
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale pour le projet de
modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989
pour la réalisation du projet de construction d'une voie ferrée
pour l'usine d'électrolyse d'alumine de Laterrière, Chicoutimi**

Dossier 3211-08-001

Le 28 mai 2009

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet : M. Hubert Gagné

Supervision administrative : M^{me} Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M^{me} Marie-Claude Rodrigue, secrétaire

SOMMAIRE

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale concernant la demande de modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 autorisant le projet de construction d'une voie ferrée pour l'usine d'électrolyse d'alumine de Laterrière à Chicoutimi par Alcan Aluminium Ltée. La voie ferrée autorisée en 1989 relie l'usine de lingot de laminage de Laterrière au réseau de chemin de fer existant de Roberval-Saguenay. Le 13 juillet 2007, Rio Tinto a fait l'acquisition d'Alcan Aluminium Ltée pour former Rio Tinto Alcan inc. Le 26 juin 2008, Rio Tinto Alcan inc. a soumis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs une demande de modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989. Le 10 décembre 2008, Rio Tinto Alcan inc. a aussi soumis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs des renseignements complémentaires pour appuyer cette requête. Enfin, le 8 mai 2009, Rio Tinto Alcan inc. a soumis une lettre de réponses à des questions et des commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

La modification demandée au décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 concerne la condition 3. Cette condition stipule que le transport sur la nouvelle voie ferrée doit s'effectuer seulement entre 7 h et 19 h, six jours par semaine (du lundi au samedi), à raison d'un maximum de deux convois aller-retour (quatre passages) d'une longueur n'excédant pas 30 wagons et requérant l'utilisation d'un maximum de trois locomotives. Rio Tinto Alcan inc. désire recevoir l'autorisation de faire du transport ferroviaire le dimanche ainsi que dans la plage horaire de 7 h à 21 h. Les principales raisons invoquées pour appuyer cette demande de modification de décret sont reliées à la compétitivité de l'entreprise et à la satisfaction de ses clients.

La demande de modification du décret apparaît justifiée. Compte tenu que la modification demandée ne nécessitera pas de travaux ou d'ajouts d'équipements et qu'elle n'occasionnera pas, comparativement à la situation actuelle, d'augmentation de l'intensité sonore ou vibratoire et de modifications importantes au niveau des impacts sonores et des autres perturbations, elle est acceptable sur le plan environnemental.

La conclusion principale de ce rapport d'analyse environnementale est qu'il est opportun de répondre favorablement à la demande de modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 en raison de sa justification et du caractère acceptable de ses impacts au plan environnemental.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet	2
1.1 Description de la modification	2
1.2 Justification de la demande de modification.....	2
2. Analyse environnementale.....	3
2.1 Analyse de la raison d'être de la demande de modification du décret	3
2.2 Solutions de rechange à la modification du décret.....	3
2.3 Analyse de la modification des impacts sonores et des autres perturbations.....	4
2.4 Autres considérations.....	7
Conclusion	8

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Limites de propriété de l'usine Laterrière	4
Figure 2 :	Localisation du domaine de la Ferme Laterrière	5
Figure 3 :	Portion du domaine de la Ferme Laterrière acquise par RTA en 1992	5
Figure 4 :	Mesures d'atténuation visuelles pour la Ferme Laterrière inc.	7

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 :	Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés	13
Annexe 2 :	Chronologie des étapes importantes du projet.....	15
Annexe 3 :	Décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 autorisant le projet de construction d'une voie ferrée pour l'usine d'électrolyse d'alumine de Laterrière à Chicoutimi par Alcan Aluminium Ltée	17

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale concernant la demande de modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 autorisant le projet de construction d'une voie ferrée pour l'usine d'électrolyse d'alumine de Laterrière à Chicoutimi par Alcan Alumium Ltée. La voie ferrée autorisée en 1989 relie l'usine de lingot de laminage de Laterrière au réseau de chemin de fer existant de Roberval-Saguenay.

Quelques certificats d'autorisation prévus à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ont été accordés relativement à ce projet en 1990. La voie ferrée est en opération depuis cette date.

