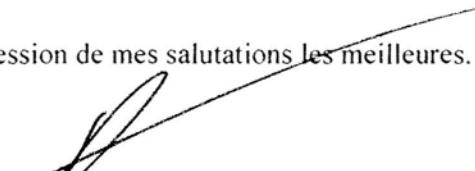
Monsieur,

Par la présente, nous vous confirmons que nous avons bien reçu le 4 mai dernier, le document d'avis de projet que vous nous avez acheminé relativement au projet en titre.

Nous vous informons que l'évaluation environnementale fédérale du projet en titre est complétée. À cet effet, nous vous référons au projet « *Réfection de la voie ferrée du train touristique de Charlevoix par le Groupe Le Massif inc* » (votre numéro de dossier est le 3217-08-08) pour lequel vous nous aviez confirmé le 19 octobre 2007, que le projet n'était pas visé par l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9). Compte tenu de cette situation, l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale pour la coordination ne s'appliquera pas.

Dans le cas où vous désirez obtenir des précisions sur l'évaluation environnementale fédérale, je vous invite à communiquer directement avec M. Yanick Matteau de Développement économique Canada qui a été responsable de l'évaluation environnementale fédérale. Son numéro de téléphone est le (514) 283-1120.

Veuillez agréer, Monsieur Joly, l'expression de mes salutations les meilleures.

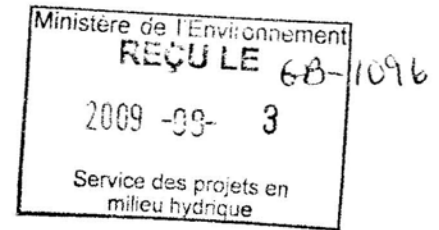

François Boulanger
Directeur régional – Québec

c.c. Yanick Matteau, Développement économique Canada

Canada

Direction régionale de la Capitale-Nationale

Le 30 juillet 2009



Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque-Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**OBJET : Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à
Chemin de fer Charlevoix inc.**

Monsieur,

Tel que demandé, nous avons analysé le projet mentionné en rubrique afin d'évaluer sa recevabilité, c'est-à-dire, sa conformité à la directive de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Cette directive indique au promoteur la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact qu'il doit réaliser.

Essentiellement, le projet de Chemin de fer Charlevoix, propriétaire de la voie ferrée depuis janvier 2009, vise à stabiliser à l'aide de gallions certains segments du remblai érigé en bordure du fleuve-Saint-Laurent au début des années 1900. Tous les travaux seront réalisés à partir de la voie ferrée.

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) est d'avis que les éléments requis par la directive du MDDEP ont été couverts adéquatement par l'étude, qu'il s'agisse de la mise en contexte et de la justification du projet, de la description du milieu concerné et du projet lui-même et enfin de l'analyse des impacts du projet et des mesures d'atténuation.

Par ailleurs, le projet ne semble pas avoir d'impact sur le territoire et les activités agricoles. Les tronçons qui exigent des travaux sont tous situés en bordure du fleuve Saint-Laurent. Bien que certaines sections du chemin de fer traversent des aires agricoles, notamment à Baie-Saint-Paul, aucun des tronçons à stabiliser n'est situé en zone agricole permanente.

Conséquemment, le MAPAQ n'a pas de commentaire particulier à formuler en regard du projet et de la procédure environnementale (analyse de la recevabilité de l'étude d'impact).

... 2



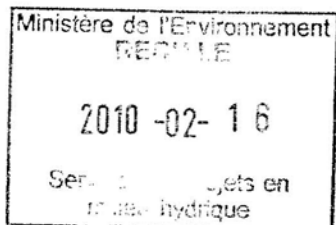
Enfin, notre conseiller, monsieur Jean-Maurice Hamel, demeure répondant pour le dossier et peut être joint pour toute question relative au territoire et aux activités agricoles. Vous pouvez le joindre par téléphone au 418 643-5742 ou par courriel à jean-maurice.hamel@mapaq.gouv.qc.ca.

Nous vous prions d'accepter, Monsieur, nos salutations les meilleures.


SUZANNE PILOTE, agronome
Directrice régionale

JMH/dt

c. c. : M. Florian Rochefort, agronome, CSA Saint-Hilarion



Québec, le 15 février 2010

Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à
Chemin de fer Charlevoix inc. (3211-02-261)**

Monsieur,

Pour faire suite au complément d'information que nous avons reçu de votre responsable de projet, monsieur Guillaume Thibault, par courrier électronique le 9 février dernier, à la suite de l'envoi de notre deuxième avis de recevabilité daté du 1^{er} février dernier, nous souhaitons tout d'abord remercier monsieur Thibault d'avoir pris le temps de répondre à nos interrogations et de nous avoir proposé des solutions. Notre avis s'appuie sur l'analyse effectuée par la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale.

D'un point de vue de santé publique, nous estimons que les réponses et les solutions proposées par votre ministère aux questions que nous avons soulevées répondent à nos préoccupations de santé publique. En conséquence, nous considérons que l'étude d'impact est maintenant recevable.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Guy Sanfaçon, Ph.D.
Pharmacologue-Toxicologue
Coordonnateur de l'unité de santé environnementale

GS/MS/lb

c. c. Mme Renée Levaque, DSP Capitale-Nationale



Québec, le 1^{er} février 2010

Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à
Chemin de fer Charlevoix inc. (3211-02-261)**

Monsieur,

La présente est pour donner suite à votre demande du 8 janvier dernier relativement à l'analyse de la recevabilité des réponses aux questions et commentaires que vous avez adressés au promoteur du projet cité en objet. Notre avis s'appuie sur l'analyse effectuée par la Direction de santé publique (DSP) de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale.

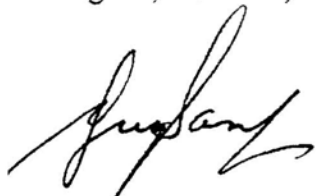
D'un point de vue de santé publique, nous estimons que les réponses aux questions sont insatisfaisantes. En conséquence, nous considérons que l'étude d'impact est toujours irrecevable sous sa forme actuelle. Vous trouverez dans l'analyse ci-jointe un tableau récapitulatif des éléments d'importance qui doivent être complétés par le promoteur pour que l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux du projet soit adéquate. Ces éléments concernent le bruit et la qualité de vie en phases de construction et d'exploitation et la sécurité routière et ferroviaire en phase de construction.

Enfin, nous nous demandons pourquoi certaines questions soulevées par la DSP dans son premier avis de recevabilité n'ont pas été adressées au promoteur. Ces points concernent la qualité de l'air, le récréotourisme, le bruit et la qualité de vie.

... 2

Notre avis final vous sera donc communiqué lorsque le promoteur aura répondu à la deuxième série de questions soulevées dans le document ci-joint.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Guy Sanfaçon', written in a cursive style.

Guy Sanfaçon, Ph.D.
Pharmacologue-Toxicologue
Coordonnateur en santé environnementale

GS/MS/lb

p. j.

c. c. Madame Renée Levaque, DSP Capitale-Nationale

Le 1^{er} février 2010

Monsieur Guy Sanfaçon
Coordonnateur en santé environnementale
Direction de la protection de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, chemin Sainte-Foy, 11^e étage
Québec (Québec) G1S 2M1

N/Réf : 300-2009-01

Objet : Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. (3211-02-261)

Monsieur Sanfaçon,

En réponse à votre lettre du 13 janvier dernier, nous demandant une analyse d'un point de vue de santé publique au regard de la recevabilité du document contenant les réponses aux questions et commentaires adressés à l'initiateur, vous trouverez ci-joint, un tableau rappelant les éléments qui nous souhaitons voir élaborés et nos commentaires relativement aux réponses formulées. Dans l'ensemble, il nous apparaît que peu des questions posées reçoivent une réponse satisfaisante. **En conséquence, nous ne considérons pas ce document recevable.**

Vous trouverez au tableau 1, six (6) questions posées et répondues par l'initiateur de manière satisfaisante, bien que pas toujours de façon complète. De fait, les réponses concernent principalement des éléments de format plutôt que de contenu.

