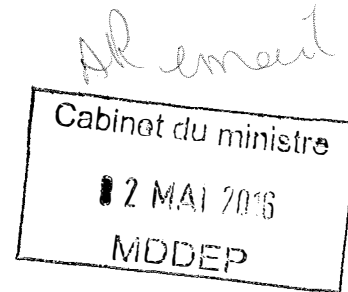


Québec, le 29 avril 2016

M. David Heurtel
Ministre du DDECC
Édifce Marie-Guyart
675 boul. René-Lévesque Est
30^e étage
Québec, Qc G1R 5V7



Objet : Projet de réaménagement de la route 138 dans le secteur des lacs à Thompson et de la Ligne sur le territoire de la Municipalité de Franquelin (Dossier 3211-05-414)

Monsieur,

Nous désirons la tenue d'une audience publique relativement à ce projet. Je représente un groupe de personnes ayant des résidences soit principales, soit secondaires et qui demeurent dans la zone dite de villégiature si l'on se réfère à la carte 5 –Composantes du milieu humain de l'Étude d'impact, rapport principal, déposé par le Ministère du Transport. Cette zone se trouve dans la « zone d'étude » (Carte 1, Localisation de la zone d'étude), zone qui s'étend de la rivière Franquelin jusqu'au Tunnel St-Nicolas. Or toutes les données fournies se rapportent seulement au secteur du projet. Précisons que la partie Ouest du projet se situe dans une zone maritime des plus fragiles et qu'il serait essentiel de considérer l'ensemble des écosystèmes qui caractérisent ce milieu. Quels impacts aura par exemple la construction routière sur l'ensemble du régime hydrique de la zone d'étude?

Mise en contexte

Depuis deux ans, nous demandons la fermeture d'une sablière située le long de la 138 et à quelque 350 mètres des chalets/résidences qui sont dans le « secteur Pointe-à-la-Croix Ouest ». Un dossier a été déposé à la Municipalité de Franquelin, à la MRC de la Manicouagan, à la Sécurité publique. L'annexe (1) montre l'appui de la Municipalité de Franquelin à nos démarches. Pour faire bref, l'exploitation que l'on peut qualifier de « sauvage » de ce site a créé de nombreux problèmes d'érosion et d'approvisionnement en eau potable pour les résidents et villégiateurs. Or cette sablière se situe, il est écrit, « immédiatement à l'Ouest de la zone d'étude » (p.4-29). Or si l'on se fie à la carte 1 (p.2-5), elle est bien dans la zone d'étude. Nous croyons que le projet aura une influence sur cette dernière.

En ce qui a trait au projet de réaménagement et son étude d'impact, les questions suivantes nous préoccupent de manière particulière :

- **Équipe de réalisation**

Comment se fait-il que dans un projet de telle nature aucun « hydrologue /géomorphologue » ne fasse partie de l'équipe de réalisation de l'étude d'impact? Comme le montre la carte 3 – Composantes du milieu physique, il a là des bassins et sous-bassins versant auxquels s'ajoutent cinq lacs. Il faudrait minimalement que la ligne entre le Bassin Versant de rivière Franquelin et le Bassin versant du fleuve Saint-Laurent soit étudiée tout au long de la route de la **zone d'étude**.

- **Introduction**

À la page 1-1, il est mentionné l'étude d'impact a débuté en 2006 pour être déposé en 2013 et qu'il n'y a pas eu de mise à jour des données socio-économiques malgré le délai de 10 ans! Or les données sur la villégiature à la page 4-25 sont fausses. N'aurait-t 'on pas pu vérifier celles-ci autrement que dans une « **comm.pers. aout 2006** » (page 4-25). Il n'existe pas moins de 35 résidences et ou chalets dans la zone de villégiature. La majorité d'entre eux sont propriétaires du terrain et il n'est donc pas question de baux. Depuis ce temps, il y a eu des changements sur le plan physique. Par exemple, le belvédère en face du cimetière a du être fermé. Il y a eu également un enrochement d'urgence dans un ravin creusé par l'érosion et tout ceci dans la **zone d'étude**. Bref, un délai de 10 ans n'exigerait-il pas une véritable étude d'impact de la zone d'étude?

- **3. Présentation de la zone d'étude**

Il est bien préciser dans cette section, que l'étude d'impact porte sur une zone s'étendant « de la rivière Franquelin jusqu'au tunnel. Or, tel que dit ci-haut, aucune mention n'est faite, par exemple, de la sablière, des problématiques liées à la côte Bellevue (cote à l'est du pont de la rivière Franquelin), bref la zone d'étude semble réduite au secteur du projet.