Le 13 juillet 2007, Rio Tinto a fait l'acquisition d'Alcan Aluminium Ltée pour former Rio Tinto Alcan inc (RTA). Le 26 juin 2008, RTA a soumis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) une demande de modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989. Le 10 décembre 2008, RTA a aussi déposé au MDDEP des renseignements complémentaires pour appuyer cette requête. Enfin, le 8 mai 2009, RTA a déposé une lettre de réponses à des questions et des commentaires du MDDEP. La modification demandée concerne uniquement les restrictions des jours et des heures d'opération de la voie ferrée.

Les sections qui suivent décrivent la nature de la modification demandée, les éléments de justification, les principaux enjeux environnementaux et les recommandations issues de l'analyse de l'acceptabilité environnementale.

L'annexe 1 présente l'unité du MDDEP consultée et l'annexe 2, la chronologie des étapes importantes du projet. Une copie du décret numéro 1930-89 se trouve à l'annexe 3.

1. LE PROJET

1.1 Description de la modification

La modification demandée au décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 concerne la condition 3. Cette condition stipule que le transport sur la voie ferrée doit s'effectuer seulement entre 7 h et 19 h, six jours par semaine (du lundi au samedi), à raison d'un maximum de deux convois aller-retour (quatre passages) d'une longueur n'excédant pas 30 wagons et requérant l'utilisation d'un maximum de trois locomotives. RTA désire recevoir l'autorisation de faire du transport ferroviaire le dimanche ainsi que dans la plage horaire de 7 h à 21 h.

1.2 Justification de la demande de modification

L'usine Laterrière possède un centre de coulée spécialisé dans la production de lingots de laminage. Le client le plus important est Novelis et son usine d'Oswego dans l'État de New York. Le transport des lingots de laminage se fait par train jusqu'à Brockville en Ontario, puis par camions jusqu'à Oswego. La problématique rencontrée par l'usine Laterrière est qu'elle ne peut expédier des lingots que six jours par semaine alors que Novelis demande des livraisons sept jours par semaine pour satisfaire ses propres clients. Comme l'usine Laterrière est en production sept jours par semaines, cela crée une journée d'expédition double le lundi. Ceci se traduit par une problématique à Brockville, soit une accumulation de lingots, car il n'y a pas double capacité de transport par camion pour une journée donnée. En effet, pour maintenir un service adéquat, le camionnage se fait par une flotte dédiée dont le nombre d'unités en opération est maintenu selon les besoins moyens et non selon les pointes. Les chauffeurs font deux voyages par jour, ce qui remplit leurs carnets d'heures journalières. Donc, avec cette flotte de camions, la livraison de l'excès de lingots se fait lorsque la charge est moins aiguë et s'étale sur trois à quatre jours. Le transport par camionnage ponctuel additionnel est possible, mais beaucoup plus dispendieux. Peu de camionneurs sont intéressés par un chargement par semaine. L'usine Laterrière, le Canadien National, les camions à Brockville et l'usine d'Oswego fonctionnent tous sept jours par semaine. Enfin, la production de l'usine Laterrière a changé depuis l'adoption du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989. En effet, du début de l'usine en 1990 jusqu'à 2001, 50 % du métal produit était destiné à des clients tiers comme Oswego. Depuis 2001, la quantité de métal à expédier chez les clients tiers est beaucoup plus importante. Selon RTA, les exigences du décret sont maintenant plus difficiles à respecter étant donné le changement dans le type de production. Selon RTA, la solution de niveler les expéditions sur les sept jours de la semaine apporte des bénéfices à toutes les étapes de la chaîne de fabrication, d'expédition, de transport et de transformation.