Le tableau 2 présente les commentaires et questions pour lesquels nous considérons que les réponses sont insatisfaisantes.

Enfin certains éléments soulevés antérieurement n'ont pas été retenus par le MDDEP. Ils concernent principalement la qualité de l'air (1), le bruit et la qualité de vie (1), le récréotourisme (1). Nous avons également émis des commentaires au regard de l'évaluation des impacts (3) qui n'ont pas été retenus. Enfin sept (7) commentaires d'ordre plus général ont été émis, notamment sur la qualité des cartes et sur le manque de précision des informations présentées.

En somme, il nous apparaît que ce document couplé à l'étude d'impact ne permet pas d'avoir toutes les informations nécessaires pour prendre une décision éclairée sur le projet. Il est clair que 12 des 25 tronçons ont déjà fait l'objet d'une mesure d'exception pour que les travaux de stabilisation soient réalisées de manière urgente sans qu'une

étude d'impact n'ait été produite. Toutefois, cela ne justifie pas de bâcler l'étude d'impact préparée pour les 13 derniers tronçons. Nous sommes d'accord avec l'initiateur qu'il y a un dosage à faire dans le niveau de détails à présenter. Cependant, dans l'état actuel des choses, il reste des précisions à apporter pour bien évaluer le projet (ex. : le transport du galion, les préoccupations de la population, la séquence des travaux, la nature des impacts, la méthode d'évaluation de ces impacts, la surveillance environnementale).

Espérant que cette analyse vous convienne, recevez Monsieur Sanfaçon, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Renée Levaque, M. Sc.
Coordonnatrice
Équipe santé et environnement

Tableau 1. Réponses aux questions et commentaires du MSSS, retenues par le MDDEP

Section de l'étude d'impact	Page (paragraphe)	Commentaires / Questions du MDDEP	Recevabilité des réponses
(Commentaire général)	p. 27, dernier para :	<ul style="list-style-type: none"> Il serait plus juste d'écrire six municipalités et un territoire non organisé. 	Réponse à la question QC-6 satisfaisante
2.2 Bruit et qualité de vie (phases construction et exploitation)	p. 29 : tableau 2.8	<ul style="list-style-type: none"> Le tableau devrait être plus complet. En effet, pour apprécier l'impact du projet sur le bruit et la qualité de vie des résidents et touristes, il faudrait départager les résidences selon qu'elles sont principales, saisonnières ou louées (chalets). Leur localisation sur une carte nous apparaît nécessaire. 	Réponse à la question QC-7 satisfaisante, mais incomplète. En effet, on indique que les tronçons 7, 13 et 8 regroupent des établissements touristiques sans pour autant indiquer les mesures qui seront prises pour avoir le plus faible impact sur ces touristes.
(Commentaire général)	p. 29, tableau 2.8 :	<ul style="list-style-type: none"> Il serait pertinent d'indiquer en plus de la localisation, le nom de la municipalité ou du TNO dans lequel le tronçon à être réparé se situe (voir tableau 1.1). 	Réponse à la question QC-7 satisfaisante
2.2 Bruit et qualité de vie (phases construction et exploitation)	p. 34, 1 ^{re} ligne :	<p>«Suite à des discussions entreprises avec les différentes municipalités de la région, l'horaire de travail sera de 6 h 00 à 18 h 00.»</p> <ul style="list-style-type: none"> Selon la directive du MDDEP en matière de bruit, la période de nuit s'étend de 22 h à 7 h le matin, et non 6 h. Pourquoi le consultant prévoit-il débiter les travaux une heure plus tôt? Cela ne devrait poser aucun problème le long de certains tronçons (ex. : tronçons 1, 2, 10 et 11) puisqu'aucune résidence à proximité de la voie ferrée n'a été répertoriée. Qu'en est-il pour les autres tronçons ? 	Réponse à la question QC-11 peu convaincante Une explication qui se vaut, mais il nous semble que beaucoup de temps est consacré en début de journée pour le « briefing »!
Sécurité routière et ferroviaire (durant la phase construction)	p.46, section 4.2.1.8 Transport et circulation terrestre p.48, section 4.2.1.12 Sécurité	<p>Sécurité routière</p> <ul style="list-style-type: none"> Il s'agit de 833 voyages pleins, mais il faut aussi que le camion retourne à la carrière; il s'agit donc plutôt de 1666 passages de camions sur la 138. Quelle proportion du trafic routier représente cette «augmentation temporaire de la circulation routière» (p. 48) ? 	Réponse à la question QC-18 satisfaisante, mais incomplète En effet, la réponse ne couvre pas le quartier avoisinant la gare de triage où seront remplis les wagons-trémies, tel que demandé par le MDDEP.
(Commentaire général)	p. 51, section 5 Surveillance environnementale	<ul style="list-style-type: none"> Cette section ne nous apparaît pas correspondre aux exigences de la directive. De plus, ce qui est annoncé dans le premier paragraphe n'est pas décrit dans les cinq lignes qui suivent. Le suivi environnemental est absent de ce chapitre 	Réponse à la question QC-20 demeure incomplète En effet, bien que le lecteur en apprend un peu plus sur le suivi environnemental, le texte ne nous semble toujours pas correspondre aux exigences de la directive. Nous laissons au MDDEP le soin de trancher.

Tableau 2. Réponses insatisfaisantes aux questions et commentaires du MSSS, retenues par le MDDEP

Section de l'étude d'impact	Page (paragraphe)	Commentaires / Questions	État
(Commentaire général)	p. 4 :	«En général, les citoyens approuvent le projet, mais sont réticents quant à l'impact qu'il pourrait avoir sur leur compte de taxes notamment, ainsi que sur la quiétude de leur milieu de vie.» <ul style="list-style-type: none"> Le consultant soulève ces préoccupations, mais n'en discute pas, contrairement à ce qui est demandé dans les directives (p. 15). 	La réponse à la question QC-3 est insatisfaisante En effet, dans la réponse on ne traite que de l'opération du train. La réponse ne correspond pas à ce qui est demandé dans la directive (p. 5)
2.2 Bruit et qualité de vie (phases construction et exploitation)	p. 34, dernier para : dans les secteurs concernés ?	«Les travaux s'échelonneront d'avril à novembre 2010.» <ul style="list-style-type: none"> Rien dans l'étude d'impact n'indique dans quel ordre seront restaurés les tronçons ? Y aura-t-il arrêt des travaux durant le pic de la saison touristique ? Combien de temps dureront les travaux sur chaque tronçon ? Est-il prévu de travailler par mauvais temps ? L'horaire des travaux tiendra-t-il compte des activités touristiques ? 	Réponse à la question QC-12 insatisfaisante En effet, bien que l'on indique que les travaux débuteront par les secteurs les plus à risque, ces derniers ne sont pas identifiés. On ne traite pas des travaux durant le pic de la saison touristique.
2.2 Bruit et qualité de vie (phases construction et exploitation)	p. 44, 3 ^e para :	«...les travaux seront réalisés à marée basse, [...]» <ul style="list-style-type: none"> En ne travaillant qu'à marée basse, combien cela représente-t-il de jours ouvrables entre avril et novembre ? 	Réponse à la question QC-13 insatisfaisante Même en se référant à la réponse à la question QC-12, nous n'avons pas la réponse concernant les travaux à marée basse seulement. Nous comprenons qu'il est impossible de donner les détails puisque cela dépendra de la date du début des travaux, mais il est tout de même possible de déterminer la contrainte de la marée basse sur la durée des travaux.
Sécurité routière et ferroviaire (durant la phase construction)	p. 40, 5 ^e para :	Sécurité ferroviaire «La voie ferrée faisant l'objet d'une exploitation par un train de marchandises...» <ul style="list-style-type: none"> À quelle fréquence ce train de marchandises circule-t-il sur la voie ferrée ? Comment se fera le partage de la voie pour les wagons de marchandises et les wagons-basculés ? 	Réponse à la question QC-19 insatisfaisante Il est dit que l'horaire et la séquence des travaux ont été prévus, mais ils ne sont pas présentés, or c'est ce qui est demandé.
Sécurité routière et ferroviaire (durant la phase construction)	p. 46, 4 ^e para :	« les périodes allouées aux activités de construction [...] tiendront compte de l'horaire des trains de marchandises qui ne sera pas perturbé.» <ul style="list-style-type: none"> Quel est cet horaire? Quelles mesures de sécurité seront prises pour éviter un accident sur la voie ferrée (autre qu'un déversement accidentel d'hydrocarbures) ? 	



