

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

AVIS DE PROJET

**Prolongement du chemin de fer de
Dolbeau-Mistassini à Baie-Comeau
(Projet QcRail)**



Baie-Comeau, QC
Le 31 août 2018

TABLE DES MATIÈRES

AVANT PROPOS.....	3
BRÈVE HISTORIQUE	3
1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR.....	4
1.1 Identification de l'initiateur de projet.....	4
1.2 Numéro de l'entreprise.....	4
1.3 Résolution du conseil municipal.....	4
1.4 Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet (s'il y a lieu)	4
2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET	5
2.1 Titre du projet	5
2.2 Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets	5
2.3 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation	5
2.4 Objectifs et justification du projet	6
2.5 Activités connexes.....	6
3. LOCALISATION DU PROJET ET SON CALENDRIER DE RÉALISATION.....	7
3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités.....	7
3.2 Description du site visé par le projet.....	9
3.3 Calendrier de réalisation	15
3.4 Plan de localisation	16
4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES	19
4.1 Activités d'information et de consultation réalisées	19
5. DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX 1 ET IMPACTS ANTICIPÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR	21
5.1 Description des principaux enjeux du projet	21
5.2 Description des principaux impacts anticipés du projet sur le milieu récepteur.....	21
6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE.....	23
6.1 Émission de gaz à effet de serre.....	23
7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS	24
7.1 Autres renseignements pertinents.....	24
8. DÉCLARATION ET SIGNATURE	25
8.1 Déclaration et signature.....	25

Annexe I : Rapport d'avancement

Annexe II : Caractéristiques du projet

Annexe III : Présentation du projet QcRail

AVANT PROPOS

Le projet QcRail vise à mettre en place un corridor de transport ferroviaire nordique vers l'est pour apporter une solution concrète aux enjeux de transport terrestre que posera l'augmentation des échanges commerciaux dans le cadre de la signature des nouveaux accords de libre-échange avec l'Europe et l'Asie Pacifique. QcRail consiste en la construction d'une nouvelle infrastructure ferroviaire de 370 km sur les terres publiques. Ce projet s'inscrit directement dans les objectifs poursuivis dans le cadre de Transports 2030 et de l'initiative des portes continentales et des corridors de commerce du gouvernement du Canada, du Plan Nord et ceux de la Stratégie maritime du Québec.

D'ailleurs, Transports Canada a mis sur pied le « **Fonds national des corridors commerciaux (FNCC)** » et prévoit investir 10,1 milliards de dollars sur 11 ans dans des projets liés au commerce et au transport tel que détaillé dans le budget 2017.

Cet investissement consiste à :

- *Mettre en place des corridors de transport plus sûrs et efficaces vers les marchés internationaux ;*
- *Renforcer la compétitivité et la croissance des entreprises canadiennes et créer des emplois destinés aux Canadiens et la classe moyenne.*

Source : <https://www.tc.gc.ca/fra/initiative-corridors-commerce-transport.html>

En réponse à ce qui précède, plusieurs entreprises de la région de Baie-Comeau et autres développeurs privés proposent la construction et l'opération d'un prolongement du chemin de fer du Canadien National de Dolbeau-Mistassini jusqu'au chemin de fer existant de la société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive (SOPOR) à Baie-Comeau, lequel dessert le terminal maritime en eau profonde de Baie-Comeau.

BREF HISTORIQUE

Le concept du projet QcRail a été élaboré et soumis en 2014 à Innovation et développement Manicouagan (ID Manic) par la firme Écogex Énergie inc. Cette collaboration visait à répondre au besoin des grandes entreprises locales pour le transport de marchandises (Cargill pour le transport de céréales, Produits forestiers Résolu pour le transport des produits forestiers, Alcoa pour l'aluminium primaire) vers les marchés intérieurs et de favoriser l'exportation des ressources naturelles canadiennes (céréales, fertilisants, minéraux, produits forestiers, hydrocarbures et les marchandises diverses vers les marchés de l'Union européenne dans le cadre de la CETA, de l'Afrique et du Moyen-Orient.

Avis de projetTitre du projet : **Projet QcRail**Nom de l'initiateur du projet : **Guy Simard****1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR**

1.1 Identification de l'initiateur de projet	
Nom : Innovation et développement Manicouagan (ID Manic)	
Adresse civique : 1910, avenue Charles-Normand Baie-Comeau (Québec) G4Z 0A8	
Adresse postale (si différente de l'adresse civique):	
Nom et fonction du ou des signataire(s) autorisé(s) à présenter la demande : Guy Simard, Directeur du développement industriel	
Numéro de téléphone : 418 295-2593, poste 226	Numéro de téléphone (autre) :
Courrier électronique : gsimard@idmanic.ca	
1.2 Numéro de l'entreprise	
Numéro de l'entreprise du Québec (NEQ) : 1142318469	
1.3 Résolution du conseil municipal	
Si le demandeur est une municipalité, l'avis de projet contient la résolution du Conseil municipal dûment certifiée autorisant le(s) signataire(s) de la demande à la présenter au ministre. Ajoutez une copie de la résolution municipale à l'annexe I.	
1.4 Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet (s'il y a lieu)	
Nom : Innogen inc.	
Adresse civique : 7171, Jean-Talon Est, Bureau 402 Montréal (Québec) H1M 3N2	
Adresse postale (si différente de l'adresse civique) :	
Numéro de téléphone : 514 317-2295	Numéro de téléphone (autre) : 514 317-0905
Courrier électronique : jacques.voghel@innogen.ca	
Description du mandat : Gestion de projet/Ingénierie (IAGC)	

2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

2.1 Titre du projet

Projet de ... (construction/agrandissement/aménagement, etc.) de ... (installation/équipement/usine, etc.) sur le territoire de ... (municipalité / MRC / TNO)

Prolongement de la voie ferrée existante de Dolbeau-Mistassini à Baie-Comeau sur le territoire des MRC

- ❖ 920 - Maria-Chapdelaine
- ❖ 942 - Fjord-du-Saguenay
- ❖ 950 - La Haute-Côte-Nord
- ❖ 960 - Manicouagan

2.2 Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets

Dans le but de vérifier l'assujettissement de votre projet, indiquez, selon vous, à quel article du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets votre projet est assujéti et pourquoi (atteinte du seuil par exemple).

