

## Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1<sup>er</sup> janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le [http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois\\_reglem.htm](http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm).

---

---

# **DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

**Rapport d'analyse environnementale de la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de réfection d'urgence de l'enrochement de protection de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc.**

**Dossier 3216-02-031**

**Le 23 juin 2010**



## ÉQUIPE DE TRAVAIL

### **Du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales :**

Chargé de projet : Monsieur Guillaume Thibault

Analyste : Monsieur Yves Rochon

Supervision administrative : Monsieur Gilles Brunet, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Marie-Ève Jalbert, secrétaire



## SOMMAIRE

Le tronçon du chemin de fer reliant Limoilou (Québec) à Clermont a été construit au début des années 1900 et opéré par le Canadien National (CN) jusqu'à son acquisition par Chemin de fer Charlevoix inc. en 1994. La voie principale s'étend sur 145 kilomètres et sert principalement au transport de bois d'œuvre, de fil d'aluminium, de grain, de silice et de propane. Au printemps 2009, Groupe Le Massif inc. s'est porté acquéreur de Chemin de fer Charlevoix inc. via sa filiale Train Touristique de Charlevoix inc. et est devenu du même coup, propriétaire de la voie ferrée entre Québec et Clermont.

Dans le cadre d'un vaste projet récréotouristique de près de 230 millions de dollars mis de l'avant dans la région de Charlevoix par le Groupe Le Massif inc., le chemin de fer de Charlevoix est devenu un des éléments importants de ce projet puisqu'il permettra d'assurer une liaison entre Québec et La Malbaie par le biais d'un train touristique, en plus de favoriser l'instauration d'un service de navette ferroviaire entre le centre touristique de Baie-Saint-Paul et le Massif de Petite-Rivière-Saint-François. Toutefois, la localisation de cette voie ferrée en bordure immédiate du fleuve Saint-Laurent dans plusieurs secteurs fait en sorte qu'elle subit de nombreux dommages attribuables à l'effet des vagues, des marées et des glaces. De plus, le vieillissement de cette infrastructure de transport requiert des travaux réguliers de réfection des rails et de son assise.

C'est dans ce contexte que l'initiateur a décidé d'entreprendre des travaux majeurs de réhabilitation de ce chemin de fer de l'ordre de 18 millions de dollars, incluant notamment un programme de réparation de l'assise et de l'enrochement de protection en bordure du fleuve. Ainsi, suite à des inspections réalisées en 2008, l'initiateur a identifié 25 sections problématiques qui nécessitaient des travaux à court terme. Considérant l'ampleur des travaux prévus, l'initiateur a été informé que ce programme de réfection était assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement visée à la section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) puisqu'en vertu du paragraphe b de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), ce programme concerne un remblayage dans le fleuve Saint-Laurent, à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans, sur une distance supérieure à 300 mètres.

Toutefois, constatant l'urgence de réaliser certains des travaux de protection dans 12 des 25 sections identifiées, l'initiateur a demandé de soustraire cesdites sections de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Un décret à cet effet a été pris par le gouvernement le 5 novembre 2008 (numéro 1091-2008). Cependant, en raison des démarches entourant la transaction du 1<sup>er</sup> avril 2009 faisant de Groupe Le Massif inc. le propriétaire de Chemin de fer Charlevoix inc., la totalité des travaux prévus au décret n'ont pu être réalisés dans le délai prescrit, soit avant le 31 octobre 2009.

En parallèle, au mois de mars 2009, l'initiateur a déposé un avis de projet auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour les 13 autres sections du chemin de fer afin d'en permettre l'examen dans le cadre de l'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. L'étude d'impact réalisée par l'initiateur a été jugée recevable le 24 mars 2010 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. La ministre a rendu public ce dossier le 13 avril 2010. La période d'information et de consultation publique s'est terminée le 28 mai 2010.