Québec, le 25 août 2009

Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à
Chemin de fer Charlevoix inc. (3211-02-261)**

Monsieur,

La présente est pour donner suite à votre demande du 8 juillet dernier relativement à l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du projet cité en objet. Notre avis s'appuie sur l'analyse effectuée par la Direction de santé publique (DSP) de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale.

D'un point de vue de santé publique, nous estimons l'étude d'impact irrecevable sous sa forme actuelle. En effet, plusieurs éléments d'importance doivent être complétés par le promoteur pour que l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux du projet soit adéquate. Les éléments concernant la qualité de l'air durant la phase de construction, le bruit et la qualité de vie pendant les phases de construction et d'exploitation, la sécurité routière et ferroviaire en phase de construction et, à moindre degré, le paysage et le récréotourisme nécessitent des informations supplémentaires. D'autre part, plusieurs commentaires ont été émis par la DSP en ce qui a trait à la lisibilité et l'intelligibilité de l'étude d'impact.

Notre avis final vous sera donc communiqué lorsque le promoteur aura répondu aux questions soulevées dans le document ci-joint.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

pour Guy Sanfaçon, Ph.D
Pharmacologue-Toxicologue
Coordonnateur en santé environnementale

GS/MS/lb

p.j.

c. c. Madame Renée Levaque, DSP Capitale-Nationale

Le 25 août 2009

Monsieur Guy Sanfaçon
Coordonnateur en santé environnementale
Direction de la protection de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, chemin Sainte-Foy, 11^e étage
Québec (Québec) G1S 2M1

N/Réf : 300-2009-01

**Objet : Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à
Chemin de fer Charlevoix inc. (3211-02-261)**

Monsieur Sanfaçon,

En réponse à votre lettre du 4 mai dernier, nous demandant une opinion de santé publique au regard de la recevabilité de l'étude d'impact sur le projet en titre, vous trouverez ci-dessus, une description sommaire du projet, les éléments du milieu récepteur qui ont fait l'objet de notre analyse et ce qu'il nous apparaît manquer à l'étude pour la considérer recevable.

1. Description sommaire du projet

La voie ferrée reliant Limoilou à Clermont était la propriété de Chemin de fer Charlevoix inc. jusqu'à ce qu'elle soit acquise par Groupe Le Massif inc. via Train touristique Charlevoix inc. en 2009. Il s'agit d'un tronçon de 145 km construit au début des années 1900 «sur un remblai érigé en bordure du fleuve Saint-Laurent.»¹ Des vingt-cinq sections identifiées comme nécessitant des travaux de stabilisation, douze ont été traitées en urgence par soustraction au processus d'évaluation environnementale. Les treize sections restantes (39,3 km) font l'objet de la présente étude d'impact. «Elles requièrent une stabilisation par ajout de gallion, là où les forces érosives ont déplacé celui mis en place initialement. La recharge de gallion sera réalisée uniquement sur le remblai enroché existant, afin de remplacer les pierres manquantes.»²

¹ Roche (2009) *Réfection de l'enrochement de treize sections le long de la voie ferrée dans les municipalités régionales de comté de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est. Étude d'impact.* p.2.

² Idem. p. 2.

2. Éléments du milieu récepteur analysés et information manquante

D'un point de vue de santé publique, les éléments sensibles que nous avons retenus lors de notre analyse, concernent la qualité de l'air durant la phase construction, le bruit et la qualité de vie durant les phases construction et exploitation, la sécurité routière et ferroviaire durant la phase construction et, à un moindre degré, le paysage et le récréotourisme.

D'entrée de jeu, nous tenons à souligner qu'il ne s'agit pas de contester que l'exploitation des bancs d'emprunt, la route et la voie ferrée génèrent déjà poussières et bruit. Il nous semble toutefois que l'étude d'impact doit s'attarder à démontrer si le volume supplémentaire de roche extraite, de passages de camions, de circulation de wagons-basculés contribueront et, le cas échéant, dans quelle mesure, à une augmentation des poussières et du bruit. La même question se pose en terme de sécurité routière (augmentation des passages de camions) et ferroviaire (circulation des wagons-basculés et des trains de marchandises). Plus particulièrement, nous avons relevé les points suivants :

Qualité de l'air (phase construction)

p. 40, 4^e para : «L'exploitation des bancs générera des poussières. [ceux-ci] font déjà l'objet d'une exploitation [...] qualité de l'air ambiant y est régulièrement altérée et ne le sera pas davantage [...]

- Quelque 35 000 t de gallion seront extraites des bancs (Clermont, Baie Saint-Paul et Saint-Joachim. Quelle proportion sera extraite de chacune des carrières ? Quelle proportion de leur production annuelle cela représente-t-il ? Y a-t-il des résidences à proximité ? Le chemin d'accès est-il gravelé ? Combien de camions desserviront chacune des carrières ? Combien de passages (allers et retours) cela représentera-t-il ?

Bruit et qualité de vie (phases construction et exploitation)

p. 29 : tableau 2.8

- Le tableau devrait être plus complet. En effet, pour apprécier l'impact du projet sur le bruit et la qualité de vie des résidents et touristes, il faudrait départager les résidences selon qu'elles sont principales, saisonnières ou louées (chalets). Leur localisation sur une carte nous apparaît nécessaire.
- Par ailleurs, le tronçon 13 est le plus long (7,30 milles) et traverse un secteur où quelques 65 résidences seraient situées en bordure de la voie ferrée sans que la distance ne soit spécifiée. Il faudrait documenter ces dimensions (niveau d'occupation, distance de la voie ferrée et des travaux, bruit généré, etc.) de manière plus exhaustive.

p.34, 1^{ère} ligne : «Suite à des discussions entreprises avec les différentes municipalités de la région, l'horaire de travail sera de 6 h 00 à 18 h 00.»