Pour ce qui est de la plage horaire autorisée, RTA demande une modification. La plage horaire actuelle est de 7 h à 19 h. RTA demande à ce qu'elle soit de 7 h à 21 h pour que tout le métal produit soit ramassé par le service ferroviaire en fin de journée et acheminé le jour même vers le client. Selon RTA, le convoi qui quitte l'usine Laterrière prend environ 30 minutes pour sortir de la zone ferroviaire incluse dans le décret. Pour un départ de l'usine vers 19 h, qui est l'heure normalement prévue, le convoi sortira de la zone vers 19 h 30 si aucun retard n'est enregistré. Selon RTA, une marge de sécurité de 30 minutes n'est pas suffisante pour prévenir toutes les situations de retard possibles. L'utilisation du tronçon ferroviaire de 20 h à 21 h est donc une marge de sécurité pour le déroulement des activités régulières de RTA. Les raisons pour lesquelles le départ du convoi pourrait être retardé sont associées à des bris mécaniques

potentiels reliés à l'usine même ou aux équipements de transport (wagons et locomotives). Des retards dans la production des lingots sont aussi possibles. Les besoins d'augmentation d'inventaire en matières premières (transportées par le Roberval-Saguenay) peuvent aussi exiger de la flexibilité dans les horaires de transport. Enfin, les intempéries demandant une réduction de vitesse ou encore des besoins de déneigement peuvent aussi occasionner des retards.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse de la raison d'être de la demande de modification du décret

Les arguments avancés par RTA à l'appui de la demande de modification du décret nous apparaissent tous justifiés. La situation de l'usine Laterrière a évolué depuis l'adoption du décret. Le type de production n'est plus le même et une mise à jour semble s'imposer.

Le fait que l'usine Laterrière ne peut expédier que six jours par semaine alors que le client principal demande des livraisons sept jours par semaine occasionne des problèmes de compétitivité et de logistique à RTA. La modification demandée à la plage horaire quotidienne du transport ferroviaire a pour but de ramasser en fin de journée tout le métal produit dans une journée et de l'acheminer le jour même vers le client.

Constat relatif à la raison d'être de la demande de modification du décret :

L'équipe d'analyse est d'avis que les modifications demandées au décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 sont justifiées et de nature à simplifier la logistique des transports ferroviaires de l'entreprise et à lui permettre d'augmenter le niveau de satisfaction de ses clients. L'équipe d'analyse est aussi d'avis que les modifications demandées au décret permettront sa mise à jour pour tenir compte de la nouvelle réalité de l'usine.

2.2 Solutions de rechange à la modification du décret

Trois solutions de rechange à la modification du décret peuvent être envisagées. Tout d'abord, le *statu quo*. Cependant, il semble évident que la compétitivité de l'entreprise et le niveau de satisfaction des clients seraient affectés négativement si aucune modification à la situation actuelle n'était apportée.

La deuxième solution serait de supporter un inventaire du produit. À cause de la forte compétitivité des prix, cette option n'est pas vraiment envisageable financièrement selon RTA. Pour réaliser l'objectif de livrer le matériel commandé dans les délais les plus courts tout en n'ayant pas d'inventaire, RTA souligne que l'exécution manufacturière doit être rapide pour maintenir un avantage compétitif.

La troisième solution serait de modifier les moyens de transports utilisés pour la livraison du produit. RTA affirme avoir envisagé plusieurs autres scénarios de transports, mais ceux-ci ont tous été écartés. La modification demandée au décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 permettra de répondre aux besoins d'affaires de RTA tout en utilisant des infrastructures existantes. Cette option occasionnera moins d'impacts sur l'environnement que les autres scénarios de transports évalués. Selon RTA, la modification du décret ne nécessiterait pas de travaux de terrain.

Constat relatif aux solutions de rechange à la modification du décret :