En outre, à l'hiver 2010, deux tempêtes d'importance ont entraîné de nouveaux dommages à l'assise et à l'enrochement de protection de la voie ferrée en de multiples endroits. Des travaux d'urgence ont été réalisés suite à ces tempêtes pour tenter de corriger les principaux dommages, mais l'érosion menace toujours l'intégrité de l'assise et de l'enrochement de protection de la voie ferrée à plusieurs endroits. D'ailleurs, depuis le 15 mars 2010, le CN refuse de faire circuler ses trains de marchandises sur les rails appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. pour des questions de sécurité.

Au-delà du programme de réfection assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, d'autres travaux de réparation de cette voie ferrée, non visés par cette procédure, nécessitent que des travailleurs y circulent présentement. Ces travaux impliquent la réfection des rails, des traverses et de plusieurs ponceaux. Considérant l'état dégradé de l'assise et de l'enrochement de protection à plusieurs endroits, la sécurité des travailleurs ne peut être assurée.

Toutefois, en raison du délai attribuable à l'analyse du programme de réfection dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et compte tenu qu'il est impérieux d'assurer la sécurité des travailleurs qui circulent actuellement sur cette voie ferrée, l'initiateur a demandé que les travaux de réparation de l'enrochement de protection dans certains secteurs jugés très problématiques soient soustraits de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, conformément aux dispositions de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement. L'initiateur inclut également dans sa demande d'éventuels travaux d'urgence qui pourraient être requis pour réparer des dommages qui seraient de nature à menacer la sécurité des usagers du chemin de fer.

L'analyse de la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de réfection d'urgence de l'enrochement de protection de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. sur le territoire des municipalités régionales de comté de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est par Chemin de fer Charlevoix inc. effectuée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs permet de conclure qu'elle est justifiée et acceptable sur le plan environnemental.

Par conséquent, il est recommandé que le projet de réfection d'urgence de l'enrochement de protection de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. sur le territoire des municipalités régionales de comté de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est par Chemin de fer Charlevoix inc. soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur de Chemin de fer Charlevoix inc. afin de réaliser lesdits travaux.

## TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Sommaire.....	iii
Liste des tableaux .....	vi
Liste des figures.....	vi
Liste des annexes .....	vi
Introduction .....	1
Le projet .....	1
1.1 Justification de l'urgence du projet .....	1
1.2 Description du projet.....	3
Analyse de la demande.....	5
1.3 Analyse de la justification de la soustraction du projet à la procédure.....	5
1.4 Analyse de la solution et ses impacts .....	6
1.4.1 Milieu naturel.....	6
1.4.2 Milieu humain.....	6
Conclusion.....	7
Références.....	8
Annexes .....	9



## **LISTE DES TABLEAUX**

TABLEAU 1.	LOCALISATION ET DÉTAILS SUR LES TRAVAUX D'ENROCHEMENT REQUIS AFIN DE SÉCURISER LA VOIE FERRÉE .....	4
------------	---	---

## **LISTE DES FIGURES**

FIGURE 1.	LOCALISATION DU PROJET. LES DIFFÉRENTS SITES DES TRAVAUX SONT SITUÉS ENTRE LE POINT MILLIAIRE 30.01 À SAINT-JOACHIM ET LE POINT MILLIAIRE 85.6 À POINTE-AU-PIC (IMAGE TIRÉE DE CN, 2008) .....	3
-----------	--	---

## **LISTE DES ANNEXES**

ANNEXE 1	PHOTOGRAPHIES DE DIFFÉRENTS SECTEURS PRIORITAIRES DEVANT ÊTRE STABILISÉS .....	11
----------	--	----

## **INTRODUCTION**

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale de la demande de soustraction du projet de réfection d'urgence de l'enrochement de protection de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. sur le territoire des municipalités régionales de comté de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est par Chemin de fer Charlevoix inc.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et des ministères consultés permet d'établir, à la lumière de la justification du caractère urgent du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation.

