

**RAPPORT DE MÉDIATION**

**LA TRAVERSÉE DU RUISSEAU DUMVILLE À ESCUMINAC**

**dans le cadre de**

**L'ÉLIMINATION DES PASSAGES À NIVEAU  
SUR LA ROUTE 132, EN GASPÉSIE**

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

**Dépôt légal - troisième trimestre 1990  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISBN 2-550-21082-4**





Québec, le 7 août 1990

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre de l'Environnement  
3900, rue Marly - 6e étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

J'ai bien l'honneur de vous présenter le rapport de la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement portant sur la traversée du ruisseau Dumville dans le cadre du projet d'élimination de passages à niveau sur la route 132 à Escuminac.

La commission était présidée par monsieur Yvon Dubé, membre du Bureau, qui agissait comme commissaire et responsable de la commission. Le secrétaire analyste était M. Pierre Auger de notre bureau de Montréal.

Dans le "document complémentaire" du 28 juin 1990, le ministère des Transports du Québec répond aux attentes des requérants et il n'y a donc pas lieu de tenir des audiences publiques sur le projet du MTQ.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

Michel Dorais





Québec, le 7 août 1990


Monsieur Michel Dorais, président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, 1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur le Président,

Il m'est agréable de vous présenter le rapport de médiation portant sur la traversée du ruisseau Dumville, dans le cadre du projet du ministère des Transports du Québec relatif à "l'élimination des passages à niveau sur la route 132 entre la rivière Nouvelle et Oak Bay", qui posait des problèmes à quelques citoyens qui habitent à l'embouchure de ce cours d'eau et qui y puisent leur eau domestique.

Un document complémentaire à l'étude d'impact sur l'environnement a été préparé par le ministère des Transports du Québec et ce document fait maintenant partie du dossier du MTQ pour le projet en cause. Ce document a été accepté par les requérants et le MTQ s'engage à le respecter.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



Yvon Dubé,  
président de la commission



Québec, le 4 mai 1990

Monsieur Yvon Dubé, commissaire  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne - 1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur,

Le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir enquête sur le projet d'élimination d'un passage à niveau sur la route 132 à Escuminac et ce, à compter du 7 mai prochain pour une période de trois mois.

Je vous confie par la présente la responsabilité de cette enquête. M. Pierre Auger assumera les fonctions d'analyste.

Quant aux décisions administratives relatives au dossier, nous en conviendrons conjointement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



Michel Dorais

c.c. M. Pierre Auger





Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 26 avril 1990

Monsieur Michel Dorais  
Président  
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT  
12, rue Sainte-Anne  
2e étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur le Président,

C'est avec attention que j'ai pris connaissance de votre lettre du 12 avril 1990.

Après analyse du dossier de l'élimination d'un passage à niveau sur la Route 132 à Escuminac, je consens à donner un mandat de trois mois au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, à compter du 7 mai 1990, afin d'effectuer une médiation.

Espérant le tout à votre convenance je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes distingués sentiments.



**PIERRE PARADIS**

/SG

c.c. Monsieur Gérard D. Lévesque,  
Député de Bonaventure



## Table des matières

LISTE DES FIGURES .....	iv
LISTE DES ANNEXES .....	v
 <b>Chapitre 1</b>	
<b>LA PRÉSENTATION DU DOSSIER .....</b>	<b>1</b>
1.1 Historique du dossier .....	1
1.2 Le mandat d'enquête .....	2
1.3 Le mandat de médiation .....	2
1.4 La commission .....	3
 <b>Chapitre 2</b>	
<b>LE PROJET .....</b>	<b>4</b>
2.1 La reconstruction de la route 132 .....	4
2.2 La reconstruction de la route 132 entre Oak Bay et la rivière Nouvelle .....	4
2.3 La reconstruction du tronçon Escuminac-Est .....	6
 <b>Chapitre 3</b>	
<b>LA PROBLÉMATIQUE .....</b>	<b>7</b>
3.1 La demande d'audience .....	7
3.2 L'enquête .....	8
3.2.1 La nature de l'enquête .....	8
3.2.2 La problématique selon les requérants .....	10
— Le puits de surface .....	10
— La qualité de l'eau .....	11
— Les appréhensions .....	11

3.2.3 La problématique selon le ministère des Transports . . . . .	13
3.2.4 Les conclusions de l'enquête . . . . .	17
<b>Chapitre 4</b>	
<b>LA MÉDIATION . . . . .</b>	<b>18</b>
<b>CONCLUSION . . . . .</b>	<b>21</b>