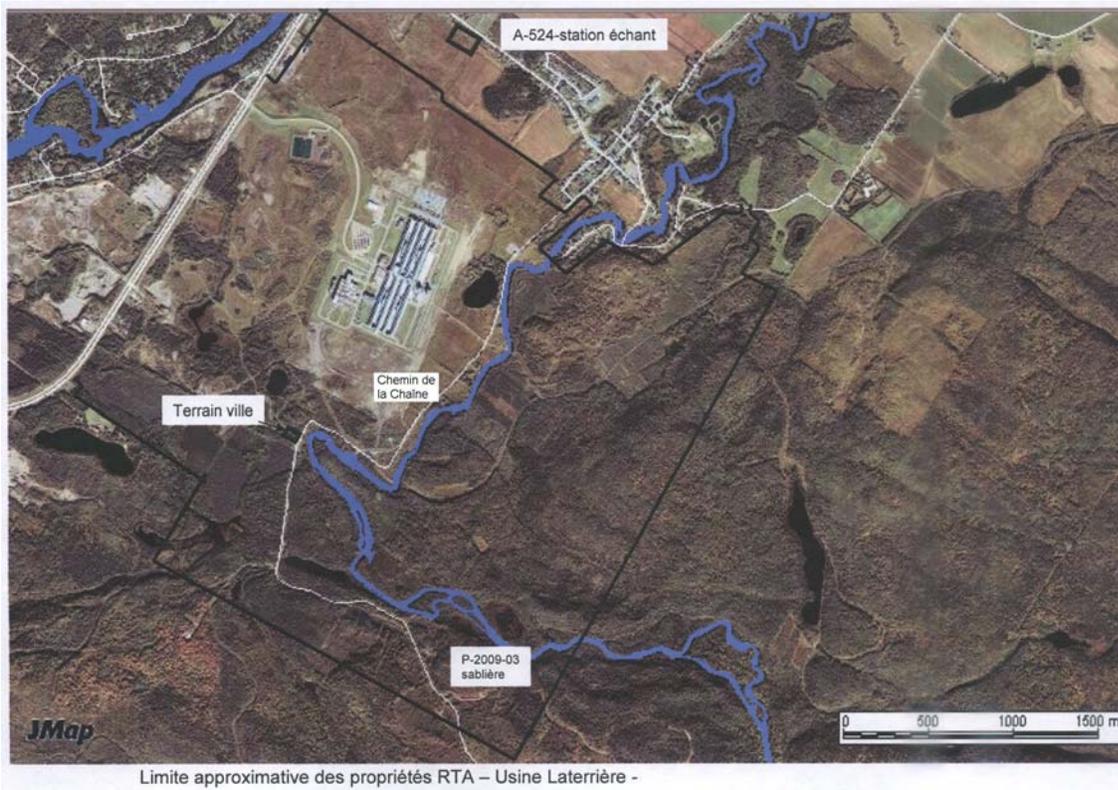
Compte tenu que la modification demandée au décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 n'occasionnera pas de travaux ou d'ajouts d'équipements, l'équipe d'analyse est d'avis qu'elle est la solution la plus avantageuse pour l'environnement. La construction d'autres infrastructures ou le remplacement du train par des camions pour le transport du produit causerait, selon l'équipe d'analyse, davantage de perturbations aux milieux humains et naturels.

2.3 Analyse de la modification des impacts sonores et des autres perturbations

L'analyse du dossier démontre que le bruit est un enjeu pour deux secteurs le long de la voie ferrée de l'usine Laterrière. Il y a celui des résidences du chemin de la Chaîne et celui de la Ferme Laterrière inc.

Une portion du chemin de la Chaîne est enclavée dans les limites de propriété de l'usine Laterrière. À l'intérieur des limites de propriété de l'usine, il n'y a pas de résidences privées (voir figure 1). Lors de la construction de l'usine, la totalité des chalets et des résidences ont été expropriés dû à la proximité des installations. Aucune construction ne s'est ajoutée.

FIGURE 1 : LIMITES DE PROPRIÉTÉ DE L'USINE LATERRIÈRE



Source : Figure modifiée de la lettre de RTA reçue le 8 mai 2009.