## **LE PROJET**

### **1.1 Justification de l'urgence du projet**

Le tronçon du chemin de fer reliant Limoilou (Québec) à Clermont a été construit au début des années 1900 et opéré par le Canadien National (CN) jusqu'à son acquisition par Chemin de fer Charlevoix inc. en 1994. La voie principale s'étend sur 145 kilomètres et sert principalement au transport de bois d'œuvre, de fil d'aluminium, de grain, de silice et de propane. Au printemps 2009, Groupe Le Massif inc. s'est porté acquéreur de Chemin de fer Charlevoix inc. via sa filiale Train Touristique de Charlevoix inc. et est devenu du même coup, propriétaire de la voie ferrée entre Québec et Clermont.

Dans le cadre d'un vaste projet récréotouristique de près de 230 millions de dollars mis de l'avant dans la région de Charlevoix par le Groupe Le Massif inc., le chemin de fer de Charlevoix est devenu un des éléments importants de ce projet puisqu'il permettra d'assurer une liaison entre Québec et La Malbaie par le biais d'un train touristique, en plus de favoriser l'instauration d'un service de navette ferroviaire entre le centre touristique de Baie-Saint-Paul et le Massif de Petite-Rivière-Saint-François. Toutefois, la localisation de cette voie ferrée en bordure immédiate du fleuve Saint-Laurent dans plusieurs secteurs fait en sorte qu'elle subit de nombreux dommages attribuables à l'effet des vagues, des marées et des glaces. De plus, le vieillissement de cette infrastructure de transport requiert des travaux réguliers de réfection des rails et de son assise.

C'est dans ce contexte que l'initiateur a décidé d'entreprendre des travaux majeurs de réhabilitation de ce chemin de fer de l'ordre de 18 millions de dollars, incluant notamment un programme de réparation de l'assise et de l'enrochement de protection en bordure du fleuve. Ainsi, suite à des inspections réalisées en 2008, l'initiateur a identifié 25 sections problématiques qui nécessitaient des travaux à court terme. Considérant l'ampleur des travaux prévus, l'initiateur a été informé que ce programme de réfection était assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement visée à la section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) puisqu'en vertu du paragraphe b de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), ce programme concerne un remblayage dans le fleuve Saint-Laurent, à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans, sur une distance supérieure à 300 mètres.

Toutefois, constatant l'urgence de réaliser certains des travaux de protection dans 12 des 25 sections identifiées, l'initiateur a demandé de soustraire cesdites sections de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Un décret à cet effet a été pris par le gouvernement le 5 novembre 2008 (numéro 1091-2008). Cependant, en raison des démarches entourant la transaction du 1<sup>er</sup> avril 2009 faisant de Groupe Le Massif inc. le propriétaire de Chemin de fer Charlevoix inc., la totalité des travaux prévus au décret n'ont pu être réalisés dans le délai prescrit, soit avant le 31 octobre 2009.

En parallèle, au mois de mars 2009, l'initiateur a déposé un avis de projet auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour les 13 autres sections du chemin de fer afin d'en permettre l'examen dans le cadre de l'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. L'étude d'impact réalisée par l'initiateur (Chemin de fer Charlevoix inc., 2009a et 2009b; Roche ltée Groupe-Conseil, 2010) a été jugée recevable le 24 mars 2010 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. La ministre a rendu public ce dossier le 13 avril 2010. La période d'information et de consultation publique s'est terminée le 28 mai 2010.

En outre, à l'hiver 2010, deux tempêtes d'importance ont entraîné de nouveaux dommages à l'assise et à l'enrochement de protection de la voie ferrée en de multiples endroits. Des travaux d'urgence ont été réalisés suite à ces tempêtes pour tenter de corriger les principaux dommages, mais l'érosion menace toujours l'intégrité de l'assise et de l'enrochement de protection de la voie ferrée à plusieurs endroits (voir photos en annexe). D'ailleurs, depuis le 15 mars 2010, le CN refuse de faire circuler ses trains de marchandises sur les rails appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. pour des questions de sécurité.