Article 7, Cour de triage, chemin de fer et transport collectif tel que stipulé dans le Décret 287-2018, Partie II, Projets assujettis

2.3 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

Décrivez sommairement le projet (longueur, largeur, quantité, voltage, superficie, etc.) et pour chacune de ses phases (aménagement, construction et exploitation et, le cas échéant, fermeture), décrire sommairement les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.).

Description sommaire

Prolongement du chemin de fer du Canadien National de Dolbeau-Mistassini jusqu'au terminal ferroviaire et maritime de SOPOR à Baie-Comeau, Québec. La longueur du segment est de l'ordre de 370 km avec une emprise d'environ 30 m de largeur.

Phases du projet

- Partenariat de développement
- Étude environnementale et consultations publiques
- Ingénierie détaillée
- Approvisionnement
- Mobilisation
- Construction
- Mise en service

Principales caractéristiques

- Branchement au réseau du Canadien National à Dolbeau-Mistassini et au réseau de SOPOR à Baie-Comeau
- Respect des normes en matière de sécurité de Transports Canada
- Capacité portante correspondant aux standards nord-américains des chemins de fer soit 129 844 kg pour chaque wagon, une vitesse de 80 MPH (130 km/h) et une pente maximale de 1,5 pour cent

Activités

Les activités sur le terrain comprennent la préparation du site, de déboisement, l'excavation, le remblai, les ponts / ponceaux, la pose des dormants et des rails.

Si pertinent, ajoutez à l'annexe II tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.) - Voir les détails à l'annexe II

2.4 Objectifs et justification du projet

Mentionnez les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

Dans sa globalité, le projet consiste à construire un lien ferroviaire terrestre entre Baie-Comeau et Dolbeau-Mistassini visant l'amélioration du service de transport de marchandises par rail en réduisant les frais et le temps de livraison d'une part pour les entreprises régionales et d'autre part pour les entreprises canadiennes qui souhaitent exporter ou importer des marchandises à destination ou en provenance des marchés mondiaux.

- ❖ Permettre aux intrants et extrants commerciaux de circuler efficacement sur les réseaux de chemin de fer continentaux et pour les entreprises canadiennes d'accéder directement aux marchés mondiaux ;
- ❖ Développer le Nord canadien, en améliorant l'accessibilité aux ressources en permettant leur transport vers le sud du continent de façon sécuritaire et efficace ;
- ❖ Désengorger les axes ferroviaires existants, qui sont appelés à être de plus en plus sollicités, ce qui entraînera des coûts substantiels et des contraintes socio-environnementales importantes, notamment dans les pôles logistiques de Vancouver et Montréal ;
- ❖ Améliorer les services ferroviaires à la clientèle de l'est du Canada, en reliant la Côte-Nord au reste du réseau de chemin de fer national mettant ainsi un terme au phénomène des wagons « fin de réseau » ;
- ❖ Simplifier la chaîne logistique de transport pour les entreprises de l'ouest qui ciblent les marchés d'exportation de l'Atlantique Nord vers l'Europe comme Cargill ;
- ❖ Accroître la sécurité du transport ferroviaire des produits dangereux par la construction d'un axe éloigné des milieux densément habités et loin des zones environnementales sensibles.

Le projet répond aux besoins exprimés des entreprises du secteur de la transformation des ressources naturelles, des exportateurs de produits agroalimentaires et des producteurs de produits manufacturés qui cherchent à diversifier leurs marchés, réduire le temps de livraison et incidemment les coûts de transport et de manutention pour les livraisons outre-mer.

2.5 Activités connexes

Résumez, s'il y a lieu, les activités connexes projetées (exemple : aménagement de chemins d'accès, concassage, mise en place de batardeaux, détournement de cours d'eau) et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Le projet nécessitera certains aménagements particuliers, dont les chemins d'accès, des ponts, des réseaux d'alimentation électrique, etc.

3. LOCALISATION DU PROJET ET SON CALENDRIER DE RÉALISATION

3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités

Nom de la municipalité ou du territoire non organisé (TNO) où est situé le projet (indiquer si plusieurs municipalités ou TNO sont touchés par le projet) :

Les municipalités touchées par le projet sont :

- 92022 - Dolbeau-Mistassini/Désignation : Ville/Population (2017) : 14 193
- 92902 - Passes dangereuses/Désignation : NO/Population (2017) : 222
- 95902 - Lac-au-Brochet/Désignation : NO/Population (2017) : 0
- 96040 - Ragueneau/Désignation : P/Population : 1 371
- 96020 - Baie-Comeau/Désignation : Ville/Population (2017) : 21 392

Nom de la ou des municipalité(s) régionale(s) de comté (MRC) où est situé le projet :

Les MRC touchées par le projet sont :

- 920 - Maria-Chapdelaine
- 942 - Fjord-du-Saguenay
- 950 - La Haute-Côte-Nord
- 960 - Manicouagan

Précisez l'affectation territoriale indiquée dans le(s) schéma(s) d'aménagement de la ou des MRC ou de la ou des communauté(s) métropolitaine(s) (zonage) :

- 92022 - Dolbeau-Mistassini / Zonage : Forêt et rural
- 92902 - Passes dangereuses / Zonage : Forêt
- 95902 - Lac-au-Brochet / Zonage : Forêt
- 96040 - Ragueneau / Zonage : Forêt
- 96020 - Baie-Comeau / Zonage : Forêt et rural

Coordonnées géographiques en degrés décimaux du point central du projet (pour les projets linéaires, fournir les coordonnées du point de début et de fin du projet) :

Point central ou début du projet : *Latitude : 48° 52' 27"* *Longitude : 72° 24' 15"*

Point de fin du projet (si applicable) : *Latitude : 49° 12' 54"* *Longitude : 68° 14' 04"*

Le prolongement du chemin de fer du Canadien National d'une longueur d'environ 370 km débute à environ 10 km au sud-ouest de la ville de Dolbeau-Mistassini (MRC Maria-Chapdelaine/région administrative du Saguenay-Lac-Saint-Jean) pour se raccorder au chemin de fer existant de la SOPOR dans le parc industriel régional Jean-Noël-Tessier à Baie-Comeau.