À la page 3-2, on mentionne la ligne de transport d'énergie électrique d'Hydro-Québec. Or, par la suite, autre que de dire ici et là qu'un dynamitage sous les lignes pourrait créer un problème, rien n'est dit à propos de son déménagement ou non. À l'automne 2015, des travaux de déboisement ont eu lieu dans la zone du projet de réaménagement de la route. On a dit que ces travaux étaient nécessaires pour déménager la ligne hydroélectrique. S'il y a lieu, ne serait -il pas partie prenante d'une étude d'impact d'indiquer ou un tel déménagement aurait lieu? Le bois coupé en 2015 fait-il partie du « déboisement de 40 ha » évoqué par un communiqué du BAPE relatif à la description du projet?

- **4. Description du milieu**

- A) La seule page 4-1 consacrée à la géologie et à la géomorphologie ne contient que des généralités. Peu surprenant si l'on prend en compte l'absence d'un point de vue géomorphologue ou hydrologue. On laisse entendre qu'il y aurait des « dépôts argilo-silteux jugés d'une sensibilité suffisamment élevée pour présenter ponctuellement des problématiques de tassement et de stabilité ». Ne devrait-on pas justement préciser où se trouvent de telle problématiques? Certes le problème s'est présenté dans la sablière dont nous décrivons l'utilisation abusive. Des coulées de boues glissent lentement vers le fleuve conséquence de l'extraction du sable dans cette dernière. Toute cette section présente une pente vers le fleuve. Il y a bien des faux plats mais dans l'ensemble Se pourrait-il que les travaux tout juste en amont de la dite sablière accentue cette érosion? Bref, où passe la ligne du Bassin versant du fleuve Saint-Laurent tout juste à l'ouest du secteur considéré?

B) On admet à la page 4-9 que « les produits déglaçants accumulés au fond des lacs à Thompson et La Ligne au cours des années influencent leur minéralisation » On admet également qu'il est « possible que les lacs soient dans un état d'eutrophisation avancée. » Dans un esprit de développement durable, ne serait-il pas là l'occasion de corriger ou du moins de minimiser le plus possible cet état de fait? Dans un communiqué très récent, on laisse entendre que

C) Tout ce qui a trait à la faune et à la flore semble tenir de généralités qui pourraient s'appliquer sur des kilomètres et des kilomètres de route. Encore une fois, l'étude comporte des généralités qui rendent les impacts réels sur le terrain des travaux envisagés difficiles à évaluer.

- **5. Analyse comparative des variantes**

Le problème avec cette analyse est qu'elle semble s'étirer sur un nombre d'années (2006 à 2012, « le tracé 0-2011 n'a été communiqué qu'en 2012, p. 5-17). On a l'impression que cet ajout a été faite en raison de coûts. Le paragraphe suivant laisse perplexe :

Les différents scénarios présentés démontrent qu'en termes de coût, on a tout avantage à abaisser le profil le plus possible et à le rapprocher du tracé actuel. Ce dernier est, en effet le moins cher, **au détriment de la sécurité des gens**. Les autres tracés envisagés sont très coûteux et d'une difficulté technique. (**Annexe G : Synthèse de l'étude géotechnique du MTQ, p.8**)

Qui plus est, on écrit également que la variante 0-2011 « conserve une pente critique » et « trois courbes conformes » (p. 5-17). Même conformes, il s'agit encore une fois de trois courbes sur une distance de moins de quatre kilomètres. Bref, on semble se retrouver avec une route plus ou moins dangereuse.

C'est très décevant de constater qu'on n'arrive pas à faire une route des plus sécuritaires. C'est vrai qu'il ne s'agit que de la Côte-Nord et de la 138. Mais si on calculait au pro rata les sommes dépensées pour la route 175, des milliards dépensés pour un train sur rail à Montréal et on pourrait faire une longue liste de d'autres exemples, ne serions-nous pas en droit d'avoir droit aussi à des sommes d'argent nécessaires pour bien faire techniquement et au plan environnemental? Je suis assez vieille pour me souvenir que lorsque le problème d'argile s'est posé à la rivière Saint-Nicolas, on a fait appel à la technologie allemande pour le régler. En 2016, il est difficile de penser que la technologie est encore un obstacle. Que l'on en profite pour justement essayer de nouvelles techniques qui pourraient probablement être également réutilisées comme, par exemple, pour la « côte Bellevue » qui se trouve justement dans la zone d'étude et qui fait problème!