Au-delà du programme de réfection assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, d'autres travaux de réparation de cette voie ferrée, non visés par cette procédure, nécessitent que des travailleurs y circulent présentement. Ces travaux impliquent la réfection des rails, des traverses et de plusieurs ponceaux. Considérant l'état dégradé de l'assise et de l'enrochement de protection à plusieurs endroits, la sécurité des travailleurs ne peut être assurée. Ainsi, lors d'une visite des lieux effectuée le 26 mai 2010 par des représentants du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), de l'initiateur et de son consultant, il a été observé que pour certains tronçons le niveau d'érosion est tel que les traverses de chemin de fer sont à nu à leurs extrémités. À d'autres endroits, le haut du talus, dont le matériel est dénudé de carapace, devient facilement mobilisable par une pluie intense, ce qui risque d'affecter la structure même de la voie ferrée.

Toutefois, en raison du délai attribuable à l'analyse du programme de réfection dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et compte tenu qu'il est impérieux d'assurer la sécurité des travailleurs qui circulent actuellement sur cette voie ferrée, l'initiateur a demandé que les travaux de réparation de l'enrochement de protection dans certains secteurs jugés très problématiques soient soustraits de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, conformément aux dispositions de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement. L'initiateur inclut également dans sa demande d'éventuels travaux d'urgence qui pourraient être requis pour réparer des dommages qui seraient de nature à menacer la sécurité des usagers du chemin de fer (Groupe Le Massif inc., 2010a et 2010b). Il est à noter que l'article 31.6 mentionne que le gouvernement peut, sans avis, soustraire, en tout ou en partie,

un projet de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, dans le cas où la réalisation du projet est requise afin de réparer ou de prévenir des dommages causés par une catastrophe réelle ou appréhendée. Dans le cas où le gouvernement soustrait un projet de la procédure, ce dernier doit délivrer un certificat d'autorisation pour le projet et l'assortir des conditions qu'il juge nécessaires pour protéger l'environnement.

## 1.2 Description du projet

Le projet se situe sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent entre Saint-Joachim et Pointe-au-Pic dans les municipalités régionales de comté de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est.