## Liste des figures

FIGURE 2.1 : La route 132 et l'état d'avancement de sa réfection . . .	5
FIGURE 3.1 : Localisation des résidences et du puits des requérants en rapport avec le projet du MTQ . . . . .	9

## Liste des annexes

1. Lettre des requérants au ministre Clifford Lincoln  
(2 août 1988)
2. Rapport de la commission d'enquête  
(12 avril 1990)
3. Lettre du sous-ministre adjoint au Génie des transports  
au président de la commission
4. Document complémentaire relatif à l'enquête du Bureau d'audiences  
publiques sur l'environnement portant sur un puits de surface  
à l'embouchure du ruisseau Dumville (28 juin 1990)
5. Lettre des requérants du 6 août 1990

CHAPITRE **1**

# Historique du dossier

## 1.1 Historique du dossier

Le 5 juillet 1984, la Direction des évaluations environnementales (DEE) du ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ) recevait un avis de projet de la part du ministère des Transports du Québec (MTQ) concernant l'élimination des passages à niveau sur la route 132 entre la rivière Nouvelle et Oak Bay en Gaspésie. Le projet consistait à reconstruire cinq tronçons de ladite route pour éliminer sept passages à niveau et ainsi améliorer la sécurité du public voyageur.

Conformément à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la DEE émettait, le 2 novembre de la même année, la directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qui devait être réalisée.

Déposée au ministre de l'Environnement le 29 octobre 1987, cette étude faisait l'objet, le 19 février 1988, d'un certain nombre de questions et de commentaires de la part du MENVIQ. L'addendum au rapport d'étude d'impact répondant à ces questions et commentaires est parvenu au MENVIQ le 20 avril de la même année et l'étude fut jugée recevable le 28 du même mois.

Le 14 juin 1988, le ministre de l'Environnement avertissait le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) que l'étude serait rendue publique le 21, conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, et lui demandait de procéder à la consultation publique prévue par l'article 12 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement.

Le 2 août 1988, cinq citoyens d'Escuminac demandaient au ministre de l'Environnement, M. Clifford Lincoln, de tenir une audience publique sur le projet, arguant que l'étude d'impact n'avait pas considéré le fait qu'un des ruisseaux traversés par l'un des nouveaux tronçons de route alimentait un puits de surface desservant trois familles.

## **1.2 Le mandat d'enquête**

Le 15 février 1990, le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, mandatait donc le Bureau d'enquêter sur le projet en question de manière à évaluer les chances de succès d'une médiation. Ce mandat faisait suite à un rapport du BAPE en ce sens et devait durer un mois, à compter du 12 mars de la même année, de sorte que le rapport d'enquête fut transmis au ministre le 12 avril suivant.

## **1.3 Le mandat de médiation**

La commission ayant conclu que les deux parties avaient «une volonté réelle et les moyens d'en arriver à un accord», le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, mandatait le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le 26 avril 1990, d'effectuer une médiation entre les requérants et le ministère des Transports du Québec. Ce mandat d'une durée de trois mois a débuté le 7 mai 1990.



## 1.4 La commission

Le président du BAPE avait confié le mandat d'enquête à M. Yvon Dubé, membre permanent du Bureau, et M. Pierre Auger agissait comme secrétaire et analyste de la commission. Quant au mandat de médiation qui fait l'objet de ce rapport, il fut également confié à MM. Dubé et Auger, respectivement responsable de la commission et secrétaire-analyste.



CHAPITRE **2**

# Le projet

## 2.1 La reconstruction de la route 132

À l'échelle du Québec, la route 132 est celle qui longe la rive sud du fleuve Saint-Laurent à partir de la frontière américaine, tout près de l'Ontario. En Gaspésie, elle poursuit son tracé tout autour de la péninsule, remonte la vallée de la Matapédia et vient refermer la boucle à Sainte-Flavie (figure 2.1).

La portion gaspésienne de cette route, construite à la fin des années 30 et au cours des années 40, constitue le principal lien routier de la région, en plus de faire partie du circuit touristique communément appelé «tour de la Gaspésie». En raison de son âge, la 132 présentait une géométrie dépassée : nombreuses courbes très prononcées, traversées et retraversées de la voie ferrée du Canadien National; au cours des dernières décennies, elle a été reconstruite et sa géométrie fut corrigée dans sa presque totalité.