- Desserte no. 1 : Montréal, Québec et la Côte est des États-Unis via Hervey Jonction
Desserte no. 2 : Toronto, North Bay et le Centre des États-Unis via Rouyn-Noranda
Desserte no. 3 : Winnipeg, Sault-Ste-Marie et les provinces de l'Ouest canadien via Rouyn-Noranda
Desserte no. 4 : Winnipeg, Sault-Ste-Marie et les provinces de l'ouest via La Sarre et Chapais
(Segments Cochrane à Dupuy et Grevet à Chapais à remettre en service)

3.2 Description du site visé par le projet

Décrivez les principales composantes des milieux physique, biologique et humain susceptibles d'être affectées par le projet en axant la description sur les éléments considérés comme ayant une importance scientifique, sociale, culturelle, économique, historique, archéologique ou esthétique (composantes valorisées de l'environnement). Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue, ainsi que les principales particularités du site : zonage, espace disponible, milieux sensibles, humides ou hydriques, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, etc.

Milieux physique, biologique et humain

Le projet QcRail prend place en milieu rural et en zones d'exploitation forestière. Les photos suivantes montrent l'état des lieux actuel en divers endroits le long du parcours.

Les Premières Nations avoisinantes sont des Innus (Montagnais) représentées par les communautés autochtones de Pessamit (Betsiamites), Essipit (Les Escoumins) et Mashteuiatsh (Pointe-Bleue). Le tracé proposé ne traverse aucun territoire autochtone.



Segment Mistassini - Chemin forestier Résolu
Localisation : Nord du Lac Connelly
Direction Dolbeau-Mistassini



Segment Mistassini - Zone forestière reboisée
Localisation : Nord du Lac Connelly
Direction Baie-Comeau



Segment Saguenay - Vallée rivière Shipshaw
Barrage Pamouscachiou-1 et chemin forestier
Direction Baie-Comeau



Segment Saguenay - Vallée rivière Bersimis
Chemin forestier près de Labrieville
Direction Baie-Comeau



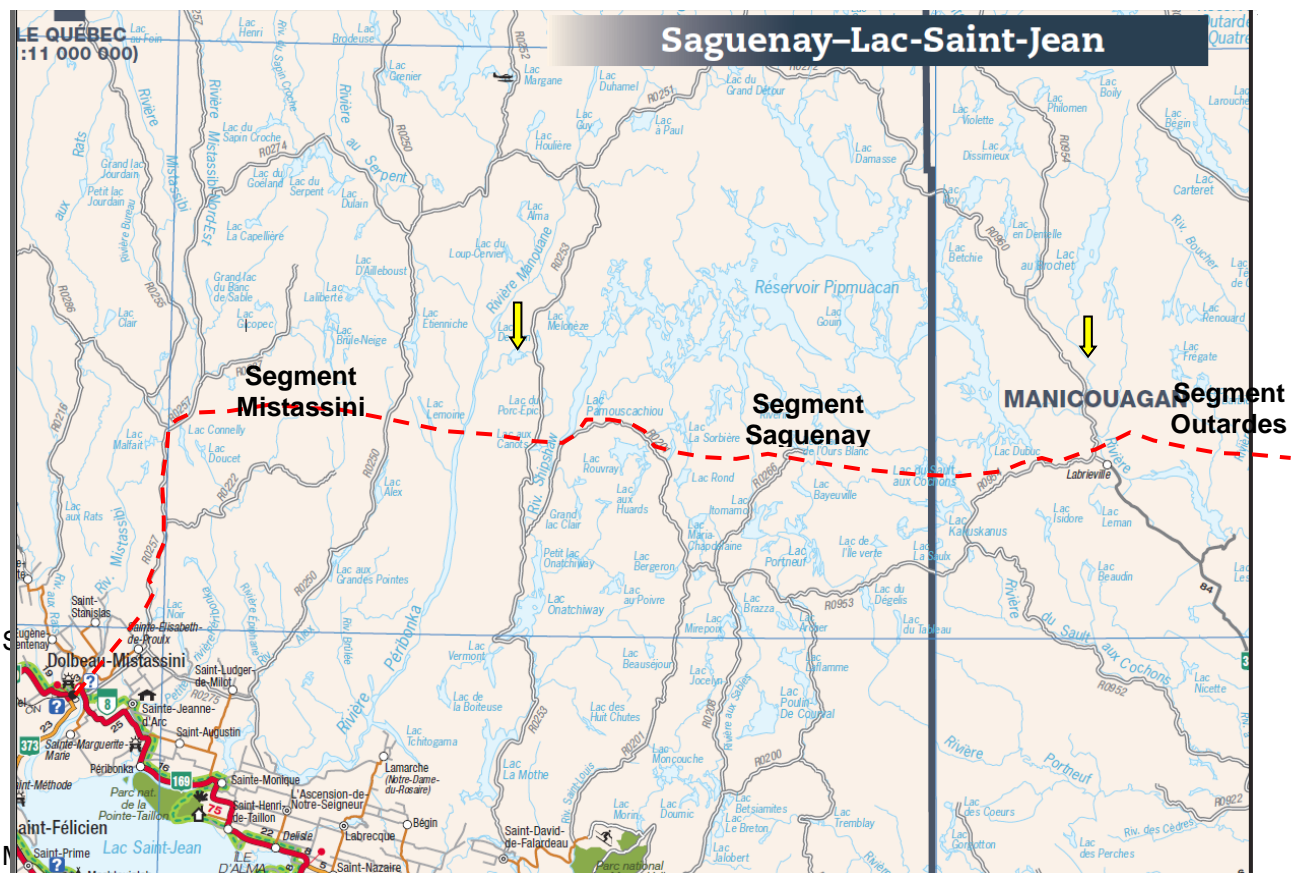
Segment Outardes - Près du site LET Ragueneau
Chemin forestier de la Scierie Outardes
Direction Baie-Comeau



Segment Outardes - Rivière Outardes
Pont du chemin forestier près de Baie-Comeau
Direction Baie-Comeau

Chemins forestiers

La carte suivante montre le réseau de chemins forestiers donnant accès au tracé B du projet QcRail. La présence de lacs dans le corridor à l'étude ne constitue pas une contrainte significative.