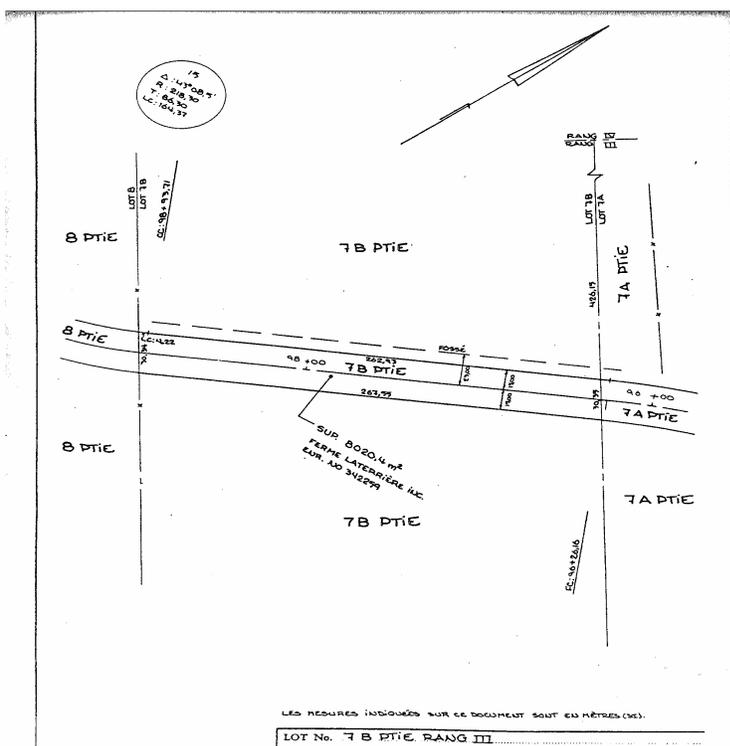
Depuis la construction de la voie ferrée de l'usine Laterrière, la situation de la Ferme Laterrière inc. a évolué (voir figure 2). Tout d'abord, en 1991, elle a été vendue à la banque. En 1992, RTA a acquis une partie du domaine correspondant à l'emprise du chemin de fer (voir figure 3). Cette acquisition correspond à un terrain de forme irrégulière de 8 020,4 m² qui a environ 264 mètres de longueur et 30,3 mètres de largeur. Ce terrain est situé sur le lot 7B et fait partie du rang III du canton de Laterrière. Depuis 1993, trois propriétaires différents se sont succédés et ils ont donné des vocations différentes à la Ferme Laterrière inc. qui est maintenant une propriété privée et non une entreprise récréotouristique. RTA n'a pas reçu de plaintes de leur part. Le propriétaire actuel y réside depuis 2000.

FIGURE 2 : LOCALISATION DU DOMAINE DE LA FERME LATERRIÈRE



Source : Lettre de RTA reçue le 8 mai 2009.

FIGURE 3 : PORTION DU DOMAINE DE LA FERME LATERRIÈRE ACQUISE PAR RTA EN 1992



Source : Lettre de RTA reçue le 8 mai 2009.