- **6. Relations avec le milieu**

Il faudrait mettre à date cette section. Encore une fois, la question de temps est significative surtout que la variante 0-2011 n'était pas encore communiquée. Dans cette veine, est-il éthique d'annoncer dans un journal local le 6 avril 2016 pour une réunion le lendemain, soit le 7 avril 2016? Pour nous, par exemple, il était physiquement impossible d'assister à cette réunion. La municipalité de Franquelin vit au rythme de la 138 qui la traverse de bord en bord. Cette situation crée de nombreux problèmes. Ne pourrait-on pas justement mettre en place de véritables mécanismes qui facilitent la communication entre le ministère du Transport et la participation citoyenne?

- **7. Caractéristiques techniques du tracé 0-2011**

Encore une fois on se retrouve devant des généralités : On prévoit ... « la possibilité de tassement post-liquéfaction, limiter l'excavation sous le lac (?), améliorer la visibilité des usagers (?), etc. Ces aspects sont ceux qui nous préoccupent le plus mais dont il est très difficile de s'en faire une tête car peu explicités.

- **8. Identification et analyse des impacts**

On se retrouve encore devant des généralités. Il n'est pas clair non plus si cette analyse s'applique à la variante retenue. Une source d'impact significative sur le terrain est certes la « gestion des matériaux excédentaires » qui prévoit « utiliser un site où ces impacts seront les plus faibles possible et renaturaliser sa surface par ajout de terre végétale, ensemencement et reboisement (P30) » et « utiliser un site non perceptible depuis la future route ou du moins le moins perceptible possible ». L'étude d'impact ne devrait-elle pas comprendre la description de ce site? Encore une fois, parmi les impacts significatifs de la construction d'une route, c'est bien la gestion des matériaux tant ceux nécessaires à la construction de la route que ceux qui sont considérés comme des rejets.

- **10. Programmes de surveillance et de suivi**

Notre expérience avec la « surveillance et suivi » de travaux a été plutôt négative. Par exemple, dans la sablière que nous voulons faire fermer, la coupe du bois a été faite avec « un engin de chantier » en arrachant et déracinant les arbres (vidéo à l'appui disponible) bien que cette façon de faire ne soit pas autorisée si l'on se fie à l'annexe J de l'étude d'impact. Qui va faire le suivi? Dans le cas cité, il semble que ce soit la MRC de la Manicouagan qui était responsable du suivi. La MRC a-t-elle les moyens de faire un tel suivi? Comment s'assurer que les actions posées, dans le cas du réaménagement de la route, respectent minimalement les principes écologiques et de développement durable?

- **Communiqués**

- Dans un simple communiqué relatif à la période d'information et de consultation sur le dossier, il est mentionné que « le promoteur... envisage notamment d'aménager des milieux humides dans un lieu de dépôt de déblais ». De quel lieu s'agit-il? Pourquoi une telle mesure ne fait-elle partie de l'étude d'impact? S'agit-il de déposer des matériaux dans la sablière que nous voulons faire fermer? Et c'est bien là que le bât blesse! Rien n'est dit à propos des quantités et des caractéristiques des matériaux qui sont en cause.
- Dans un communiqué relatif à la période d'information et de consultation sur le dossier on admet des « modifications locales du relief et de l'hydrographie ». Toutefois, la section 4.1.1. Géologie et géomorphologie ne présente que des généralités sans une véritable étude du terrain local. On laisse entendre qu'il y aurait des « dépôts argilo-silteux jugés d'une sensibilité suffisamment élevée pour présenter ponctuellement des problématiques de tassement et de stabilité ». Ne devrait-on pas justement préciser où se trouvent de telle problématiques? Certes le problème s'est présenté dans la sablière dont nous décrivons l'utilisation abusive. Des coulées de boues glissent lentement vers le littoral conséquence de l'extraction du sable dans cette dernière. Se pourrait-il que les travaux tout juste en amont de la dite sablière accentue cette érosion?
- Dans ce même communiqué, on laisse entendre la « possibilité de rétablir la libre circulation du poisson entre deux plans d'eau ». S'agit-il des Lacs Thompson et La Ligne? Cette circulation existait-elle historiquement? Les lacs sont dans un stade d'eutrophisation. L'enjeu en vaut-il la chandelle? Où est au juste une véritable étude d'impact dans cette veine?

En conclusion, il nous semble que bien des questions relatives aux choix et impacts du réaménagement de la route ne sont pas adressées par l'étude d'impact présentée en 2016. Qui plus est nous nous retrouvons devant une route « courbée » avec une pente critique. Nous sommes conscients qu'une audience publique représente une dépense supplémentaire. Elle pourrait conséquemment être minimalement élargie à l'ensemble de ladite zone d'étude et même à la portion de la route qui longe le village. Nous avons perdu la source du village, un belvédère, une partie de terrain chez un résident, etc. L'audience publique ne serait-elle pas l'occasion d'ouvrir une véritable voie de communication pour créer de véritables conditions d'acceptabilité sociale des projets du MTQ?