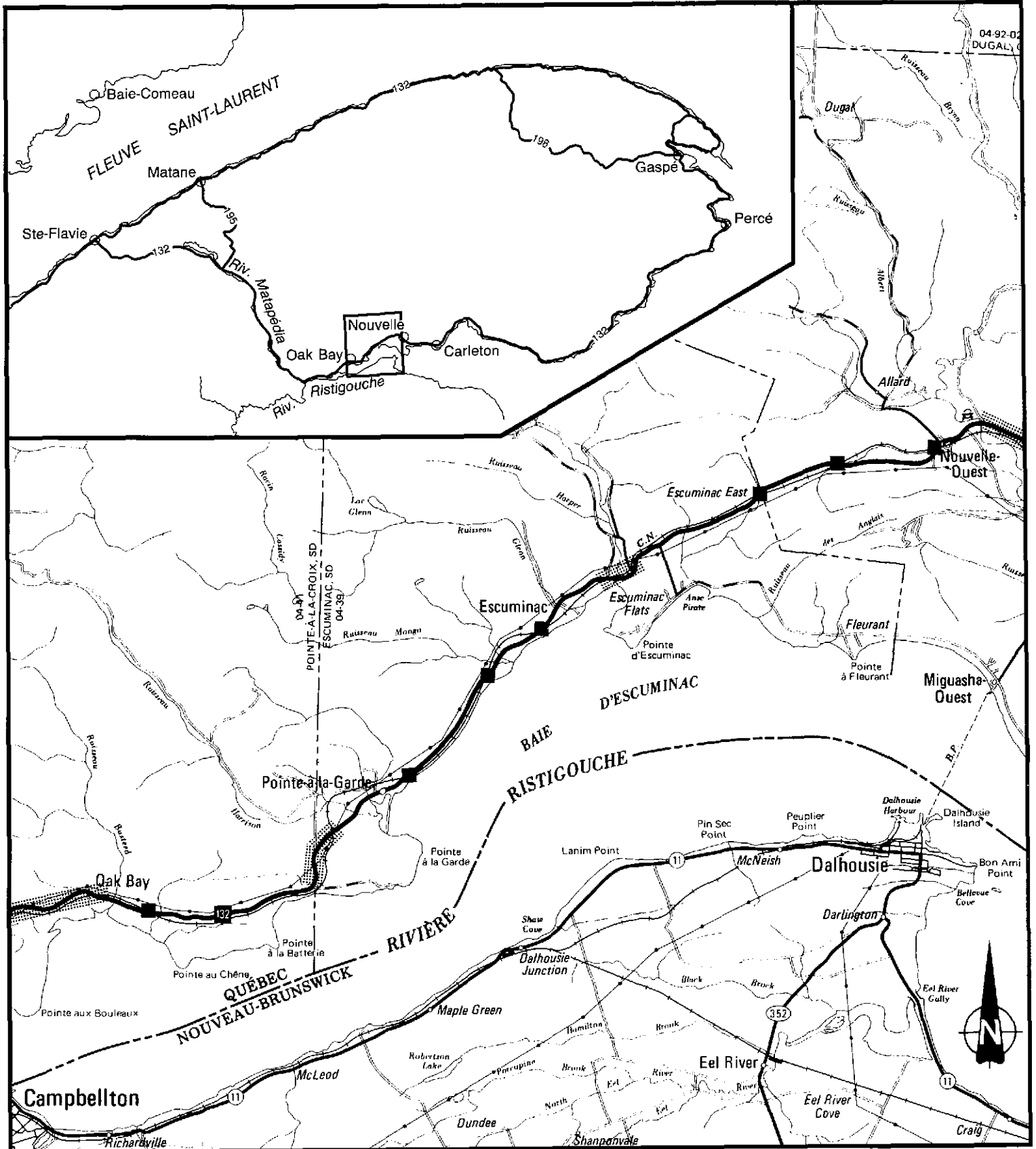
## 2.2 La reconstruction de la route 132 entre Oak Bay et la rivière Nouvelle

Présentement, la seule partie de la route 132 qui reste à reconstruire en Gaspésie est celle qui s'étend de Oak Bay jusqu'à la rivière Nouvelle où seulement deux passages à niveaux ont été enlevés au cours des dernières années. La partie qui lui est contiguë tout juste à

Figure 2.1

LA ROUTE 132 ET L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE SA RÉFECTION

Source: ÉTUDE D'IMPACT



ÉCHELLE 1:125 000

0 1,25 2,5 3,75 km

■ Passage à niveau à éliminer

▨ Sections de route déjà réaménagée

l'ouest a en effet été refaite au cours des dix dernières années et celle qui la continue à l'est a été reconstruite en 1966-1967. La figure 2.1 illustre l'état d'avancement actuel des travaux de réfection de la 132.

