

Compte rendu de séance de médiation avec la requérante
Projet de reconstruction de la route 138 dans le secteur des lacs
à Thompson et la Ligne à Franquelin

Lieu : Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Québec

Date et heure : Le 9 mai 2017 à 13h30

Participants

Requérante

Mme Elizabeth Rooney

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

M. John Haemmerli

Commissaire responsable de l'enquête et de la médiation

M. Karim Chami

Analyste

M^{me} Lynda Carrier

Coordonnatrice de la commission

En ouverture de la réunion, le commissaire souhaite la bienvenue à la requérante. Les objectifs de la rencontre visent à lui présenter les engagements que le ministère des transports est disposé à prendre dans le cadre de la présente médiation ainsi que l'information obtenue par la commission lors de la rencontre tenue avec les représentants de la MRC de Manicouagan le 4 mai 2017.

M. Haemmerli rappelle les principales demandes de la requérante, soit fermer la sablière existante située au sud de la route 138 dans la municipalité de Franquelin, s'abstenir d'ouvrir une nouvelle du côté nord et que le ministère des transports s'engage à ne pas s'approvisionner dans l'une ou l'autre pour les besoins du projet de reconstruction de la route 138.

Le commissaire indique que, pour la MRC de Manicouagan, la partie sud de la sablière exploitée actuellement et la partie nord projetée font partie d'un seul et même dépôt de matériaux granulaires qui s'étend de part et d'autre de la route 138. Selon la MRC, cette configuration n'est pas unique puisque d'autres dépôts similaires traversés par une route ou par un cours d'eau existent ailleurs au Québec à Fermont, à Sept-Îles et dans la ville de Québec, entre autres. La MRC poursuit ses démarches pour s'étendre à la partie nord, ce qui permettrait, selon elle, de moins exploiter la sablière existante, au sud. À cet effet, elle a transmis une demande d'autorisation au ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) qui a effectué une consultation publique, incluant la communauté autochtone de Pessamit, puisque la partie visée se trouve sur un site patrimonial qu'elle revendique. Le ministère serait favorable à la demande de la MRC à condition que la sablière respecte une distance de 40 m de la route 138 (écran visuel) et de 15 m de l'emprise d'Hydro-Québec existante à proximité. Pour illustrer ses propos le commissaire présente à la requérante trois cartes élaborées par la MRC montrant :

1. Les limites du dépôt de matériaux granulaires ;
2. Les distances entre la sablière existante et les dépôts les plus proches ;
3. Les superficies exploitée et celle où il demeure un potentiel dans la sablière existante ainsi que la délimitation de son extension au nord de la route 138.

M. Haemmerli mentionne qu'en raison de la rareté des matériaux granulaires dans la région, la MRC compte exploiter la sablière existante et son extension jusqu'à épuisement des matériaux granulaires. Hormis le banc exploré par le ministère des transports sur le chemin de l'association des chalets de la rivière Franquelin situé à environ 7,4 km, le dépôt le plus proche est à au moins 40 km. M. Chami indique que la MRC a toutefois précisé que la qualité des matériaux issus du dépôt considéré par le ministère des transports est moins adaptée aux travaux routiers en raison de sa granulométrie plus fine que celle de la sablière existante. Le commissaire ajoute que la MRC envisage restaurer au cours des prochaines années l'aire déjà exploitée après que les cycles de gel et de dégel aient décompacté le sol. La requérante mentionne que la municipalité de Franquelin avait proposé à la MRC d'exploiter un esker situé à proximité du le village comme alternative à la sablière existante mais que la MRC n'a pas donné suite à la proposition. Selon elle, la plus grande partie des volumes de matériaux granulaires extraits de la sablière sont destinés à des projets du ministère des transports.

Le commissaire indique que, selon le ministère des transports, le projet est autosuffisant en agrégats et générerait même de grandes quantités de surplus. Afin d'en disposer, celui-ci prévoit aménager un site de dépôts de matériaux au nord de la route 138 à proximité immédiate de la zone des travaux. Par conséquent, le ministère des transports est disposé à s'engager à ne pas recourir à la sablière existante et à sa future extension au nord de la route 138 pour les besoins du projet. De plus, il inclurait dans les contrats du projet une clause interdisant aux entrepreneurs de s'y approvisionner. Néanmoins, selon la MRC, même si le ministère des transports s'abstient de recourir à la sablière pour les besoins du projet, des entrepreneurs pourraient demander des baux d'exploitation et elle ne serait pas en mesure de les leur refuser. Selon la MRC, le Règlement sur les carrières et sablières permettrait à un entrepreneur possédant un bail en règle d'exploiter toute partie de la sablière située jusqu'à 150 m d'une zone résidentielle (ou de villégiature telle que celle du secteur du chemin du Havre où réside la requérante). S'aidant d'une carte le commissaire indique à la requérante où se situe approximativement cette limite par rapport au chemin du Havre.

Par ailleurs, M. Haemmerli indique que lorsque le ministère des transports possédait un bail d'exploitation dans la sablière existante, celui-ci avait convenu avec la MRC, que s'il envisageait exploiter la partie aval de la sablière située plus près du chemin du Havre, il ferait une caractérisation des sols et une étude sur le risque de glissement de terrain. Toutefois, cette entente est caduque puisque le ministère des transports ne possède plus de bail d'exploitation dans la sablière. Pour sa part, la MRC n'a pas les moyens de mener ces études faute de moyens. Le commissaire propose de vérifier avec le ministère des transports son ouverture à l'idée de les réaliser. Néanmoins, il précise que cela implique que la requérante retire sa demande au ministère de ne pas s'approvisionner dans la sablière. Mme Rooney accepte que M. Haemmerli sollicite le ministère à ce sujet.