Elizabeth Rooney, B. Sc. (Foresterie), M. Sc. du Loisir (aménagement du territoire), PhD (Éducation à l'environnement)

godroo@videotron.ca



Annexe (1) : mise en contexte



27 DES ÉRABLES, C.P. 10
FRANQUELIN (QUÉBEC) G0H 1E0
Le 07 Juillet 2015

M. Michel Lévesque, Maire
Mesdames, Messieurs du conseil municipal
Mme. Diane Cyr D.G.

Objet : Plainte de Mme Élisabeth Rooney
du 10 juin 2015 (Sablière)

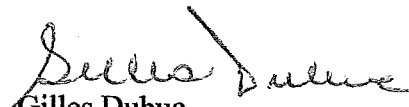
Mesdames, Messieurs,

En rapport à la plainte déposée le 10 Juin 2015, j'ai aujourd'hui, rencontré M. Phillip Poitras coordonnateur de la gestion foncière à la MRC Manicouagan ainsi que M. Kalliel Karres technicien en foresterie et en aménagement du territoire aussi de la MRC, afin de les informer de la plainte reçue concernant la sablière située en bordure de la 138 et au nord du Chemin du Havre.

Sur les lieux nous avons marché le territoire concerné pour constater la situation afin que Messieurs Poitras et Karres puissent fournir sous peu un rapport d'évaluation ainsi que leurs recommandations sur site.

En complément à notre demande nous avons fait parvenir une copie de la résolution no 2015-086 à M. Karres indiquant le désir que cette carrière soit définitivement fermée.

Soumis pour votre information


Gilles Dubuc
Inspecteur en bâtiments

cc: Mme Élisabeth Rooney

Aucun rapport fourni.



Rés. : 2015-086

d. Appui résidents Chemin du Havre

ATTENDU QUE : Les résidents du Chemin du Havre se sont adressés au conseil municipal afin d'obtenir appui dans le cadre de leur demande de fermeture de la sablière exploitée à proximité de leur résidence ;

ATTENDU QUE : Les membres du Conseil ont pris en considération tous les arguments qui leur ont été exposés ;

Il est proposé par Richard Légaré, conseiller, et unanimement résolu que :

La Municipalité de Franquelin appui les résidents du Chemin du Havre dans leurs démarches.

Adoptée à l'unanimité

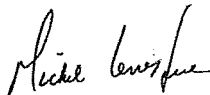
11. PERIODE DE QUESTIONS

Les gens présents sont invités à poser leurs questions, Monsieur le maire, leur donne les réponses appropriées

12. LEVÉE DE LA SÉANCE

Rés : 2015-087

Il est proposé par Catherine Girard, conseillère, et unanimement résolu que la séance soit et est levée à 19h18.



Michel Lévesque, Maire

Diane Cyr, Directrice-Générale/Sec.-Très.

Procès-verbal de la séance du 15-06-2015

Conseil de Corporation Municipale de Franquelin

Nous sommes un groupe de résidents, les adresses civiques [REDACTED]
Franquelin, préoccupés par l'exploitation récente des sablières le long de la route 138 et situées en haut du chemin du Havre. Nous aimerions que le Conseil propose une résolution qui nous appuie dans notre démarche pour cesser toute exploitation dans ces carrières. Notre crainte est de voir l'érosion et des glissements de terrain comme conséquences à cette exploitation. L'exploitation de la partie inférieure de la «sablère», il y a deux ans, a laissé une coulée de boue qui lors des pluies se déversent directement vers la côte. La pente est abrupte et seule une rangée d'arbres au racinement superficiel sépare la «sablère» du chemin du Havre. Il y a eu un effort partiel de reboisement (du pin gris), mais l'érosion agit déjà de telle sorte qu'il est peu probable qu'aucun des arbres plantés ne survive. M. Gilles Dubuc, inspecteur municipal possède un dossier à ce sujet.


1572 St Anne Lemay
[REDACTED]

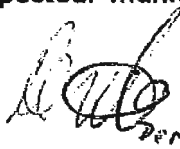
Harold Pelletier Harold Pelletier
[REDACTED]

Lise Quessy - Lise Quessy
[REDACTED]

Donald Benham
[REDACTED]

Jacqueline St Pierre
[REDACTED]


Elizabeth Rooney
[REDACTED]
Franquelin, G0H 1E0


Denis Gudin