Géologie et géomorphologie

Le territoire à l'étude se rattache au massif précambrien du Bouclier canadien, soit plus particulièrement à la province géologique de Grenville. Au niveau des régions physiographiques, il fait partie de la région Laurentienne incluant les 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 (région Dolbeau-Mistassini).

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 en raison de la topographie très plane et du mauvais drainage.

La topographie est plus accidentée au nord de Dolbeau-Mistassini entre la rivière Mistassibi et Bersimis ; on y retrouve des dépôts marins (principalement sable, gravier), des tills glaciaires indifférenciés ainsi que plusieurs secteurs d'affleurements rocheux.

Réseau hydrographique et drainage de surface

Le réseau hydrographique du tracé à l'étude est constitué essentiellement de ruisseaux qui alimentent les rivières Mistassini, Rivière-aux-Rats, Mistassibi, Péribonka, Shipshaw et Bersimis lesquels drainent l'ensemble des eaux de surface.

Les sols sont généralement bien drainés tout au long du tracé en raison de la topographie relativement accidentée et de la nature des dépôts de surface (sable, gravier, cailloux, tills glaciaires, affleurements rocheux, etc.) sauf dans la région immédiate de Dolbeau-Mistassini. On y retrouve d'ailleurs une petite tourbière en bordure du tracé à la hauteur du 3e rang.

Potentiel de sols contaminés

Le potentiel de trouver des sols contaminés aux hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), par les agents chimiques tels que les sulfates, les métaux lourds tels que le mercure, etc., sur le tracé à l'étude s'avère très faible compte tenu des usages traditionnels agricoles de la région Dolbeau-Mistassini et forestiers au nord du 49e parallèle jusqu'à Baie-Comeau.

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 des bouleaux 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 éco forestière 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 ichthyenne

Aucun inventaire spécifique de la faunique ichthyenne n'a été effectué à ce jour sur la zone d'étude dans le cadre du projet QcRail. Aux fins de la présentation du projet QcRail, nous faisons référence à l'étude de caractérisation du secteur du Saguenay par Environnement Canada - Décembre 1995. - http://publications.gc.ca/collections/collection_2015/ec/En40-216-16-fra.pdf.

Bilan régional, Secteur du Saguenay, Zones d'intervention prioritaire 22 et 23

3.2 Habitats et communautés aquatiques

3.2.1 Haut Saguenay

« Le littoral du haut Saguenay est peu propice au développement de milieux humides en raison de la pente abrupte et du substrat rocheux de ses rives. Les connaissances sur le benthos et le plancton de ce plan d'eau sont extrêmement limitées et ne permettent pas une caractérisation de la productivité du milieu.

À la suite de l'aménagement des barrages de l'Île-Maligne en 1925 et de Chute-à-Caron en 1930, les poissons anadromes ne peuvent plus remonter la rivière Saguenay et on ne retrouve plus dans le haut Saguenay que des espèces dulcicoles dont six espèces anadromes (Ouananiche, Éperlan arc-en-ciel, Pulmoné atlantique, Épinoche à trois épines, à cinq épines et à neuf épines) provenant du lac Saint-Jean.

Dans ce tronçon, on retrouve une vingtaine d'espèces de poissons typiquement boréales et caractéristique des lacs-réservoirs dont la présence est attribuable aux apports du Lac-Saint-Jean et à l'existence possible de populations locales. Les espèces les plus abondantes sont la Perchaude, le Doré jaune, le méné émeraude, le meunier rouge et le noir, le grand brochet, la queue à tache noire et une espèce introduite par les pêcheurs dans le Lac-Saint-Jean, la barbotte brune. On y retrouve des frayères de doré jaune, de meuniers, de grand brochet et de perchaude de même qu'une frayère potentielle de ouananiche près de l'île Taché, dans La Grande Décharge.»

Un inventaire des espèces sera actualisé lors des études environnementales projetées.

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 à la hauteur de Dolbeau-Mistassini, vu la présence d'habitats propices (tourbières), telles 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 du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) dans le cadre d'un récent projet réalisé dans la région confirment l'absence, pour la zone d'étude, de composantes connues de la faune ou de la flore qui seraient rares ou menacées.

Habitats protégés

Les informations relatives à la Loi sur la conservation du patrimoine naturel ont été étudiées de façon exhaustive dans le cadre du projet QcRail et les aires protégées dans la zone d'étude ou adjacente à cette dernière ont été prises en considération.

Le tracé B du projet QcRail respecte les exigences en regard de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel.

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 à ce jour dans le cadre du projet QcRail. Toutefois, sur la base des données provenant de l'organisme « Les oiseaux du Québec », 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.

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'ours, le castor, le coyote, le loup, la loutre, le rat musqué, la belette, le lièvre, l'écureuil gris, la marmotte commune, la mouffette rayée, le renard et autres.

Le territoire n'est pas reconnu pour son abondance de cervidé tel que le cerf de Virginie, chevreuil, l'orignal ou le caribou forestier (boréal). Naturellement, la population de cerfs de Virginie et de chevreuil est limitée par la neige, entre autres, et la faible diversité en feuillage, graminées, herbages et plantes à feuilles larges. C'est sans compter la présence de plus en plus importante des coyotes, un prédateur naturel pour le chevreuil.

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.

Milieu humain

Le tracé à l'étude est d'une superficie d'environ 11 kilomètres carrés soit 370 km de longueur par 30 mètres de largeur d'emprise en moyenne dans une trame forestière propre aux milieux périurbains du Haut-Saguenay.

On y retrouve principalement des activités forestières (Arbec et Produits forestiers Résolu) quelques exploitations agricoles dont l'Abbaye des Frères trappistes, une carrière de pierre calcaire, de même que des habitations résidentielles faisant partie de la municipalité de Dolbeau-Mistassini. On ne retrouve pas de présence autochtone sur le territoire à l'étude.

Le tracé B traverse une seule route provinciale soit la 373, 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 Hydro Québec ainsi que le chemin de fer du Canadien National, objet du présent « Avis de projet » pour le prolongement vers Baie-Comeau.