- Selon la directive du MDDEP en matière de bruit, la période de nuit s'étend de 22 h à 7 h le matin, et non 6 h. Pourquoi le consultant prévoit-il débiter les travaux une heure plus tôt? Cela ne devrait poser aucun problème le long de

certaines tronçons (ex. : tronçons 1, 2, 10 et 11) puisqu'aucune résidence à proximité de la voie ferrée n'aurait été répertoriée. Qu'en est-il pour les autres tronçons ?

p. 34, dernier para : «Les travaux s'échelonnent d'avril à novembre 2010.»

- Rien dans l'étude d'impact n'indique dans quel ordre seront restaurés les tronçons ? Y aura-t-il arrêt des travaux durant le pic de la saison touristique ? Combien de temps dureront les travaux sur chaque tronçon ? Est-il prévu de travailler par mauvais temps ? L'horaire des travaux tiendra-t-il compte des activités touristiques dans les secteurs concernés ?

p. 44, 3^e para : «...les travaux seront réalisés à marée basse, [...]»

- En ne travaillant qu'à marée basse, combien cela représente-t-il de jours ouvrables entre avril et novembre ?

Sécurité routière et ferroviaire (durant la phase construction)

p.46, section 4.2.1.8 Transport et circulation terrestre

p. 48, section 4.2.1.12 Sécurité

Sécurité routière

- À vol d'oiseau, Saint-Joachim se situe approximativement à 65 km de Clermont, tandis que Baie Saint-Paul est à quelque 30 km, ce qui nous apparaît être plus que «quelques kilomètres» (p. 46, 1^{er} para)!
- Quel volume de gallion sera extrait de chacune des 2 carrières (BSP et SJ) ? Cette extraction se fera-t-elle simultanément ?
- Il s'agit de 833 voyages pleins, mais il faut aussi que le camion retourne à la carrière; il s'agit donc plutôt de 1666 passages de camions sur la 138. Quelle proportion du trafic routier représente cette «augmentation temporaire de la circulation routière» (p. 48) ?

Sécurité ferroviaire

p. 40, 5^e para : «La voie ferrée faisant l'objet d'une exploitation par un train de marchandises...»

- À quelle fréquence ce train de marchandises circule-t-il sur la voie ferrée ?
- Comment se fera le partage de la voie pour les wagons de marchandises et les wagons-bascules ?

p. 46, 4^e para : « les périodes allouées aux activités de construction [...] tiendront compte de l'horaire des trains de marchandises qui ne sera pas perturbé.»

- Quel est cet horaire? Quelles mesures de sécurité seront prises pour éviter un accident sur la voie ferrée (autre qu'un déversement accidentel d'hydrocarbures) ?

Le paysage et le récréotourisme (phase construction)

Nous sommes d'accord avec l'analyse que fait le consultant relativement au paysage. Il s'agit de travaux relativement limités dans le temps qui pourraient incommoder les résidents qui vivent à proximité des tronçons à réparer.

En ce qui concerne le récréotourisme, il semblerait que les tronçons 7, 8, 9, 12 et 13 pourraient être les plus affectés parce qu'accessibles par le réseau routier.

- Est-il possible d'imaginer une séquence des travaux qui éviterait que ces cinq tronçons soient affectés en même temps?

En somme, après lecture de l'étude d'impact, ces questions demeurent sans réponse. C'est pourquoi, à cette étape du processus, **nous considérons, d'un point de vue de santé publique, que l'étude d'impact est non recevable.**

Enfin, nous présentons en complément d'analyse dans les lignes qui suivent, quelques commentaires en rapport avec l'étude d'impact.

Commentaires sur l'évaluation des impacts

p. 35, 5^e para : Méthode générale

- Le consultant ne décrit pas la méthode retenue ni les incertitudes et biais s'y rattachant (directives, p. 14)
- De plus, le lecteur doit pouvoir suivre facilement le raisonnement du consultant pour déterminer et évaluer les impacts à son tour.

p. 36, section 4.1.1.2 :

- Toute cette section réfère aux impacts avant atténuation. Or, bien que le tableau 4.1 fasse état des interactions entre les composantes du projet et les éléments du milieu récepteur, il n'y a pas de tableau qui présente le type d'impact et son importance pour chacune des interactions et ce, avant atténuations.

p. 39, section 4.1.3 :

- Le consultant présente les éléments du milieu, mais ne les décrit pas. Le lecteur ne sait donc pas ce que chacun des éléments comprend; cela entraîne de la confusion au moment de la détermination et de l'évaluation des impacts.
- Ainsi, dans la section 4.2.1.8 Transport et circulation terrestre, on traite d'achalandage, tandis qu'à la section 4.2.2.5 Transport et circulation terrestre, on y parle plutôt de sécurité des usagers, tout comme dans la section 4.2.2.7 Sécurité d'ailleurs!

p. 39, dernier para : «Bien que les impacts soient décrits pour chacune des sources [...], l'évaluation de l'importance se fait globalement pour l'ensemble de la période de construction puis [...] de la phase exploitation et présence de l'infrastructure.»

- Ne connaissant pas l'évaluation des impacts avant atténuation, il devient difficile pour le lecteur d'apprécier l'analyse de l'impact résiduel du consultant.

Commentaires généraux

- De manière générale, les cartes manquent de clarté.

p. 4 : «En général, les citoyens approuvent le projet, mais sont réticents quant à l'impact qu'il pourrait avoir sur leur compte de taxes notamment, ainsi que sur la quiétude de leur milieu de vie.»

- Le consultant soulève ces préoccupations, mais n'en discute pas, contrairement à ce qui est demandé dans les directives (p. 15).

p. 4, dernière ligne : «Le train touristique...sera en service régulier durant les saisons touristiques d'été et d'hiver, alors qu'un service nolisé sera disponible en automne et au printemps, selon les calendriers d'activités touristiques...».

- À quelle fréquence journalière ce service de train et de navette routière sera-t-il offert ?

À la page 13 on lit : «L'action des glaces a donc un effet significatif sur le maintien du galion [la glace peut transporter des blocs de 15 jusqu'à 175 tonnes et mesurant jusqu'à 7 m – le galion est un bloc de 1 m -], ce qui explique les travaux de réfection récurrents le long de la voie ferrée.». Par ailleurs, à la page 34 on peut lire : «comme le projet vise la réfection d'un ouvrage existant constitué d'un enrochement, aucune variante n'a été envisagée.»

- Dans un esprit de développement durable, pourquoi le consultant n'a-t-il pas considéré d'autres méthodes de remblai, plus résistantes à l'affront des glaces ?

p. 14, 3^e para :

- reprend ce qui a été dit dans le premier para de la p. 13.

p. 27, dernier para :

- Il serait plus juste d'écrire six municipalités et un territoire non organisé.
- De plus, il serait intéressant que la première carte géographique présentée, détaille tous les noms qui seront mentionnés dans le texte (municipalité, cap, anse, baie), de même que les limites territoriales des municipalités et TNO.
- Enfin, il serait utile d'identifier le nouveau nom de la municipalité avec, entre parenthèses, l'ancien nom (ex. : La Malbaie (Pointe-au-Pic)).

p. 29, tableau 2.8 :

- En plus de la localisation, il serait pertinent d'indiquer le nom de la municipalité ou du TNO dans lequel le tronçon à être réparé se situe (voir tableau 1.1).

p. 43 Érosion des berges

- «L'empiètement original du talus» nous apparaît comme un meilleur choix d'élément du milieu que l'«érosion des berges». En effet, il s'agit de déterminer quel sera l'impact de l'enrochement sur ce qu'il y a présentement dans le

milieu, soit un empiètement. Le consultant décrit en détail ce qui sera fait pour ne pas agrandir cet empiètement et ainsi minimiser l'impact sur l'environnement. Par la suite, en phase exploitation, (p. 48) l'empiètement du talus pourrait subir une érosion en raison des glaces, des vagues et des marées. Comme mesure de mitigation, il s'agit alors de faire des inspections régulières du talus pour éviter sa détérioration.

p. 44, section 4.2.1.4 Végétation aquatique et riveraine : «...la méthode de travail permettra d'éviter tout déversement de gallion sur celle-ci.»