Procédant par étapes, le ministère des Transports du Québec veut maintenant s'y attaquer en éliminant, dans un premier temps, les sept passages à niveau restants qui seraient responsables d'environ 80 % des déficiences de la géométrie de la route à cet endroit et qui causeraient de nombreux accidents.

### **2.3 La reconstruction du tronçon Escuminac-Est**

Dans ce plan, cinq tronçons doivent être reconstruits. L'un d'entre eux nous intéresse particulièrement ici puisqu'il a été à l'origine de la demande d'audience publique. Il s'agit de celui d'Escuminac-Est où, sur un peu plus de deux kilomètres, deux passages à niveau seraient éliminés par la construction d'une nouvelle chaussée au sud de la voie ferrée.

Plus ou moins parallèle à l'estuaire de la rivière Ristigouche, la route traverse, dans son ensemble, plusieurs cours d'eau d'importance variable. Pour sa part, le nouveau tronçon Escuminac-Est traverserait, d'ouest en est, deux embranchements du ruisseau Dumville, la coulée Girard et le ruisseau Saw Pit.



CHAPITRE **3**

# La problématique

## 3.1 La demande d'audience

L'essentiel de la demande d'audience adressée au ministre de l'Environnement s'articulait autour de la phrase suivante, tirée du rapport d'étude d'impact déposé par le MTQ à l'appui de son projet :

*«Il n'existe pas, dans la zone d'étude, de prise d'eau ou de puits alimentant un réseau d'utilisateurs; les résidents sont approvisionnés par des puits individuels.»*  
(Étude d'impact, p. 22, citée dans la lettre des requérants)

Or, comme le font valoir les requérants :

*«[...] le ruisseau Dumville alimente à 100 % notre eau potable (3 maisons-familles en ce qui nous concerne) sans compter d'autres résidents du secteur.»*  
(lettre des requérants du 2 août 1988)

Par ailleurs, les mesures de prévention mises de l'avant par le promoteur leur apparaissaient inadéquates dans la mesure où l'étude du MTQ semblait ignorer le fait que le ruisseau Dumville alimentait des gens en eau potable :

*«[...] à la page 4 on peut lire «Les travaux devraient être effectués de manière à minimiser l'érosion et par voie de conséquence la mise en suspension de solides dans les ruisseaux». Ce verbe au conditionnel ne nous rassure pas tellement sur les précautions et mesures concrètes qui seront prises !!!»*

(lettre des requérants du 2 août 1988)

C'est donc en raison des atteintes possibles à la qualité de l'eau du ruisseau Dumville que les citoyens se sont prévalus du droit que leur reconnaît la loi de s'adresser au Ministre et demander une audience publique sur le projet. On trouvera à l'annexe I la demande d'audience en question et la figure 3.1 illustre la localisation des résidences et du puits des requérants par rapport au projet du MTQ.

## 3.2 L'enquête

### 3.2.1 La nature de l'enquête

Tout juste après la fin de la période d'information qui s'était déroulée du 21 juin au 4 août 1988, le secrétaire de la commission rédigeait un rapport à l'intention du président du BAPE. Ce rapport mentionnait l'intention des citoyens touchés par le problème de déposer une demande d'audience et la possibilité de procéder par médiation dans ce dossier.

Finalement, le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, confiait au BAPE un mandat d'enquête, le 15 février 1990, mandat qui a débuté le 12 mars et s'est terminé le 12 avril 1990.

Les objectifs d'une telle enquête consistent, d'une part, à évaluer si les problèmes soulevés et le contexte sont favorables à une médiation environnementale et, d'autre part, à aider le ministre de l'Environnement à prendre une décision dans un court délai concernant les suites à donner aux requêtes d'audiences. Soulignons que si la démarche est infructueuse, ce genre d'enquête n'influence en rien le droit des citoyens d'obtenir une audience publique.