Dans la région de Dolbeau-Mistassini, bien que le tracé traverse quelques voies de circulation rurale, dont la route 373, le rang Saint-Luc, le rang des trappistes, le chemin Rousseau, le rang Alphonse, le rang Saint-Jean et le rang Hippolyte, à ce jour, aucun bâtiment ne fait l'objet de déménagement ou de démolition. Dans la région de Baie-Comeau, le tracé ne traverse aucune zone d'habitation.

L'ensemble du corridor à l'étude fait partie de la zone forestière permanente sauf dans la région de Dolbeau-Mistassini. Bien que la zone agricole soit de faible importance, le projet devra obtenir l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).

Selon « Plan d'urbanisme, 1431-10 » et le « Règlement de zonage 1470-11 » de la Ville de Dolbeau-Mistassini ⁽¹⁾, la construction d'un chemin de fer à l'intérieur des limites actuelles n'est pas prévu toutefois il ne semble pas y avoir de contre-indication à l'implantation d'infrastructure ferroviaire en zone rurale.

Sur les terres publiques, le ministre à l'autorité de disposer des terrains aux fins d'usage d'intérêt public. Cette situation s'applique dans la zone forestière au nord de Dolbeau-Mistassini jusqu'au point de raccordement du chemin de fer SOPOR à Baie-Comeau.

Sites archéologiques

Le territoire de Dolbeau-Mistassini comprend les sites archéologiques suivants :

<u>Nom du site</u>	<u>Localisation</u>
Lac Saint-Jean	Rivière Mistassini
Pointe Langevin 1	Rivière Péribonka
Pointe-des-Pères	Jonction des rivières Mistassini & Mistassini
Pointe-des-Pères 2	Pointe des Pères, rive nord rivière Mistassini
Deuxième chute	Rivière Mistassini
Maison Gaudreau	Rivière Mistassini

Une investigation plus poussée sera faite lors de l'étude de faisabilité.

Références :

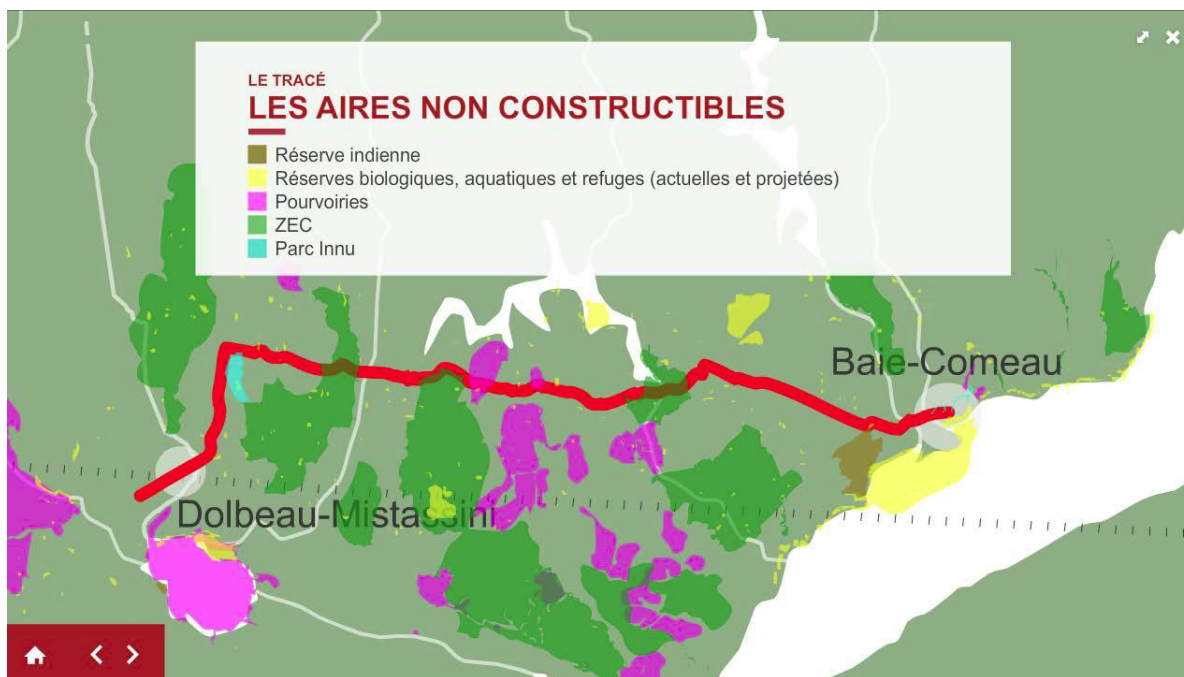
1. https://www.ville.dolbeau-mistassini.qc.ca/images/pdf/Citoyen_Renover-et-construire/Plan_durbanisme_1431-10_-_Amend%C3%A9_2017.pdf

Statut de propriété des terrains

Sauf à son point de départ à Dolbeau-Mistassini sur une distance d'environ 30 km, les propriétés sont dites du « domaine de l'État » - T-8.1 - Lois sur les terres du domaine de l'état, sous l'autorité du ministre des Ressources naturelles et de la Faune et des Parcs.

Aires non constructibles

Le tracé préliminaire contourne toutes aires protégées et réserve de biodiversité.



Principales particularités du site

Un accès incontournable à un terminal maritime en eau profonde, la porte Atlantique idéale pour les marchés de l'Europe. Le projet QcRail vise le transport de marchandises par rail, principalement les céréales, les fertilisants, et diverses ressources naturelles de l'Ouest canadien permettant d'améliorer les échanges commerciaux dans le cadre de l'« Accord économique et commercial global (AECG - CETA) entre l'Union européenne et le Canada. À noter que la population mondiale, présentement d'environ 7,5 milliards d'individus sera de l'ordre de 10 milliards d'individus à l'aube de l'an 2050.

3.3 Calendrier de réalisation

Fournissez le calendrier de réalisation (période prévue et durée estimée pour chacune des étapes du projet) en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Le calendrier de développement du projet est basé sur des projections pour des projets d'infrastructures ferroviaires similaires. Les échéanciers sont toutefois préliminaires et prennent pour hypothèse qu'une période de six années est nécessaire de la conception à la mise en service.