- Quelle est cette méthode de travail qui n'est pas décrite dans la section 3.1

p. 45, 2^e para : Détermination du calendrier de travail avec les responsables de la réserve faunique du Cap-Tourmente.

- Il serait souhaitable de faire la même chose avec les municipalités concernées, de sorte que la saison touristique avec tout ce que cela comporte d'organisations d'activités et de festivités et les touristes soient pris en compte dans le calendrier des travaux afin de minimiser les impacts sur le récréotourisme.

p.46, section 4.2.1.8 Transport et circulation terrestre

- On devrait plutôt lire : Transports routier et ferroviaire
- On apprend beaucoup d'éléments dans ce paragraphe. Or, cela devrait plutôt être discuté dans la section 3 de l'étude.
- Que veut dire «Le transport routier s'effectuera de façon discontinue, en fonction des besoins» ? Ces explications devraient être consignées dans la section 3 de l'étude.

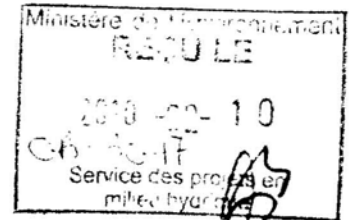
p. 51, section 5 Surveillance environnementale

- Cette section ne nous apparaît pas correspondre aux exigences de la directive.
- De plus, ce qui est annoncé dans le premier paragraphe n'est pas décrit dans les cinq lignes qui suivent.
- Le suivi environnemental est absent de ce chapitre.

Espérant que cette analyse vous convienne, recevez Monsieur Sanfaçon, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Renée Levaque, M. Sc.
Équipe Santé et environnement

cc : Monsieur Henri Prud'homme, coordonnateur



Le 8 février 2010

Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

N/Réf. : 5740.0028

**Objet : Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à
Chemin de fer Charlevoix inc.**

Monsieur,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vous sollicitez l'avis du ministère des Ressources naturelles et de la Faune afin d'analyser les réponses du promoteur aux questions et commentaires qui lui ont été acheminés lors du premier examen de la recevabilité de l'étude d'impact.

La Direction générale de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches a analysé les réponses du promoteur et désire porter à votre attention les commentaires suivants :

- Globalement, l'initiateur du projet a répondu de façon très sommaire aux demandes (questions 5, 8, 12, 16 et 17) que nous lui avons formulées afin de documenter les habitats du poisson et les aires de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA) susceptibles d'être affectés par le projet.

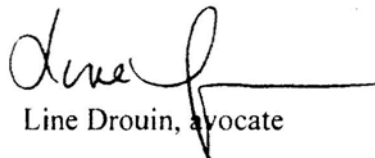
...verso

- En ce qui concerne l'échéancier des travaux, soit pour les questions 12 et 17, nous soulignons la nécessité que cet échéancier soit planifié de façon à éviter tous travaux sur le tronçon 8 entre le 1^{er} avril et le 30 mai. Ce tronçon est situé dans les ACOA suivants : Baie-Saint-Paul (02-03-0135) et Banc Saint-Joseph (02-03-0197). Il s'agit d'habitats fauniques dans lesquels les concentrations d'oiseaux au printemps sont régulières et significatives et nous souhaitons minimiser le dérangement des oiseaux par le bruit pendant la période de repos migratoire.

En terminant, dans la perspective où le promoteur tient compte des commentaires formulés, la Direction générale de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches considère l'étude d'impact recevable.

Nous espérons le tout à votre satisfaction et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice générale,



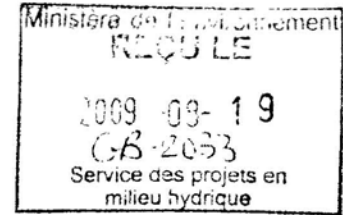
Line Drouin, avocate

LB/mp

c. c. M. Marcel Grenier, Direction de l'environnement et de la coordination



Le 14 août 2009



Monsieur Gilles Brunet
Chef du service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Analyse de la recevabilité de l'étude d'impact concernant la réfection de l'enrochement de treize sections de la voie ferrée, totalisant 39,3 km, dans les MRC de La Côte-de-Beaupré, Charlevoix et Charlevoix-Est sur le bord du fleuve entre le cap Tourmente et Pointe-au-Pic

N^o dossier : 5740.0046

Monsieur,

Nous avons effectué l'analyse des informations contenues dans l'étude d'impact présentée et voici nos commentaires.

La présence de végétation littorale indique souvent la présence d'habitats fauniques de forte valeur. La description et la localisation de ces étendues de végétation littorale (figure 2.2) semblent manquantes pour les tronçons 9 à 13. De plus, la méthode utilisée pour les tronçons 1 à 8 ne donne pas suffisamment de précision sur la nature et l'étendue de ces zones de végétation. L'évaluation des impacts sur la végétation littorale à la section 4.2.1.4 doit être refaite à la lumière de données plus précises, en estimant les superficies qui seront affectées par le nouvel enrochement.

Dans les aires de concentration d'oiseaux aquatiques, des pertes d'habitats seront occasionnées par le projet. L'étude d'impact doit documenter l'envergure de ces pertes d'habitats en superficie et en estimer l'impact sur les populations d'oiseaux. De plus, afin d'éviter le dérangement des oiseaux, les périodes durant lesquelles les travaux peuvent être réalisés doivent être soigneusement déterminées, tronçon par tronçon. Les données du MRNF prises lors des inventaires aériens de 2001 et de 2007-2008 peuvent être utiles à cet effet.

...2

confirmer
par un botaniste
à l'ide présence

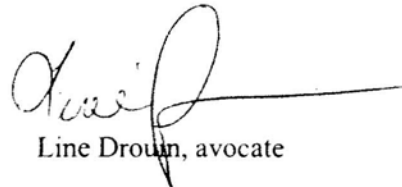
Nous ne sommes pas en accord avec l'énoncé indiquant qu'*il ne se produira pas de perte d'habitats du poisson* (page 44). Nous souhaitons que la perte et la détérioration d'habitats, causées par l'ajout d'envolement sous la ligne des hautes eaux, soient documentées et qu'une proposition soit élaborée dans l'étude d'impact à l'effet de compenser cet impact.

Les profils-types d'envolement proposés à l'annexe 3 devraient être revus tronçon par tronçon afin de diminuer la perte et la détérioration d'habitats dans les secteurs de plus forte valeur faunique, soit les zones où la végétation littorale est présente et les aires de concentration d'oiseaux aquatiques.

Pour être jugée recevable, cette étude devra, par conséquent, être complétée afin d'obtenir tout l'éclairage nécessaire sur le projet en regard de ses impacts sur la faune et les habitats.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice générale,

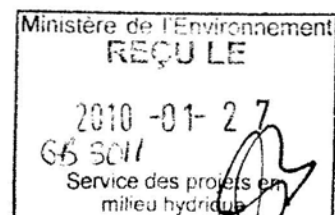


Line Drouin, avocate

LD/CD/pp

c.c. : Marcel Grenier, directeur de l'environnement et de la coordination, MRNF

Québec, le 21 janvier 2010



Monsieur Gilles Brunet
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales
Ministère du développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur,

Nous avons pris connaissance du document contenant les réponses aux questions et commentaires concernant le projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. Nous n'avons pas de commentaire particulier à formuler en ce qui concerne les éléments à prendre en considération par le Ministère des Transports du Québec.