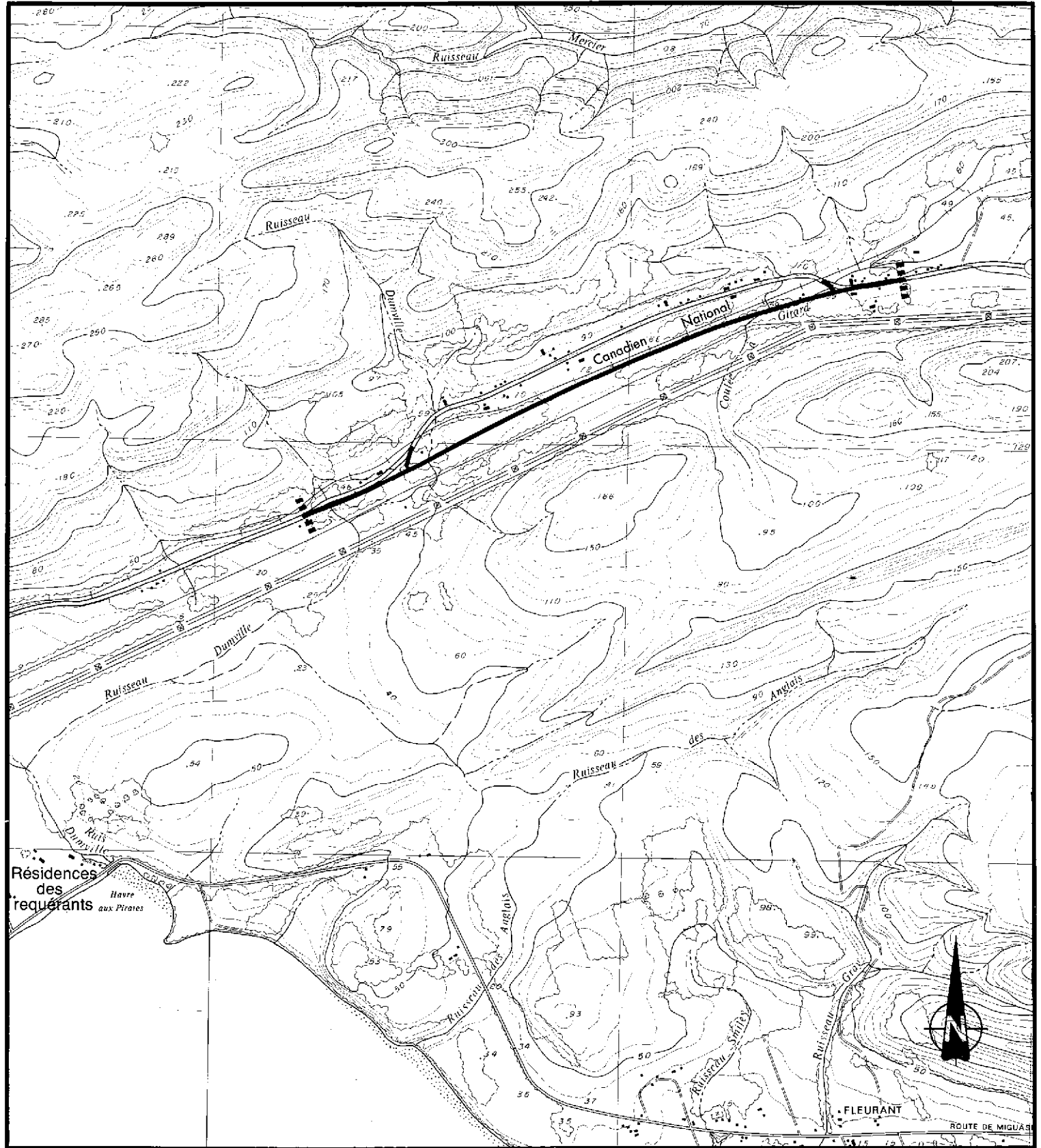
En bref, la procédure consiste à rencontrer successivement les requérants et le promoteur. Avec les premiers, le commissaire responsable de l'enquête doit établir le détail, l'ampleur et la nature de la demande d'audience en cherchant, d'abord et avant tout, à obtenir la meilleure compréhension possible des raisons qui ont motivé la



Figure 3.1

LOCALISATION DES RÉSIDENCES ET DU PUIXS DES REQUÉRANTS EN RAPPORT AVEC LE PROJET DU M.T.Q.

Source : M.T.Q.



ÉCHELLE 1:25 000  
0 200 400 600 m

- Limite du projet
- Tracé de référence
- == Route 132 actuelle

requête. Avec le promoteur, il expose le contexte général, résume les problèmes soulevés par les requérants et tente d'évaluer son ouverture à une médiation environnementale.