Activités / Jalon du projet	Échéanciers	
	Date de lancement	Date d'achèvement
Initiation du projet « Portes et corridors »	Q1 2014	Q3 2014
Étude d'opportunité	Q4 2016	Q2 2017
Étude de marché préliminaire	Q2 2017	Q3 2017
Déclaration d'intérêt au FNCC	Q3 2017	Q4 2017
Étude de marché / Plan d'affaires	Q2 2018	Q3 2018
Dépôt de l'« Avis de projet » au MDELCC	Q3 2018	Q3 2018
Structure organisationnelle	Q4 2018	Q1 2019
Conception du projet et relevés techniques	Q2 2018	Q3 2019
Évaluation environnementale	Q2 2019	Q3 2019
Consultation des autochtones	Q1 2018	Q2 2018
Permis de construction et autres (préciser)	Q3 2018	Q2 2019
Appel d'offres	Q1 2019	Q4 2019
Début des travaux de construction	Q2 2020	Q4 2022
Achèvement substantiel	Q1 2023	Q2 2023
Achèvement du projet	Q2 2023	Q4 2023
Mise en service	Q1 2024	Q4 2024
Note : Échéancier non définitif tel que déposé au FNCC le 6 novembre 2017		

3.4 Plan de localisation

Ajoutez à l'annexe III une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet ainsi que, s'il y a lieu, un plan de localisation des travaux ou des activités à une échelle adéquate indiquant notamment les infrastructures en place par rapport au site des travaux.



Le point de départ du projet QcRail au kilomètre 0 + 000 à environ 10 km au Sud-est avec un branchement au chemin de fer existant du Canadien National



Le segment Mistassini de 142,5 km débute à l'est de la rue de l'Église sur le 5e rang dans la continuité du chemin de fer existant du Canadien National. Les coordonnées géographiques au point de départ sont 72° 24' 15" longitude Ouest / 48° 52' 27" latitude Nord.



Le segment Saguenay de 116,5 km débute à proximité du barrage de la rivière Shipshaw. Les coordonnées géographiques au point de départ sont 70° 58' 36" longitude Ouest / 49° 19' 33" latitude Nord.



Le segment Outardes de 114,0 km débute à l'est de la rivière Bersimis à proximité de Labrieville. Les coordonnées géographiques au point de départ sont 70° 58' 36" longitude Ouest / 49° 19' 33" latitude Nord et son point d'arrivée à Baie-Comeau 68° 14' 04" longitude Ouest / 49° 12' 54" latitude Nord.



Le point d'arrivée au kilomètre 370 + 000 ± à Baie-Comeau soit le raccordement avec le réseau local SOPOR situé dans le parc industriel régional Jean-Noël-Tessier.

4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

Le cas échéant, mentionnez les modalités relatives aux activités d'information et de consultation du public réalisées dans le cadre de la conception du projet (méthodes utilisées, nombre de participants et milieux représentés), dont celles réalisées auprès des communautés autochtones concernées, de même que les préoccupations soulevées et leur prise en compte dans la conception du projet.

Le promoteur a inscrit le projet dans le plan de développement de la zone industrialo-portuaire de Baie-Comeau. Ce plan s'inscrit dans la mise en place de la stratégie maritime du Québec. Aussi, le projet reçoit l'appui de la société Cargill limited qui exploite un important terminal céréalier à Baie-Comeau. Le projet reçoit également l'appui de la Corporation de gestion du port de Baie-Comeau et de la société Alcoa. Le promoteur a également présenté et inscrit ce projet dans le cadre de l'entente sur le développement de la zone industrialo-portuaire de Baie-Comeau conclut en mars 2016 avec le conseil des Innus de Pessamit.

Dans le cadre des études environnementales, le promoteur prévoit mettre en place un processus d'information publique et de consultation. D'une part, la compagne d'information fera une description technique du projet d'infrastructure nationale, les avantages et les impacts potentiels sur l'environnement.

D'autre part, les séances de consultation seront orientées pour recueillir les préoccupations du milieu par rapport au projet.

Ces préoccupations seront prises en compte par le promoteur dans la conception, la gestion des ouvrages et l'exploitation du service de transport de marchandises par chemin de fer afin de limiter au maximum les impacts du projet - acceptabilité sociale oblige.

4.2 Activités d'information et de consultation envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement

Mentionnez les modalités relatives aux activités d'information et de consultation du public prévues au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement, dont celles envisagées auprès des communautés autochtones concernées.

À ce jour, le « Comité de pilotage » du projet QcRail travaille avec divers ministères du Gouvernement du Québec dont le Secrétariat du Plan Nord, le bureau du ministre responsable de la Stratégie maritime, Investissement Québec, le Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation (MESI) et Transports Canada. Toutes ces instances gouvernementales supportent le projet QcRail.

D'un commun accord avec les organismes précités, le plan de communication sera précisé lorsque l'étude technico-économique en préparation par la firme Deloitte aura confirmé l'intérêt des producteurs et transporteurs de transiter les marchandises via le terminal maritime de Baie-Comeau.

Dans le cadre des études environnementales, les développeurs du projet QcRail prévoient mettre en place un processus de consultation et d'information publique qui permettra de répondre aux attentes et préoccupations du milieu sur les divers aspects du projet.

Ces préoccupations seront prises en compte par les développeurs durant les phases de la conception, la construction, la gestion et l'exploitation des ouvrages prévus afin de réduire au maximum les impacts du projet tel que décrit dans le « Guide à l'intention de l'initiateur de projet ».

Source : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf>

Consultations auprès des groupes autochtones

Les acteurs du milieu travaillent en étroite collaboration avec le Conseil des Innus suivant les projets en développement. Les ententes énumérées ci-après indiquent que le processus de communication établi donne de bons résultats.

Entente de principe - Premières nations de Manuitun et du Nutaskkuan - 2004

Article 5.12.1 « En tout temps, les permis, certificats et autorisations concernant l'exportation des produits hors du Canada ou du Québec seront ceux des lois du Québec et du Canada. »

Entente Maushalakan

Le 23 juillet 2014, le Conseil des Innus de Pessamit et Mason Graphite inc. ont conclu un protocole de coopération qui reflète la volonté des deux parties à collaborer étroitement afin que le projet du Lac Guéret de Mason soit un succès et qu'il bénéficie à la communauté de Pessamit et de la population de la Manicouagan.