Mme Rooney mentionne que la municipalité de Franquelin a refusé de changer son zonage pour permettre l'extension de la sablière au nord de la route 138. À ce sujet, le commissaire rappelle, qu'en vertu de la Loi sur les mines, si la MRC décide d'exploiter la partie nord du dépôt de matériaux granulaires et que cet usage est prévu dans son schéma d'aménagement, la municipalité de Franquelin ne peut s'y opposer. La MRC a déposé un extrait de son schéma d'aménagement qui montre que l'activité d'extraction est compatible avec les activités existantes dans la zone maritime et est, par conséquent, autorisée.

Concernant la gestion des sources d'eau, le commissaire mentionne que le ministère des transports effectue généralement un suivi du régime hydrique pour les puits des particuliers qui en font la demande en prenant des mesures avant et après ses travaux. Il rapporte qu'en raison de la

proximité de la route, le ministère des transports a exprimé des doutes quant à la qualité de l'eau provenant du puits de surface de la requérante située dans la sablière. La requérante précise que le puits existait avant la construction de la route et que c'est celle-ci qui s'en est rapprochée. Elle indique qu'elle a entrepris une démarche auprès d'un notaire afin de demander un bail au MERN pour faire reconnaître sa source d'eau. Le commissaire indique que la MRC tient compte tacitement de l'existence du puits en demandant aux entrepreneurs auxquels elle délivre un bail d'exploitation d'y prêter attention lorsqu'ils s'approvisionnent dans la sablière. M. Haemmerli demande à Mme Rooney de compléter le document d'analyse de la qualité de l'eau transmis à la commission attestant que l'eau de son puits est potable. Il requiert également qu'elle transmette tout document attestant de la démarche initiée auprès du notaire.

La requérante considère qu'elle a un droit acquis pour son puits de surface qui existait, selon elle, avant l'ouverture de la sablière au même titre que la MRC aurait un droit acquis pour l'exploitation de la sablière puisque celle-ci a été ouverte avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la qualité de l'environnement en 1972. À ce sujet, le commissaire rappelle que le MDDELCC a indiqué que, dans pareille situation, les litiges se réglaient devant les tribunaux.

M. Haemmerli rapporte que le ministère des transports, s'appuyant sur les conclusions d'un rapport du ministère de la sécurité civile, a indiqué que les glissements de terrain constatés sur le chemin du Havre n'ont aucun lien avec l'exploitation de la sablière.

Le commissaire indique que le ministère des transports s'est engagé à ne pas déposer de matériaux excavés dans le cadre du projet dans la tourbière jouxtant la sablière existante. Celui-ci rappelle que les interventions dans ce type de milieu sont encadrées par plusieurs lois et règlements. Pour sa part, la MRC a rappelé que le Règlement sur les carrières et sablières interdit d'étendre l'exploitation d'une carrière ou d'une sablière dans un milieu hydrique.

Concernant la proposition de la requérante de construire un viaduc sur un tronçon de la route projetée, le commissaire précise que le ministère justifie son choix de ne pas le faire par souci de coût, d'équité et d'application de standards qui répondent à des exigences de conception et de sécurité.

Par ailleurs, M. Haemmerli présente à Mme Rooney un tableau comparatif fourni par le ministère des transports montrant la diminution des empiètements de la route 138 sur les lacs la Ligne et à Thompson avec l'évolution des versions du tracé ainsi que les gains en milieux humides anticipés après compensation. À ce sujet, il indique que le ministère des transports a identifié un site d'entreposage de matériaux granulaires pour le projet qu'il aménagerait en milieu humide à la fin du projet, à titre de mesure compensatoire. Pour la requérante, il serait plus pertinent de protéger la tourbière contiguë à la sablière existante afin d'éviter son drainage en remblayant la partie de la sablière adjacente avec des matériaux appropriés. Une autre alternative serait, selon elle, de mettre en œuvre des mesures de réoxygénation des lacs la Ligne et Thompson dont le degré d'eutrophisation n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années, tel que cela a été fait pour le lac Alcoa dans le passé.

En réponse à la préoccupation de la requérante concernant la vétusté de l'information dans l'étude d'impact du projet, le commissaire indique que le ministère des transports considère que ce qui devait être mis à jour l'a été et qu'il ne modifiera pas son étude. Il lui transmet également l'autorisation délivrée par Hydro-Québec au ministère des transports l'autorisant à reconstruire la route 138 sous les lignes électriques.

De l'avis de Mme Rooney, la plupart des préoccupations exprimées dans sa requête n'ont pas

reçues de réponses favorables en raison de considérations monétaires. Celle-ci juge qu'il serait plus pertinent d'investir pour agir de manière durable et de mieux protéger l'environnement. Selon elle, la solution réside dans le changement des structures et des institutions. Elle considère que la MRC est soumise à une grande pression et a l'obligation de faire de l'argent. Selon elle, 90 % des 270 000 \$ de revenus de la MRC pour la dernière année proviendraient de l'exploitation de dépôts de matériaux granulaires.

Le commissaire demande à la requérante de prendre un temps de réflexion et d'aviser la commission sur la suite qu'elle souhaite donner aux engagements du ministère des transports ainsi que l'ensemble de l'information qui lui a été présentée. Il rappelle que les documents transmis ont un caractère confidentiel et demande à la requérante de ne pas les publiciser.

Les participants conviennent de se rencontrer à nouveau le 15 mai à 10h00. La rencontre prend fin à 15h29.

Compte rendu fait le 10 mai 2017	Préparé par :	Karim Chami
	Validé par :	John Haemmerli