Pour tout renseignement additionnel, vous pouvez communiquer avec monsieur Michaël Laliberté-Grenier au 418 380-2003, poste 2318.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

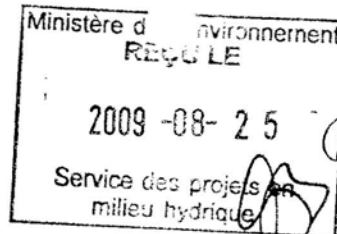
Le directeur,

Jean-François Saulnier, ing.

c. c. M. Gabriel Laviolette, ing., chef de Service des inventaires et du plan
M. Rémy Guay, chef du Centre de services de La Malbaie



Québec, le 19 août 2009



Monsieur Gilles Brunet
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

OBJET : Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à
Chemin de fer Charlevoix inc. (3211-02-261)
GCO : 20090713-3

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact pour le projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. et nous n'avons pas de commentaire particulier à formuler en ce qui concerne les éléments à prendre en considération par le ministère des Transports du Québec.

Nous rappelons au promoteur qu'il devra s'assurer de respecter la limite de charge permise sur la route 138, lors de l'acheminement des gallions par camion, selon la période de l'année (habituelle ou de dégel), les travaux de construction devant avoir lieu d'avril à novembre 2010.

Nous demeurons à votre disposition pour toute information additionnelle dont vous pourriez avoir besoin. Pour des questions, vous pouvez communiquer avec madame Carole Leclerc au 418 380-2003, poste 2318.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

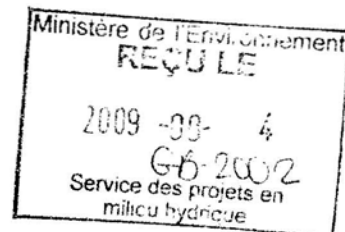
Jean-François Saulnier, ing.



c. c. M. Gabriel Laviolette, ing., chef du Service des inventaires et du plan
M. Rémy Guay, chef du Centre de services de La Malbaie

Québec, le 31 juillet 2009

Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



Monsieur,

La présente donne suite à la demande d'avis que vous avez adressée à M. André Maltais le 8 juillet 2009 relativement au *Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc.*

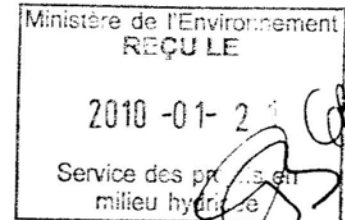
Le Secrétariat aux affaires autochtones a pris connaissance de l'étude d'impact relative au projet de dragage. En regard des informations disponibles, nous n'avons pas de commentaire particulier à formuler.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

Lucien-Pierre Bouchard

Direction de l'expertise hydrique



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 19 janvier 2010

OBJET : Réfection de l'enrochement de treize sections le long de la
voie ferrée dans les municipalités régionales de comté de
la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est

Réf. : 3211-02-261

Veillez trouver ci-joint les commentaires de M. Martin Ferland, ingénieur au Centre d'expertise hydrique du Québec, à l'égard de votre demande relative au projet mentionné en objet.

N'hésitez pas à communiquer avec M. Ferland au numéro de téléphone 418 521-3825, poste 7160 pour tout renseignement supplémentaire concernant l'avis demandé.

La directrice,

Paula Bergeron, Ing.

PB/SD/ch

p. j.

Direction des barrages publics

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Pierre Aubé, directeur
Direction des barrages publics

DATE : Le 18 janvier 2010

OBJET : **Réfection de l'enrochement de treize sections le long de la voie ferrée dans les municipalités régionales de comté de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est**

La Direction des évaluations environnementales a sollicité l'assistance du Centre d'expertise hydrique du Québec dans le cadre du projet de remblayage le long du chemin de fer appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. entre Saint-Irénée et Saint-Joachim. Dans le cadre de ce projet, Chemin de fer Charlevoix présente au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), une demande de procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

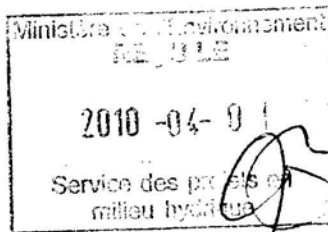
Pour faire suite à cette demande, nous avons analysé les réponses aux questions et commentaires du MDDEP préparé par la firme Roche relativement au projet mentionné en objet. Plus particulièrement, nous nous sommes attardé à la question QC-10 page 33 à la page 8 du document. Compte tenu des conditions hydrauliques, nous considérons que les informations indiquées sur les sections types des travaux d'enrochement et qui sont présentées à l'annexe 2 du document sont incomplètes. Ainsi, les types de matériaux, les calibres ainsi que les épaisseurs proposés ne sont pas indiqués sur les sections types. Ces informations nous permettraient de valider la stabilité des ouvrages proposés. Nous aimerions également prendre connaissance des coupes types, signées par un ingénieur, lorsqu'elles seront disponibles. Aussi, il est important de mentionner que la clef devra être encastrée dans le pied du talus.

Nous demeurons à votre disposition pour tous renseignements additionnels.

MF/mr


Martin Ferland, ing., M.B.A.

c.c. M. Jacques d'Astous



NOTE

DESTINATAIRE : M. Gilles Brunet, chef de service
Direction des évaluations environnementales

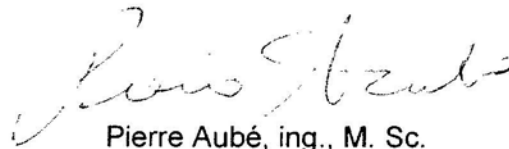
DATE : Le 31 mars 2010

OBJET : ***Réfection de l'enrochement de treize sections le long de la voie ferrée dans les municipalités régionales de comté de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est.***

Nous vous transmettons une note que M. Martin Ferland, ingénieur à la Direction des barrages publics, me transmettait concernant le sujet mentionné en rubrique.

N'hésitez pas à communiquer avec monsieur Ferland au numéro de téléphone 418 521-3825, au poste 7160, pour tout renseignement supplémentaire que vous jugerez opportun.

Le directeur,



Pierre Aubé, ing., M. Sc.

PA/lab

p.j.

c.c. M. Guillaume Thibault, chargé de projet
Direction des évaluations environnementales

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Pierre Aubé, directeur
Direction des barrages publics

DATE : Le 29 mars 2010

OBJET : **Réfection de l'enrochement de treize sections le long de la voie ferrée dans les municipalités régionales de comté de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est**

La Direction des évaluations environnementales a sollicité l'assistance du Centre d'expertise hydrique du Québec dans le cadre du projet de remblayage le long du chemin de fer appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. entre Saint-Irénée et Saint-Joachim. Dans le cadre de ce projet, Chemin de fer Charlevoix présente au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), une demande de procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

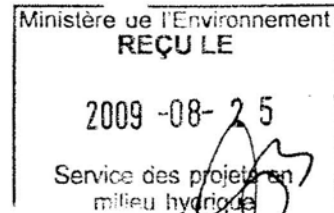
Pour faire suite à cette demande, nous avons pris connaissance des coupes types préparées par la firme Roche relativement au projet mentionné en objet. Compte tenu des conditions hydrauliques, nous considérons que les informations indiquées sur les sections types des travaux d'enrochement sont adéquates. Ainsi, les types de matériaux, les calibres ainsi que les épaisseurs proposés sont conforme aux exigences.