Entente entre Résolu et les Innus de Pessamit

Le 3 juin 2015 Produits forestiers Résolu et le conseil des Innus de Pessamit ont jeté les bases d'un partenariat destiné à mousser le développement économique de la communauté de près de 4 000 résidents.

Entente entre Mason Graphite et les Innus de Pessamit

Le 3 juillet 2014, le Conseil des Innus de Pessamit et Mason Graphite inc. ont conclu un protocole de coopération qui reflète la volonté des deux parties à collaborer étroitement afin que le projet du Lac Guéret de Mason soit un succès et qu'il bénéficie à la communauté de Pessamit et de la population de la Manicouagan.

Entente entre ID Manicouagan, la Corporation de gestion du port de Baie-Comeau et les Innus de Pessamit

Le 10 mars 2016, Innovation et développement (ID) Manicouagan, la Corporation de gestion du port de Baie-Comeau et le Conseil des Innus de Pessamit ont signé une entente-cadre de développement de la zone industrialo-portuaire de Baie-Comeau.

5. DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX ¹ ET IMPACTS ANTICIPÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

5.1 Description des principaux enjeux du projet

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture du projet, décrivez sommairement quels sont les principaux enjeux du projet.

L'acceptabilité sociale apparaît comme étant l'un des principaux enjeux parce que le projet sera, pour certains groupes environnementaux, trop envahissant en construisant une infrastructure linéaire à travers la forêt boréale, les lacs, cours d'eau et à proximité de quelques aires protégées de diverses natures.

Selon notre connaissance du milieu, le projet sera perçu positivement par la population locale et régionale au nord du 49^e parallèle qui souhaite davantage d'investissement et d'activités économiques en région. Bien entendu, cette initiative devrait être perçue par les grands centres industriels tels Montréal et Québec qui souhaitent eux améliorer la fluidité et la sécurité du système ferroviaire au sud du Québec. Ce projet pourrait s'avérer avantageux pour faciliter l'émergence d'un système de transport passager par train grande vitesse ou grande fréquence entre Montréal, Trois-Rivières et Québec.

Phase aménagement

- Facilités connexes (entreposage et manutention) non disponibles
- Installations portuaires trop éloignées des grands centres urbains
- Territoire de la forêt boréale à protéger à tout prix
- Rentabilité discutable
- Nouvelle source de pollution

Phase construction

Bien que le projet soit en périphérie du milieu urbain tant à Dolbeau-Mistassini qu'à Baie-Comeau, les contestataires au projet feront opposition au projet en évoquant la possibilité de nuisances pendant les travaux telles que :

- la qualité de l'air
- la circulation
- le bruit
- la sécurité

Phase d'exploitation

Bien que le prolongement du chemin de fer sera construit de façon à ce que le croisement des quelques rues et routes provinciales soit sans passage à niveau, les contestataires au projet feront opposition à l'effet que quelques terrains agricoles et lots vacants seront scindés pour accommoder le tracé du chemin de fer en plus de présumer des effets négatifs tels que :

- l'émission de gaz à effet de serre
- la génération de bruit
- la pollution de l'air
- la sécurité en cas de déraillement

5.2 Description des principaux impacts anticipés du projet sur le milieu récepteur

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture du projet, décrivez sommairement quels sont les impacts anticipés sur le milieu récepteur (physique, biologique et humain).

Le projet QcRail comporte certes des impacts négatifs, mais également des aspects positifs non négligeables. La proposition soumise au Fonds national des corridors commerciaux contient plusieurs éléments qui, de façon générale, contribueront à lutter contre les changements climatiques; réduction des GES en utilisant un mode de transport moins polluant, réduction de la congestion dans les grands centres de transbordement tel que Montréal et Québec, réduction significative de carburant pour une livraison de Winnipeg à Baie-Comeau comparativement avec Winnipeg à Halifax ou Winnipeg à Vancouver, etc.

Disons simplement que l'on ne saura faire pousser les graines sans remuer quelque peu le terreau.

Composantes sensibles du territoire à l'étude

Les composantes des milieux naturel et humain susceptibles d'être touchées par le projet sont :

Milieu humain

- Santé et sécurité - passages à niveau, risques de déraillement, etc.
- Qualité de vie - bruit, vibrations, gaz d'échappement, odeurs, etc.
- Aménagement du territoire et des infrastructures - expropriation de résidences privées
- Utilisation du territoire - activités agricoles, récréatives et forestières
- Fluidité de la circulation routière
- Qualité des paysages, notamment aux endroits où la nouvelle voie ferrée sera visible à partir des axes routiers du territoire à l'étude.

Milieu naturel

- Végétation terrestre
- Végétation aquatique
- Habitats fauniques
- Milieux fragiles (tourbières)
- Qualité de l'eau de surface et souterraine
- Qualité des sols et des sédiments.

Impacts négatifs appréhendés en phase d'exploitation

L'exploitation du chemin de fer est susceptible de générer des impacts négatifs sur le milieu naturel et humain. Les principaux impacts appréhendés par l'exploitation sont les suivants :

- De façon régulière, la circulation des trains (environ 10 passages par jour de 10 minutes chacun) causant des bruits, des vibrations, des gaz d'échappement et des odeurs;
- De façon imprévisible, mais possible, des risques d'accidents (défectuosité mécanique) et/ou de déversement de matières dangereuses en cas de déraillement;
- Altération du paysage aux endroits où le nouveau chemin de fer sera visible à partir des axes routiers et du voisinage;
- De façon périodique, les travaux d'inspection et 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.

6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE

6.1 Émission de gaz à effet de serre

Mentionnez si le projet est susceptible d'entraîner l'émission de gaz à effet de serre et, si oui, lesquels. Décrire sommairement les principales sources d'émissions projetées selon les différentes phases de réalisation du projet.

Émission de gaz à effet de serre

Les gaz à effet de serre (GES) les plus susceptibles d'être produits sont le dioxyde de carbone (CO₂), les oxydes d'azote (NOx), le monoxyde de carbone et certains halocarbures (Hal).