Après avoir pris connaissance du dossier, la commission rencontrait les requérants le 20 mars et le promoteur le 29 du même mois.

### 3.2.2 La problématique selon les requérants

Le 20 mars, la commission a rencontré les requérants à l'hôtel-motel Baie Bleue, à Carleton. Y assistaient Mmes Esther Cyr-Nadeau, Émilie Nadeau, Carole Martin et M. Robert Nadeau, de même que MM. Yvon Dubé et Pierre Auger. Toutes les discussions ont été sténotypées et les citations incluses dans les paragraphes suivants sont tirées, à moins d'indication contraire, de ces transcriptions.

D'emblée, il est important de souligner que les requérants ne s'opposent pas à la reconstruction de la route 132 et à son amélioration, bien au contraire. Ils sont cependant inquiets de voir que des travaux seraient effectués dans un ruisseau qui les alimente en eau potable sans que l'étude d'impact en ait tenu compte.

#### — *Le puits de surface*

L'alimentation en eau potable des résidences des requérants se fait à partir d'un puits de surface creusé à proximité immédiate du ruisseau Dumville. D'un diamètre d'environ 1 mètre 50, le puits est constitué d'un cylindre de béton qui s'enfonce dans le sol à une profondeur d'environ 1 mètre 50. L'eau y parvient par percolation, directement du ruisseau, et elle est acheminée à l'une des résidences par un tuyau de quelque 5 centimètres de diamètre, d'où elle est ensuite pompée vers les deux autres demeures.

Bien que la façon d'approvisionnement ait pu changer au cours des années, les résidents de l'endroit se sont toujours alimentés au ruisseau Dumville et jamais ils n'ont manqué d'eau :

*«[...] dans les grosses sécheresses qu'on a eues [...], le locataire avait oublié le boyau d'arrosage pendant deux jours et on n'a jamais manqué d'eau.»*

(M. Robert Nadeau, p. 41)

— *La qualité de l'eau*

Pour s'assurer de la potabilité de leur eau, les requérants la font soumettre à une analyse bactériologique qui confirme, année après année, son excellente qualité. De plus, ils n'ont rencontré aucun problème de dureté ou de salinité, même dans les périodes de grandes marées. Indice révélateur, le ruisseau abrite même une population de truites.

Par ailleurs, une ligne de transmission électrique longe le ruisseau sur une distance d'environ un kilomètre, en amont des résidences des requérants, et Hydro-Québec en a reconnu la sensibilité en décrétant ce territoire «zone protégée», c'est-à-dire une zone où l'usage de défoliants est interdit.

— *Les appréhensions*

Les discussions avec les requérants ont fait ressortir que leurs inquiétudes portaient essentiellement sur la diminution de la qualité de leur eau pendant et après la construction de la route. Sans en être certains, ils craignent que les solides mis en suspension et les hydrocarbures rejetés accidentellement au moment des travaux ne viennent altérer une eau d'excellente qualité. Ils appréhendent également l'impact des sels de déglacage puisqu'en construisant un nouveau tronçon sans enlever l'ancien, l'entretien devrait théoriquement nécessiter le double des quantités de sels utilisées présentement.

Certains passages du rapport d'étude d'impact ont aussi contribué à les inquiéter. Ainsi, le MTQ affirme que :

*«La zone d'étude est traversée par quatre petits cours d'eau intermittents : deux embranchements du ruisseau Dumville, la coulée Girard et le ruisseau Saw Pit.»*  
(Étude d'impact, p. 22)

Cette assertion, qui pourrait laisser croire que l'alimentation en eau est discontinue, est contestée par les requérants :

*«[...] Je l'ai déjà marché, moi. Au mois de juillet. [...] il y a pas d'intermittence, en tout cas, du côté sud de la route 132. On peut dire qu'il y a de l'eau à l'année.»*  
(M. Robert Nadeau, p. 50, 55)

Plus loin, le rapport d'étude d'impact ajoute :

*«Il n'existe pas, dans la zone d'étude, de prise d'eau ou de puits alimentant un réseau d'utilisateurs»  
(Étude d'impact, p. 22)*

ce qui n'est manifestement pas exact.