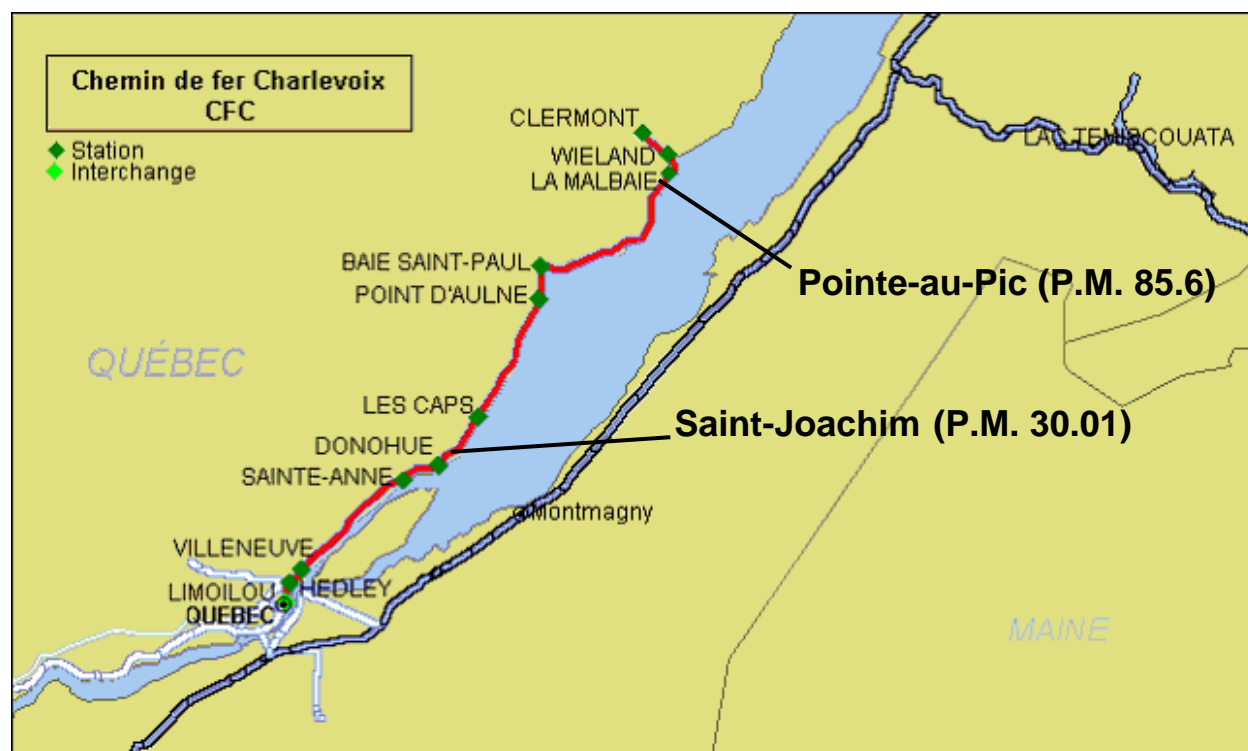


FIGURE 1. LOCALISATION DU PROJET. LES DIFFÉRENTS SITES DES TRAVAUX SONT SITUÉS ENTRE LE POINT MILLIAIRE<sup>1</sup> 30.01 À SAINT-JOACHIM ET LE POINT MILLIAIRE 85.6 À POINTE-AU-PIC (IMAGE TIRÉE DE CN, 2008)

Les travaux d'urgence proposés consistent à renforcer et stabiliser le talus sud de la voie ferrée à différents endroits. Le tableau 1 localise tous les tronçons prioritaires, et indique ceux visés par l'étude d'impact. Les sites déterminés par Chemin de fer Charlevoix inc. totalisent une longueur approximative de 450 mètres (1 435 pieds).

<sup>1</sup> Point milliaire ou P.M. fait référence au mode nord-américain de bornes ferroviaires. L'écart entre deux points milliaires représente la distance linéaire entre deux points sur la voie ferrée.

**TABLEAU 1. LOCALISATION ET DÉTAILS SUR LES TRAVAUX D'ENROCHEMENT REQUIS AFIN DE SÉCURISER LA VOIE FERRÉE (ADAPTÉ DE GROUPE LE MASSIF INC., 2010A)**

Point Milliaire	Tronçon dans l'étude d'impact	Étendue des travaux (pied linéaire)	Nombre de wagons requis
30,98	-	10	3
31,05	-	15	4
32,23	3	15	5
32,24	3	15	5
32,47	3	10	7
32,63	3	20	5
33,65	3	15	3
33,67	3	25	6
33,89	3	30	7
34,28	-	10	3
35,75	4	15	1
38,65	4	40	10
40,61	-	20	8
40,63	-	15	14
42,25	5	20	8
43,08	5	39	20
43,2	5	20	10
43,27	5	20	10
43,28	5	20	8
43,48	-	40	20
46,73	6	20	2
47,4	6	50	15
47,52	6	40	10
49,28	-	20	5
61,52 à 61,53	8	20	8
62,84	8	15	15
63,88	8	30	10
63,89	8	20	10
64,23	8	10	10
64,62	8	15	10
64,73	-	30	5
65,1	-	40	15
65,25	-	10	6
68,4	-	10	1
69,57	-	66	10
69,80 à 69,90	-	200	70
70,22	11	20	1
71,02	11	30	30
71,15	11	20	10
71,41	11	20	10
72,1	-	30	10
72,92	-	40	12
73,03	-	25	12

Point Milliaire	Tronçon dans l'étude d'impact	Étendue des travaux (pied linéaire)	Nombre de wagons requis
73,54	12	10	6
74,45 à 74,46	12	150	10
77,79	-	15	5
77,81	13	15	5
81,99	13	30	6
84,41	13	20	3
	TOTAL	1435	479