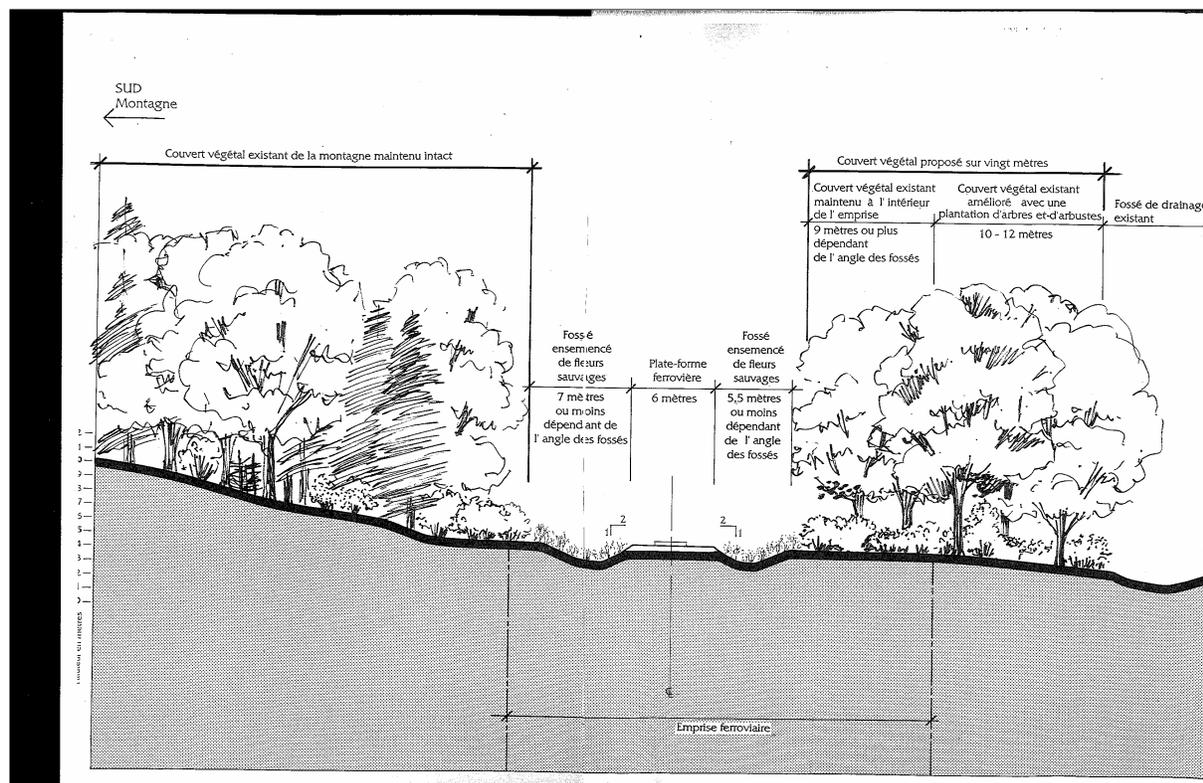
La modification demandée au décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 par RTA ne causera pas d'augmentation de l'intensité sonore ou vibratoire comparativement à la situation actuelle. En effet, cette modification n'implique aucun changement dans le nombre de passages quotidiens sur la voie ferrée, de locomotives ou de wagons ainsi que dans la nature des produits transportés. Dans la plupart des cas, il est estimé par RTA que le convoi quittera la zone couverte par le décret vers 19 h 30 comparativement à 18 h 45 actuellement. Le délai supplémentaire demandé a pour but de couvrir les situations exceptionnelles. Les modifications concernant les impacts sonores et vibratoires découlent de l'ajout de quatre événements par semaine, le dimanche, et un passage plus tard en soirée.

Concernant les impacts sonores et visuels, il faut savoir que RTA a mis en place certaines mesures d'atténuation (voir figure 4). Les plans originaux de l'emprise de la voie ferrée demeurent inchangés. Les modifications concernent l'emplacement de la voie ferrée à l'intérieur même de l'emprise. L'emprise du chemin de fer est de 30,3 mètres de largeur. La plate-forme ferroviaire occupe six mètres de cette emprise. Habituellement, les tracés sont faits de sorte que, du centre de la voie ferrée, il y a la même distance de chaque côté, soit 15 mètres. Dans tous les cas, le déboisement se fait sur la totalité de la largeur de l'emprise pour des raisons de sécurité (la visibilité des conducteurs de locomotive). Dans le cas de la Ferme Laterrière inc., le tracé actuel est décentré par rapport à l'emprise (voir figure 4). Le centre de la voie ferrée est à moins de 10 mètres de la limite sud. Par conséquent, il y a plus de 20 mètres du côté de la limite nord de l'emprise; du côté des bâtiments de la Ferme Laterrière inc. De plus, les mesures d'atténuation visaient une réduction de la largeur déboisée et l'implantation d'un écran de végétation du côté nord de l'emprise. Une portion de 10 mètres à l'intérieur de l'emprise du côté nord est maintenue sous couvert végétal. La plantation de 120 arbres et de 250 arbustes dans cette portion de 10 mètres a été réalisée pour augmenter la densité végétale et la valeur esthétique ainsi que pour diminuer l'impact visuel de la voie ferrée. Cela permet aussi une certaine atténuation des impacts sonores.

Constat relatif à la modification des impacts sonores et des autres perturbations :

L'équipe d'analyse est d'avis que la modification demandée au décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 n'occasionnera pas, comparativement à la situation actuelle, d'augmentation de l'intensité sonore ou vibratoire et de modifications importantes au niveau des impacts sonores et des autres perturbations. Les seules modifications concerneront un ajout de quatre événements par semaine, le dimanche, et un passage plus tard en soirée. Enfin, l'équipe d'analyse est d'avis que la modification du décret occasionnera une modification acceptable des impacts sonores et des autres perturbations.