Par ailleurs, les requérants ont investi beaucoup d'argent dans la réfection de leur réseau, et ils font valoir que de creuser un puits classique peut coûter très cher puisqu'il faut atteindre une nappe qui ne soit pas contaminée par l'eau de mer :

*«[...] dans les derniers dix ans, on a investi au-dessus de cinq, six mille dollars pour avoir de la bonne eau. [...] Il y a certains individus qui ont été jusqu'à treize mille dollars avant de trouver de l'eau.»  
(M. Robert Nadeau, p. 71-72)*

En fin de compte, les requérants veulent attirer l'attention du promoteur sur le fait qu'ils s'alimentent en eau à même le ruisseau sur lequel se feraient les travaux et leur position consiste à demander des garanties face aux problèmes qui pourraient survenir :

*«[...] il y a deux scénarios qui peuvent arriver : un, qu'il y ait aucun problème. Tant mieux. C'est ce qu'on souhaite. Qu'on ait une belle route et qu'on ait pas de problèmes.*

*Deuxièmement, s'il y a des problèmes, on veut pas être pris avec. C'est-à-dire si ça vient à coûter un prix énorme, là, à cause de ça, on voudrait pas être pris avec ça. Et qu'on soit dédommagé en conséquence. [...] Qu'on soit pas obligé de prendre des avocats pour le prouver, par exemple.»  
(M. Robert Nadeau, p. 92)*

*«[...] il va falloir que ce soit écrit et non des promesses en l'air, des paroles.»  
(M. Robert Nadeau, p. 122)*

### 3.2.3 La problématique selon le ministère des Transports

La commission a rencontré les représentants du MTQ le 29 mars dans les bureaux du BAPE, sur la rue Sainte-Anne, à Québec. Étaient alors présents MM. Mozher Sorial, Daniel Hargreaves et Jacques Bélanger du MTQ, ainsi que MM. Yvon Dubé et Pierre Auger. Les discussions y ont également été sténotypées et les citations qui suivent sont extraites des transcriptions déposées aux bureaux du BAPE à Québec et à Montréal.

Mis au courant des appréhensions et de la position des requérants, les représentants du MTQ ont d'abord précisé la raison qui faisait que l'étude d'impact n'avait pas considéré les répercussions possibles du projet sur leur alimentation en eau :

*«Quand on dit que la source d'alimentation en eau n'a pas été signalée à l'intérieur de la zone d'étude, c'est tout simplement que la zone d'étude ne couvrait pas le territoire jusqu'à la rive de la baie Escuminac; elle était plus restreinte en largeur. [...]*

*La zone d'étude, elle est délimitée dans l'étude d'impact [...]. Une largeur de plus ou moins un kilomètre [...]. De part et d'autre, à la fois de l'axe actuel et de l'axe projeté.»*

(M. Jacques Bélanger, p. 12-13)

*«Normalement, on se dit qu'en dedans d'un kilomètre de part et d'autre, au-delà de ça, les puits sont absolument pas affectés.»*

(M. Daniel Hargreaves, p. 71)

*«C'est un cas unique, en ce qui a trait à la distance, par rapport au site des travaux. [...] généralement, la très grande majorité des problèmes surviennent à l'intérieur de [...] trente mètres pour les routes et soixante mètres pour les autoroutes.*

*Et en deuxième lieu, évidemment, il y a le trajet du ruisseau qu'il faut considérer. Le puits se trouve en dehors de la zone d'étude non pas seulement en largeur, mais aussi*

*en longueur. Il se trouve à un kilomètre et demi au moins passé l'extrémité des travaux sur le tronçon routier. C'est très particulier.*

(M. Jacques Bélanger, p. 71-72)

*«En somme, si ça avait été un puits normal, il y aurait définitivement pas eu de problème.»*

(M. Daniel Hargreaves, p. 72)

Ils ont également apporté des précisions sur l'entretien du futur tronçon en rapport avec les sels de déglacage :

*«[...] il ne devrait pas y avoir de changement significatif dans la situation des sels de déglacage. On remplace un tronçon de route à deux voies par un autre tronçon de route à deux voies, qui va traverser les deux embranchements du ruisseau Dumville à courte distance en aval du point de croisement actuel. Il n'y aura pas d'épandage additionnel de sels de déglacage, puisque quand le nouveau tronçon sera salé, l'ancien ne le sera plus, il sera considéré comme un chemin local.*

*Donc, la quantité de sels épandus sur la route 132 ne devrait pas changer, et la quantité de sels drainés par le bassin du ruisseau Dumville devrait être sensiblement la même.*