Les travaux visent essentiellement la mise en place de gallions pour réparer la protection en enrochement. On entend par gallion un enrochement de taille importante, exempte de particules fines. Les gallions seront acheminés aux sites d'intervention par des wagons-trémies à bascule spécialement conçus pour ce genre de travaux. Les gallions proviendront de carrières en exploitation situées dans la région de Charlevoix. Chemin de fer Charlevoix inc. s'assurera qu'elles sont autorisées par le gouvernement et qu'elles détiennent un permis d'exploitation valide. Les gallions seront pris en charge directement aux carrières qui sont desservies par la voie ferrée, évitant ainsi les impacts associés à un transport par camions.

Sur les sites d'intervention, les wagons-trémies déverseront les roches de façon à ce qu'elles s'imbriquent dans l'enrochement actuel de manière à minimiser les pertes au fleuve. Elles seront par la suite placées à l'aide d'une pelle mécanique, travaillant à partir du haut de la voie ferrée, de façon à consolider l'ouvrage avec une pente de 2H : 1V. À l'origine, la pente des talus variait entre 1,5H : 1V et 2H : 1V. Les travaux visent donc à rétablir cette pente.

Aux endroits où il y a un risque de perdre les pierres du premier wagon, une barrière naturelle sera construite en pied de talus, au préalable, à l'aide de pierres déjà en place afin d'arrêter le flux du déchargement. Les gallions demeureront ainsi confinés sur les talus existants de l'emprise ferroviaire. La figure jointe à l'annexe 2 présente une coupe type générale des travaux prévus.

## **ANALYSE DE LA DEMANDE**

### **1.3 Analyse de la justification de la soustraction du projet à la procédure**

Selon l'initiateur, l'état dégradé des enrochements de protection dans les secteurs visés par la présente demande augmente considérablement le risque de déraillement dans le fleuve Saint-Laurent de la machinerie utilisée actuellement pour réparer les sections de la voie ferrée non assujetties à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Cette situation est donc de nature à mettre en péril la sécurité même des travailleurs affectés à la réfection de la voie ferrée, en plus d'entraîner un risque évident de déversement de carburant ou d'autres polluants dans le fleuve. De plus, il est possible que des événements climatiques puissent entraîner des dommages importants à cette infrastructure déjà fragilisée, et ce, avant que l'analyse du programme global de réfection de cette voie ferrée ne soit complétée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Considérant que les dommages issus d'un bris de l'assise ou de l'enrochement de protection de la voie ferrée pourraient mettre en péril la sécurité des usagers et conduire possiblement à une catastrophe environnementale, tenant compte également que l'appréhension de cette catastrophe et la pertinence d'une intervention sont démontrées, nous estimons qu'il est justifié que ce projet se réalise dans les plus brefs délais et en ce sens, nous recommandons que celui-ci soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement dans le but de prévenir des dommages causés par une catastrophe appréhendée.

## **1.4 Analyse de la solution et ses impacts**

### **1.4.1 Milieu naturel**

Selon les informations reçues et les commentaires du ministère des Ressources naturelles et de la Faune lors de l'analyse environnementale de projet soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, les travaux d'enrochement ne sont pas susceptibles d'affecter de manière significative les habitats fauniques présents tels que l'habitat du poisson et les aires de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA) (Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, 2010). En effet, ceux-ci se feront à partir de la voie ferrée, soit en haut de talus et en milieu terrestre. De plus, le nouvel enrochement sera déposé en majeure partie sur un enrochement existant qui ne constitue pas un habitat d'intérêt pour la faune. Des marais ont été observés près des secteurs visés par les travaux, mais en aucun temps ils ne seront remblayés par l'enrochement.