Nous demeurons à votre disposition pour tous renseignements additionnels.


Martin Ferland, ing., M.B.A.

MF/mr

c. c. M. Jacques d'Astous, ing., chef du Service de la gestion et de l'évaluation de la sécurité



GB-2009
Guillemot

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Brunet, chef de service
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 25 août 2009

OBJET : **Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. (3211-02-261)**

La présente note fait suite à votre demande du 8 juillet 2009 concernant l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du projet mentionné en objet, et ce, pour les aspects relatifs à notre champ de compétences.

Vous trouvez, ci-joint, une note signée par M. Martin Ferland, ingénieur au Service de la gestion et de l'évaluation de la sécurité, qui a procédé à l'analyse de l'étude d'impact. Pour tout renseignement supplémentaire, je vous invite à contacter M. Ferland au numéro de téléphone (418) 521-3825, poste 7160.

Le chef du Service de la gestion et de l'évaluation de la sécurité, par intérim

Pour

JD/BC/ld

Jacques J. d'Astous, ing., M. Sc.

c. c. M. Pierre Aubé, directeur
Direction des barrages publics

p. j. (1)

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Pierre Aubé, directeur,
Direction des barrages publics

DATE : Le 24 août 2009

OBJET : **Réfection de l'enrochement de treize sections le long de la
voie ferrée dans les municipalités régionales de comté de la
Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est**

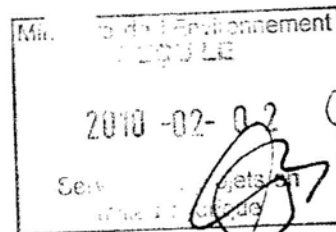
La Direction des évaluations environnementales a sollicité l'assistance du Centre d'expertise hydrique du Québec dans le cadre du projet de remblayage le long du chemin de fer appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. entre Saint-Irénée et Saint-Joachim. Dans le cadre de ce projet, Chemin de fer Charlevoix inc. présente au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), une demande de procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Pour faire suite à cette demande, nous avons analysé le rapport final préparé par la firme Roche relativement au projet mentionné en objet. Nous considérons que les travaux, ainsi que leur exécution, sont conformes aux règles de l'art. Cependant, compte tenu des conditions hydrauliques, nous considérons que les informations indiquées sur les sections types des travaux d'enrochement présentées dans les plans des travaux prévus de l'annexe 3 du rapport sont incomplètes. Ainsi, les types de matériaux, les calibres ainsi que les épaisseurs proposés ne sont pas indiqués sur les sections types. Ces informations nous permettraient de valider la stabilité des ouvrages proposés. Nous aimerions également prendre connaissance des coupes types, signées par un ingénieur, lorsqu'elles seront disponibles. Aussi, il est important de mentionner que la clef devra être encastrée dans le pied du talus.

Nous demeurons à votre disposition pour tous renseignements additionnels.

MF/ld


Martin Ferland, ing., M.B.A.



Note

DESTINATAIRE : M. Gilles Brunet, chef de service
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 29 janvier 2010

OBJET : **Deuxième avis relatif à la recevabilité du « Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. » – Volet milieu humide**

N^{OS} DOSSIERS : SCW : 580590; V/R : 3211-02-261; N/R : 5145-04-18-[363]

La présente fait suite à votre demande d'avis du 8 janvier 2010 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné. Elle ne concerne que les milieux humides.

Nous jugeons l'étude recevable et le projet acceptable en regard des milieux humides. Ainsi, à moins de nouveaux développements dans ce dossier, vous n'avez plus à nous considérer lors des étapes ultérieures de consultation du projet.

Pour toute information additionnelle, je vous invite à communiquer avec M^{me} Isabelle Falardeau au poste 4448.

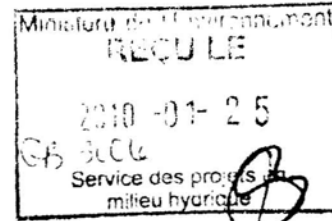
Le chef du Service,

Jean-Pierre Laniel

JPL/IF/se

Service des écosystèmes et de la biodiversité

Édifice Marie-Guyart, 4^e étage, boîte 21
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3907
Télécopieur : 418 646-6169
jean-pierre.laniel@mddep.gouv.qc.ca
Internet : www.mddep.gouv.qc.ca



Note

DESTINATAIRE : M. Gilles Brunet, chef de service
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 21 janvier 2010

OBJET : **Deuxième (et dernier) avis relatif à la recevabilité du projet de « Réfection de l'enrochement de treize sections le long de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. » Volet – EFMVS**

N^{OS} DOSSIERS : SCW 580590; V/R : 3211-02-261; N/R : 5145-04-18-[363]

La présente donne suite à votre demande d'avis datée du 8 janvier 2010 sur l'addenda déposé en décembre 2009 par le promoteur du projet susmentionné. Cet addenda contient les réponses aux demandes de renseignements du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qui lui ont été adressées (p. i). Nos commentaires porteront sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS).

Dans l'avis daté du 17 juillet 2009, j'ai déjà notifié l'absence de problématique environnementale liée aux EFMVS, composantes relevant de champs de compétences de notre Direction, et indiqué que nous considérons l'étude recevable pour l'élément considéré. Depuis lors, aucune nouvelle information ne s'est ajoutée.

Par conséquent, à moins de nouveaux développements dans ce dossier, vous n'avez plus à nous considérer lors des étapes ultérieures de consultation, ni à

...2


Service des écosystèmes et de la biodiversité

Édifice Marie-Guyart, 4^e étage, boîte 21
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3907
Télécopieur : 418 646-6169
jean-pierre.laniel@mddep.gouv.qc.ca
Internet : www.mddep.gouv.qc.ca

nous transmettre les documents afférents relativement à la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné.

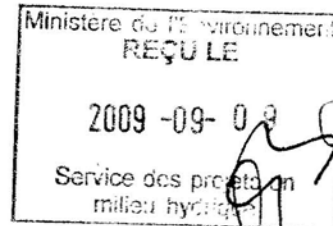
Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Line Couillard au poste 4766.

Le chef du Service,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Laniel', with a large circular flourish at the end.

Jean-Pierre Laniel

JPL/OO/se



08-2009
Guillemot

Note

DESTINATAIRE : M. Gilles Brunet, chef de service
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 3 septembre 2009

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité du projet de « Réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. » – Volet milieu humide**

N^{os} DOSSIERS : SCW : 580590; V/R : 3211-02-261; N/R : 5145-04-18 [363]

La présente fait suite à votre demande d'avis du 8 juillet 2009 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné. Elle ne concerne que les milieux humides.

Il serait pertinent que le promoteur précise la méthode utilisée pour déterminer qu'il n'y a pas de végétation riveraine dans les secteurs visés par l'enrochement?

Pour toute information additionnelle, je vous invite à communiquer avec Isabelle Falardeau au poste 4448.