FIGURE 4 : MESURES D'ATTÉNUATION VISUELLES POUR LA FERME LATERRIÈRE INC.



Source : Figure modifiée de la lettre de RTA reçue le 8 mai 2009.

2.4 Autres considérations

Un processus d'information des citoyens résidant à proximité de la voie ferrée de l'usine Laterrière a été réalisé par RTA en janvier dernier. En fait, une lettre d'information sur les démarches entamées a été déposée aux portes de près de 130 propriétés du secteur Laterrière. Les résidences identifiées pour la consultation sont celles de la rue Saint-Henri en totalité, ce qui inclut le nouveau propriétaire de la Ferme Laterrière inc., et quelques résidences de la rue Saint-Isidore, perpendiculaire à la rue Saint-Henri. Les résidents avaient jusqu'à la fin janvier pour faire part de leurs questions ou commentaires concernant la modification du décret. Selon RTA, un seul appel a été reçu. Le résident en question voulait vérifier si la modification au décret nécessitait la construction d'une seconde voie ferrée. RTA lui a indiqué que non.

Depuis le début des opérations sur la voie ferrée, le MDDEP et RTA n'ont reçu aucune plainte. De plus, l'usine Laterrière siège à un comité de bon voisinage. Si des mesures d'atténuation ou de compensation sont suggérées lors des processus d'information et de consultation, RTA est disposée à les réaliser dans la mesure du possible.

Il est aussi important de mentionner qu'aucun déraillement n'est survenu sur ce tronçon depuis sa mise en service. La modification demandée au décret ne touche pas à la nature des matières transportées. Les risques de déversement sont limités puisque les matières transportées sont solides.

CONCLUSION

La demande de modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 est justifiée et de nature à simplifier la logistique des transports de RTA et à lui permettre d'augmenter le niveau de satisfaction de ses clients. Compte tenu que la modification demandée ne nécessitera pas de travaux ou d'ajouts d'équipements, elle est une solution avantageuse pour l'environnement. De plus, comparativement à la situation actuelle, elle n'occasionnera pas d'augmentation de l'intensité sonore ou vibratoire et de modifications importantes au niveau des impacts sonores et des autres perturbations.

Recommandation

L'analyse environnementale de la demande de modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 permet de conclure qu'elle est justifiée et acceptable sur le plan environnemental.

Original signé par :

Hubert Gagné, M.Sc.géogr.

Chargé de projet

Service des projets en milieu terrestre

Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

- Lettre de M. Ivan Bauret, de Rio Tinto Alcan inc., à M^{me} Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 26 juin 2008, concernant la demande de modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989, 6 pages et 1 pièce jointe;
- Lettre de M. Ivan Bauret, de Rio Tinto Alcan inc., à M. Hubert Gagné, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 30 octobre 2008, concernant la demande de modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989, 4 pages et 4 annexes;
- Lettre de M. Jean Pedneault, de Rio Tinto Alcan inc., à M^{me} Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 30 avril 2009, concernant les réponses à des questions et commentaires sur la demande de modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989, 4 pages et 5 annexes.

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

L'évaluation de l'acceptabilité environnementale de la modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989 du projet a été réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec l'unité administrative concernée du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2008-06-26	Réception de la demande de modification du décret numéro 1930-89 du 13 décembre 1989
2008-12-10	Réception de renseignements complémentaires concernant la modification de décret
2009-05-08	Réception des réponses aux questions et commentaires du MDDEP concernant la modification de décret

ANNEXE 3 : DÉCRET NUMÉRO 1930-89 DU 13 DÉCEMBRE 1989 AUTORISANT LE PROJET DE CONSTRUCTION D'UNE VOIE FERRÉE POUR L'USINE D'ÉLECTROLYSE D'ALUMINE DE LATERRIÈRE À CHICOUTIMI PAR ALCAN ALUMINIUM LTÉE



DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

NUMÉRO 1930 - 89

13 DEC. 1989

Concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet de construction d'une voie ferrée pour l'usine d'électrolyse d'alumine de Laterrière, Chicoutimi

ATTENDU QUE la section IV.I du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2) prévoit une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour certains projets de construction, certains travaux exécutés suivant un plan ou un programme, dans les cas visés par règlement du Gouvernement;