Afin de limiter les impacts attribuables à la remise en suspension des matériaux du lit du fleuve, l'initiateur prévoit faire les travaux à marée basse ou quand le bas du talus est dégagé de l'eau. Étant donné que le chemin de fer est situé en pied de falaise sur une partie de son trajet, la remise en suspension des matériaux est peu probable. En effet, le lit du fleuve de ces secteurs est composé de roc ou de matériel grossier qui fait en sorte que la remise en suspension potentielle est considérée comme limitée ou nulle.

L'utilisation de pelles mécaniques dans certaines circonstances lors des travaux amène un risque de déversement accidentel d'huile ou de graisse. L'initiateur s'engage à ce que la machinerie soit en bon état et favorisera l'utilisation d'huile végétale pour son fonctionnement. Il sera interdit de faire le plein d'essence et les changements d'huile sur le site. Une trousse complète d'intervention contenant tout le matériel nécessaire pour circonscrire une fuite éventuelle et récupérer les produits déversés sera présente en tout temps à proximité. La machinerie sera éloignée du milieu aquatique (plus de 30 m) dès qu'elle ne sera plus utilisée (ex.: les soirs et fins de semaine). Urgence-Environnement sera avisé sans délai en cas de déversement.

### **1.4.2 Milieu humain**

D'une part, la réalisation du projet permettra d'assurer le maintien de l'ouvrage de protection de la voie ferrée et par le fait même, d'assurer la pérennité de ce lien ferroviaire et la sécurité de ses usagers. En ce sens, l'impact du projet sera positif sur la sécurité des usagers et de l'économie régionale.

D'autre part, la réalisation des travaux d'enrochement occasionnera des impacts au niveau de la pollution sonore pour les quelques riverains qui habitent non loin de la voie ferrée. Considérant

que plusieurs habitations sont saisonnières et que les travaux seront exécutés sur une courte période de temps pour chacun des sites, ces impacts sont considérés comme faibles.

Tenant compte de cela, nous considérons que les faibles impacts négatifs qui pourraient survenir durant la phase des travaux seront largement compensés par l'amélioration de la sécurité ferroviaire et par la pérennité de la voie ferrée.

## CONCLUSION

L'analyse de la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de réfection d'urgence de l'enrochement de protection de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. sur le territoire des municipalités régionales de comté de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est par Chemin de fer Charlevoix inc. a été effectuée par le MDDEP à partir des informations obtenues lors d'une visite de terrain tenue le 26 mai 2010 et des documents fournis par l'initiateur. Les conclusions de cette analyse sont à l'effet que la présente demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement est justifiée puisque ce projet va permettre de corriger une situation qui présente un risque important pour la sécurité des usagers. En outre, les mesures d'atténuation mises en place et les engagements pris par l'initiateur rendent le projet acceptable sur le plan environnemental.

Par conséquent, il est recommandé que le projet de réfection d'urgence de l'enrochement de protection de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc. sur le territoire des municipalités régionales de comté de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de Charlevoix-Est par Chemin de fer Charlevoix inc. soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur de Chemin de fer Charlevoix inc. afin de réaliser lesdits travaux.

*Original signé par :*

Guillaume Thibault  
M.Sc. Eau et M.Sc. Biologie végétale  
Chargé de projet  
Service des projets en milieu hydrique  
Direction des évaluations environnementales