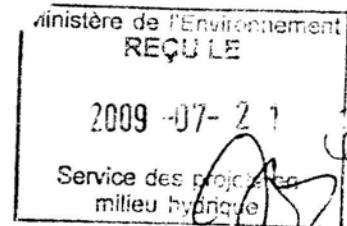
Le chef du Service,

Jean-Pierre Laniel

JPL/IF/se

Service des écosystèmes et de la biodiversité

Édifice Marie-Guyart, 4^e étage, boîte 21
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3907
Télécopieur : 418 646-6169
jean-pierre.laniel@mddep.gouv.qc.ca
Internet : www.mddep.gouv.qc.ca



Note

DESTINATAIRE : M. Gilles Brunet, chef de service
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 17 juillet 2009

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité du projet de « Réfection de l'enrochement de treize sections le long de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. » Volet – espèces floristiques menacées et vulnérables**

N^{os} DOSSIERS : SCW : 580590; V/R : 3211-02-261; N/R : 5145-04-18-[363]

La présente fait suite à votre demande d'avis du 8 juillet 2009 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné datant de mai 2009. Nos commentaires porteront sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS).

Après consultation de l'information consignée au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) et dans d'autres études, le rapport signale une présence potentielle de quatre EFMVS dans la zone d'étude ou dans la zone d'influence de cette dernière, dont trois menacées de rang de priorité pour la conservation S2 : la cicutaire de Victorin (*Cicuta maculata* var. *victorinii*), le gentianopsis de Victorin (*Gentianopsis virgata* ssp. *victorinii*) et le ginseng à cinq folioles (*Panax quinquefolius*). Les deux premières affectionnent exclusivement les secteurs soumis aux marées, tandis que la troisième espèce se développe en milieu forestier, souvent en bas de pente exposée généralement vers le sud (pp. 1, 3, 14 et 15; annexe 2).

L'étude exclut toute possibilité d'impacts résiduels sur les espèces visées. Les bancs d'emprunts qui seront utilisés sont actuellement en exploitation (donc exempts de végétation) et le galion sera mis en place sur l'enrochement existant. En outre, les EFMVS présentes dans la zone d'étude ou à proximité de celle-ci recherchent plutôt des habitats naturels, riverains ou terrestres (pp. 44 à 45). Cela dit, après analyse nous corroborons ce point de vue de l'initiateur Chemin de fer Charlevoix inc.

...2

Service des écosystèmes et de la biodiversité

Édifice Marie-Guyart, 4^e étage, boîte 21
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3907
Télécopieur : 418 646-6169
jean-pierre.laniel@mddep.gouv.qc.ca
Internet : www.mddep.gouv.qc.ca

Nous jugeons donc l'étude recevable eu égard à la composante EFMVS. Ainsi, à moins de nouveaux développements dans ce dossier, vous n'avez plus à nous considérer lors des étapes ultérieures de consultation du projet, ni nous transmettre les documents afférents.

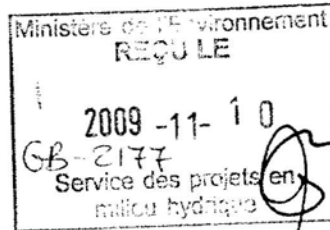
Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Line Couillard au poste 4766.

Le chef du Service,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JPL', written over a horizontal line.

Jean-Pierre Laniel

JPL/OO/se



NOTE

DESTINATAIRE : Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

DATE : 6 novembre 2009

OBJET : Avis sur la recevabilité, projet de réfection de
l'enrochement de la voie ferrée appartenant à Chemin
de fer Charlevoix

N/Référence : 3211-02-261

La présente fait suite à votre correspondance du 28 août 2009 adressée à M. Jean-Marc Lachance concernant le sujet en titre. Nous avons pris connaissance des documents transmis par votre direction le 8 juillet dernier. Nous n'avons pas de commentaires à formuler, comme spécifié dans le courriel adressé à M. Guillaume Thibault le 3 septembre 2009.

Le directeur régional adjoint
de l'analyse et de l'expertise
de la Capitale-Nationale,

Daniel Veillette

DV/LG/nr

Québec, le 22 juillet 2009



Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à
Chemin de fer Charlevoix inc.
V/dossier : 3211-02-261
N/dossier : 098500**


Monsieur,

La présente fait suite à votre lettre du 8 juillet dernier nous demandant de prendre connaissance de la version définitive de l'étude d'impact soumise par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant le projet cité en rubrique.

En ce qui concerne les sujets relevant de notre champ de compétence, les éléments requis par la directive ministérielle ont été traités de façon satisfaisante.

Je demeure à votre disposition pour vous fournir tout autre renseignement utile et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le secrétaire du ministère,



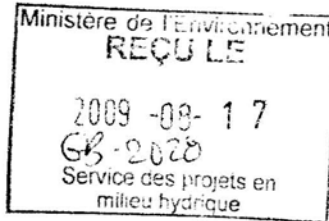
Serge Fournier



Pêches et Océans Fisheries and Oceans
Canada Canada

Océans, Habitat et espèces en péril
Région du Québec
Évaluation environnementale et grands
projets

Oceans, Habitat and species at risk
Quebec Region
Environmental Assessment and Major
Projects



Classif. sécurité / Security

Le 13 août 2009

Envoi par la poste et par courriel
Gilles.Brunet@mddep.gouv.qc.ca

Votre réf. /Your ref.
3211-02-261

Notre réf./Our ref.
9510-001-35-590

Monsieur Gilles Brunet
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. : avis de recevabilité

Monsieur Brunet,

La présente fait suite à votre correspondance du 10 juillet 2009 concernant la recevabilité de l'étude d'impact relative au projet cité en rubrique. Nous avons examiné la documentation fournie au regard de nos champs de compétence, soit l'évaluation des impacts sur le poisson et son habitat. L'analyse est basée sur le document suivant :

- ROCHE. Mai 2009. Réfection de l'enrochement de treize sections le long de la voie ferrée dans les municipalités régionales de comté de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est. Étude d'impact sur l'environnement présentée à Chemin de fer Charlevoix inc. 53 p. + annexes.

À la lumière de l'information reçue, nous concluons que l'étude d'impact est recevable. En effet, les principaux aspects de ce projet ont été traités de façon satisfaisante en regard de nos champs de compétence.

Par ailleurs, nous avons déjà traité ce volet du projet dans le cadre de l'évaluation environnementale fédérale où nous avons agi à titre de ministre expert. Nous avons alors conclu qu'aucun empiètement supplémentaire ne sera occasionné par la pose de gallion si la méthode de travail que préconise le promoteur est mise en œuvre et qu'une attention particulière est portée pour éviter l'éboulis dans la marge littorale. Il ne serait ainsi pas opportun que le MPO soit consulté ultérieurement dans le cadre de ce projet si les travaux sont réalisés de façon à ne pas occasionner d'empiètement supplémentaire dans l'habitat du poisson, tel que présenté dans l'avis de projet et l'étude d'impact. Toutefois, nous jugeons qu'une période de restriction

Canada

Institut Maurice-Lamontagne / Maurice Lamontagne Institute
850, route de la Mer, Mont-Joli (Québec) G5H 3Z4
Tél.: (418) 775-0726, téléc.: (418) 775-0658, Maryse.Lemire@dfo-mpo.gc.ca

pour le capelan est nécessaire pour le secteur de Saint-Irénée, soit les sections comprises entre Cap-aux-Oies et Pointe-au-Pic. La période de restriction s'étale du 25 avril au 30 juin pour ce secteur.

Pour toute question ou commentaire, n'hésitez pas à communiquer directement avec nous en vous adressant à Alain Guitard par téléphone au (418) 775-0673 ou par courriel à l'adresse Alain.Guitard@dfo-mpo.gc.ca.

Veillez agréer, Monsieur Brunet, l'expression de mes sentiments distingués.



Maryse Lemire

Gestionnaire, évaluation environnementale et grands projets

c.c. Alain Guitard, Direction de la gestion de l'habitat du poisson – MPO (version électronique)

Guillaume Thibault – MDDEP (version électronique)