ATTENDU QUE le Gouvernement a adopté le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, chapitre Q-2, r. 9);

ATTENDU QUE le paragraphe h) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement assujettit à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, l'établissement d'une gare de triage ou d'un terminus ferroviaire et la construction, sur une longueur de plus de 2 kilomètres, d'une voie de chemin de fer, sauf dans le cas où ces ouvrages sont construits dans un parc industriel ou sur l'emplacement d'une exploitation minière existante le 30 décembre 1980;

ATTENDU QUE le promoteur Alcan Aluminium Ltée a l'intention de construire une voie de chemin de fer sur une longueur de plus de 2 kilomètres;

ATTENDU QUE le promoteur Alcan Aluminium Ltée a préparé une étude d'impact sur l'environnement relativement à ce projet;

ATTENDU QUE cette étude d'impact a été rendue publique par le ministère de l'Environnement le 24 janvier 1989 et que ce projet a franchi l'étape d'information et de consultation publique prévue par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement;

ATTENDU QUE le ministère de l'Environnement a soumis son rapport sur l'analyse environnementale de ce projet;

ATTENDU QU'il y a lieu de délivrer un certificat d'autorisation en faveur du promoteur Alcan Aluminium Ltée relativement à son projet de construction d'une voie ferrée pour son usine de Laterrière;

1930-89

2

IL EST ORDONNE sur la proposition du ministre de l'Environnement;

QU'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du promoteur Alcan Aluminium Ltée pour son projet de construction d'une voie de chemin de fer pour son usine de Laterrière, tel que décrit dans sa requête soumise au ministère de l'Environnement le 2 mai 1988 aux conditions suivantes:

Condition 1: Que la compagnie Alcan Aluminium Ltée respecte les mesures d'atténuation prévues dans son étude d'impact sur l'environnement intitulée - Projet de construction d'une voie ferrée pour l'usine d'électrolyse d'alumine de Laterrière, Chicoutimi, Québec (avril 1988) - et celles indiquées au document - Réponses aux questions du ministère de l'Environnement (septembre 1988);

Condition 2: Que la compagnie Alcan Aluminium Ltée soumette au ministère de l'Environnement pour approbation, dans les trois mois suivants l'émission du décret, les mesures d'atténuation qu'elle entend appliquer pour diminuer les impacts engendrés par la construction et l'utilisation de la voie ferrée sur la propriété de la ferme Laterrière Inc. Ces mesures devront être issues des recommandations d'un expert choisi par les deux parties et payé entièrement par le promoteur. Un arbitre nommé par le ministre de l'Environnement aura le pouvoir d'imposer aux parties les recommandations du rapport d'expert advenant le cas où ces dernières ne parviendraient pas à s'entendre;

Condition 3: Que l'utilisation quotidienne de la voie ferrée se fasse à raison d'un maximum de deux convois aller-retour (4 passages) d'une longueur n'excédant pas 30 wagons et requérant au plus trois locomotives et ce, entre 7 heures et 19 heures du lundi au samedi inclusivement;

Condition 4: Que la matière première en vrac transportée sur le chemin de fer se fasse à l'intérieur de wagons fermés et se limite aux deux matériaux déjà identifiés par le promoteur, à savoir l'alumine et le fluorure d'aluminium;

1930 - 89

3

Condition 5: Que la compagnie Alcan Aluminium Ltée soumette au ministère de l'Environnement pour approbation un plan d'intervention permettant d'agir en cas d'accident et en cas de déversement accidentel;

Condition 6: Que la compagnie Alcan Aluminium Ltée soumette au ministère de l'Environnement les mesures d'atténuation qu'elle entend appliquer pour minimiser les impacts du bruit sur les propriétés du chemin de la Chaîne engendrés par le déchargement et les mouvements de train près de l'usine Laterrière;

Condition 7: Que la compagnie Alcan Aluminium Ltée prenne toutes les mesures nécessaires pour protéger le Vieil Aqueduc du Lac des Pères et pour maintenir l'approvisionnement des propriétés qui y puisent leur eau.

Le Greffier du Conseil exécutif