## RÉFÉRENCES

- CHEMIN DE FER CHARLEVOIX INC. 2009a. *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* – par Roche ltée Groupe-conseil, mai 2009, 53 pages et 3 annexes;
- CHEMIN DE FER CHARLEVOIX INC. 2009b. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs – Étude d'impact – Rapport complémentaire*, par Roche ltée Groupe-conseil, décembre 2009, 15 pages et 2 annexes;
- CN. 2008. Carte du chemin de fer d'intérêt local : Chemin de fer de Charlevoix inc., à jour au 20 mai 2008. [en ligne] [[http://cnplus.cn.ca/IT/Shortlines/SL\\_Static.nsf/shortlines/21FCCD86404CA32F8525675A003B46CC?opendocument](http://cnplus.cn.ca/IT/Shortlines/SL_Static.nsf/shortlines/21FCCD86404CA32F8525675A003B46CC?opendocument)], 16 octobre 2008;
- GROUPE LE MASSIF INC. 2010a. Lettre de M. Bernard Sansour, de Groupe Le Massif inc., à M<sup>me</sup> Line Beauchamp, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, concernant la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour les travaux d'urgence le long de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc., 10 juin 2010, pages et 3 annexes;
- GROUPE LE MASSIF INC. 2010b. Lettre de M. Bernard Sansour, de Groupe Le Massif inc., à M<sup>me</sup> Line Beauchamp, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, concernant des précisions relatives à la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour les travaux d'urgence le long de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc., 21 juin 2010, 1 page;
- MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. 2010. *Avis concernant l'acceptabilité du projet de réfection de l'enrochement de la voie ferrée appartenant à Chemin de fer Charlevoix inc.*, préparé par Line Drouin, directrice générale, 10 juin 2010, 2 pages;
- ROCHE LTÉE GROUPE-CONSEIL. 2010. Lettre de M<sup>me</sup> Annie Taillon, de Roche ltée Groupe-conseil, à M. Guillaume Thibault, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, concernant un complément d'information à la réponse à la question QC-10 du document de questions et commentaires ainsi que quatre engagements pris par Chemin de fer Charlevoix inc. visant à satisfaire les commentaires des différents ministères consultés sur l'addenda n<sup>o</sup> 1, 5 mars 2010, 1 page et une pièce jointe.

## **ANNEXES**



**ANNEXE 1 PHOTOGRAPHIES DE DIFFÉRENTS SECTEURS PRIORITAIRES DEVANT ÊTRE STABILISÉS**



1. Érosion au point milliaire 30,8



2. Érosion au point milliaire 32

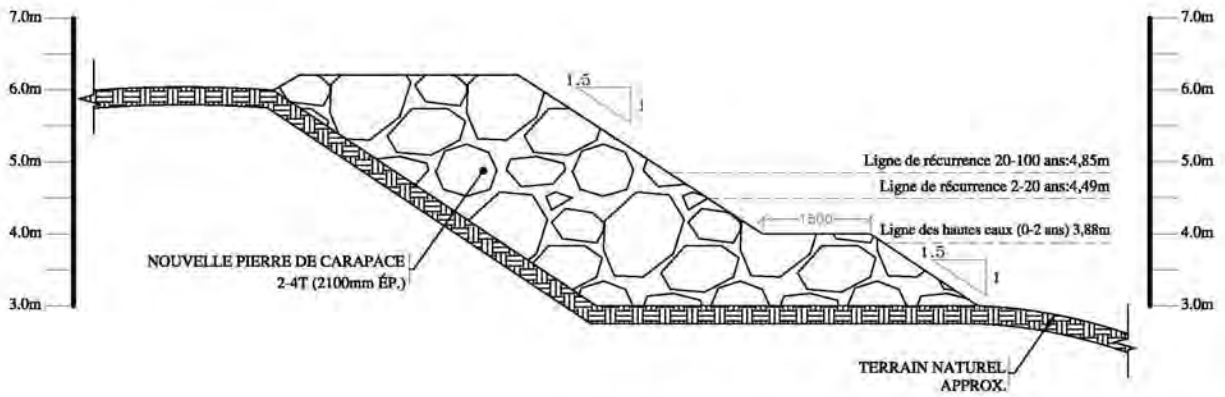


3. Érosion au point milliaire 32,2



4. Érosion au point milliaire 47,5

## ANNEXE 2 COUPE TYPE DES TRAVAUX (TIRÉ DE GROUPE LE MASSIF INC., 2010A)



COUPE TYPE

SECTEUR  
Saint-Joseph-de-la-Rive

Note: les nouvelles pierres de carapace vont être placées avec une grue munie d'un grappin hydraulique