L'empreinte carbone ou inventaire GES du projet (bien ou service) sera déterminée au cours de l'étude de faisabilité. Considérant que les flux d'entrants et sortants associés aux différentes étapes du cycle de vie d'un chemin de fer (matériaux granulaires, dormants en bois et rail en acier) sont très stables et durables, l'empreinte carbone devrait être relativement basse tout comme la somme des GES émis tout au long du cycle de vie du chemin de fer.

Phase construction

Les équipements lourds utilisés pour les travaux de construction et les camions routiers pour le transport des matériaux sont considérés comme les principaux générateurs de GES.

Les travaux de construction seront réalisés entre les mois d'avril et décembre (période hors gel) afin d'assurer une bonne compaction des fondations sauf pour la préparation du ballast qui sera produit même en hiver.

Phase exploitation

Le transport de marchandises par chemin de fer est reconnu pour être efficace en termes de coût de carburant et par conséquent, émission de GES en comparaison avec le transport routier.

La liaison Dolbeau-Mistassini se fera avec des locomotives de type Diesel-Electric reconnues pour leur haut rendement d'efficacité opérant suivant la norme Tier 4 de l'EPA « ... to cut particle emissions by 90 percent and nitric oxide and nitrogen dioxide (NOx) emissions by 80 percent, compared to 1992 levels ».

À terme, le lien ferroviaire devrait transporter entre 500 et 600 wagons par jour soit 5 convois de 120 wagons tractés par 3 locomotives.

Carbon Calculator Emission Factors

CN has made every effort to provide the best estimates of the carbon emissions throughout a supply chain. After examining various logistics activities, a set of emission factors is used to estimate the carbon emissions for each transportation segment of the shipment.

Marine vessel shipping : Emission factors for larger bulk ships (Handymax to Post-Panamex size classifications) are in the **range of 2.5-6 g CO₂e/tonne-km**.

Rail transportation : Overall rail emissions factor for rail transportation is **15.2 g CO₂e/tonne-km**.

Truck transportation : Based on an average shipment weight of 16 tons (14.5 tonnes) the emission factor is **63.8 g CO₂e/tonne-km**.

Source : <https://www.cn.ca/repository/popups/ghg/Carbon-Calculator-Emission-Factors>

7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

7.1 Autres renseignements pertinents

Inscrivez tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet.

Le projet QcRail est à l'étude depuis l'automne 2014 suite à la publication par Transports Canada de la « Stratégie sur la « Porte et le corridor de commerce de l'Atlantique (Atlantic Gateway and Trade Corridor) ». En septembre 2014, M. Marcel Castonguay rencontrait les intervenants socioéconomiques de Baie-Comeau pour sonder l'intérêt de la région à un service de transport de marchandises par rail via un lien terrestre avec les réseaux de chemin de fer canadiens.

L'initiative du projet QcRail visait à répondre aux énoncés de Transports Canada, à savoir :

« Les portes d'entrée et les corridors de commerce du Canada comprennent l'infrastructure, les réseaux, les activités, la technologie, la réglementation et les politiques touchant les modes de transport maritime, routier, ferroviaire et aérien, lesquels assurent les mouvements de marchandises et de passagers d'importance nationale pour le commerce international. En tant que nation commerçante, le Canada cherche à améliorer la compétitivité du pays sur les marchés mondiaux en tirant parti de l'approche sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques. »

Transports Canada dans son énoncé sur « La Porte et le Corridor de commerce de l'Atlantique » préconisait une collaboration des gouvernements du Canada, des provinces maritimes et de Terre-Neuve-et-Labrador faisant ainsi de la province du Québec une exclue.

« La Porte et le Corridor de commerce de l'Atlantique sont un réseau de transport qui relie l'Amérique du Nord aux marchés de l'Europe, des Caraïbes, de l'Amérique latine et d'Asie via le canal de Suez. Avec ses ports en eau profonde, son créneau spécialisé et ses services adaptés, son réseau moderne de transport intermodal et le partenariat entre le gouvernement et le secteur privé, la Porte et le Corridor de commerce de l'Atlantique rejoignent le centre économique de l'Amérique du Nord. La Stratégie sur la Porte et le corridor de commerce de l'Atlantique a été publiée en mars 2011. Elle a été élaborée avec la collaboration des gouvernements du Canada, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve-et-Labrador, de même que du secteur privé. »

Dans un contexte de logistique, d'efficacité et de diversification des marchés, un accès au terminal maritime de Baie-Comeau par chemin de fer reste un choix incontournable tant pour les marchandises sortants que celles entrants du fait que la profondeur de la Baie-des-Anglais permet de recevoir les navires de très grandes dimensions en toutes saisons sans les contraintes de la voie maritime, des aires protégées pour les mammifères marins et la présence de glaces.

De plus, le projet QcRail répond à deux (2) nouvelles conditions économiques soit : la capacité de répondre aux nouveaux marchés de l'Accord économique et commercial global (CETA) entre l'Union européenne (EU) et le Canada la diversification des marchés en raison des mesures protectionnistes de notre voisin du Sud.

8. DÉCLARATION ET SIGNATURE**8.1 Déclaration et signature****Je déclare que :**

1° les documents et renseignements fournis dans cet avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance;

Toute fausse déclaration peut entraîner des sanctions en vertu de la LQE. Tous renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés au Registre des évaluations environnementales (www.ree.mddelcc.gouv.qc.ca).

Prénom et nom : Guy Simard, Directeur du développement industriel, ID Manic

Signature : _____

Date : _____

Annexe I

Résolution du conseil municipal

Si pertinent, insérez ci-dessous la résolution du conseil municipal dûment certifiée autorisant le(s) signataire(s) de la demande à la présenter au ministre

Voir pièce jointe : **Rapport d'avancement QcRail**

Annexe II

Caractéristiques du projet

Si pertinent, insérez ci-dessous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.)

Voir pièce jointe : **Transports Canada_Norme TC-E-05f**

Annexe III

Présentation du projet QcRail

Insérez une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet ainsi que, s'il y a lieu, un plan de localisation des travaux ou des activités à une échelle adéquate indiquant notamment les infrastructures en place par rapport au site des travaux.

Voir pièce jointe : **ID Manic_QcRail_FR_15 fév 2018**