*Donc, s'il n'y a pas de problème au niveau des sels de déglacage actuellement, il y a de fortes probabilités qu'il n'y en ait pas non plus lorsque le nouveau tronçon sera entretenu.»*

(M. Jacques Bélanger, p. 24)

Ils ont, par ailleurs, reconnu le caractère particulier de la situation :

*«Oui, ce n'est pas un cas qu'on rencontre tous les jours, c'est un cas spécifique. Je sympathise avec la demande du requérant, il faut vraiment s'assurer, comme on avait dit tantôt, avant et après les travaux, que leur alimentation en eau potable ne soit pas détériorée, oui.»*

(M. Mozher Sorial, p. 31)

*«[...] C'est une situation particulière, les risques pourraient être importants, dû au fait que l'alimentation est presque directe.»*

(M. Jacques Bélanger, p. 33)

Et ils ont consenti à étudier les mesures particulières nécessaires au suivi et à la prévention des répercussions des travaux sur le ruisseau. En premier lieu, la procédure habituelle consiste, selon le MTQ, à analyser le puits et l'eau qui en est tirée :

*«[...] il est bien entendu que vu la nature de la demande, il y aura une étude préalable de l'installation d'alimentation en eau potable de ces résidants-là avant construction du projet; comme il y aura une étude pour les puits des autres résidants situés le long du projet.»*

(M. Jacques Bélanger, p. 21)

*«[...] Il y a l'examen du puits comme tel, sa situation par rapport au relief, sa profondeur, etc., la pente, les matériaux.*

*Et il y a un prélèvement aussi, dans certains cas, sans aucun doute que dans le cas de cette étude de puits-là, il y aurait un prélèvement, il y a un certain nombre de paramètres qui sont analysés.»*

(M. Jacques Bélanger, p. 26)

*«[...] l'étude des puits a deux objectifs. Le premier, c'est de s'assurer que l'alimentation en eau potable sera assurée, donc qu'il n'y aura pas un manque d'eau chez les résidants.*

*Et puis deuxièmement, c'est de déterminer les risques de contamination; est-ce qu'avec le projet, le risque de contamination de la qualité physico-chimique de l'eau va augmenter ou non?»*

(M. Mozher Sorial, p. 29)

Toujours selon le MTQ, des méthodes de construction préventives sont également de mise dans une situation où les travaux sont susceptibles d'influencer la turbidité de l'eau d'un cours d'eau et, surtout, lorsque cette eau alimente des gens :

*«[...] lorsqu'il y a mise en place d'un ponceau, règle générale, on s'efforce de travailler au sec, c'est-à-dire soit en période où l'écoulement est faible ou nul, ce qui est souvent possible dans le cas d'un ruisseau intermittent, ou si l'écoulement est trop important, à ce moment-là on peut faire une dérivation temporaire du ruisseau, qui est bien protégé contre l'érosion, qui laisse partir un minimum de matières en suspension; construire le ponceau au sec et ensuite, rétablir l'écoulement dans le nouveau lit, c'est-à-dire le ponceau.»*

(M. Jacques Bélanger, p. 39)

D'autres possibilités ont aussi été mentionnées et en fin de compte, il reviendrait aux services techniques du MTQ de préciser la méthode la mieux adaptée à la situation. Quant aux risques de contamination par les hydrocarbures rejetés accidentellement par la machinerie, une gestion appropriée du chantier serait suffisante, au dire du Ministère, pour les minimiser :

*«[...] on a une série de mesures de mitigation qui sont axées sur ce genre de problème, pour les changements d'huile, pour la traversée de la machinerie, ça se fait loin du cours d'eau. [...] Si on suit un certain nombre de règles du jeu simples et pratiques, le potentiel de contamination par les huiles et les graisses est éliminé.»*

(M. Mozher Sorial, p. 37)

Quoi qu'il en soit, en cas d'impact sur la qualité de l'eau, le MTQ accepterait la responsabilité de mesures de compensation :

*«[...] lorsqu'il y a un impact permanent, par exemple, on coupe la nappe phréatique ou le sel dépasse un certain niveau, la qualité physico-chimique de l'eau est détériorée, dans ce cas-là, on remplace le puits par un nouveau puits [...] Et si l'impact est temporaire dans le temps, l'habitude du ministère des Transports, c'est de fournir l'eau potable aux consommateurs.»*

(M. Mozher Sorial, p. 35)

### 3.2.4 Les conclusions de l'enquête

Le 12 avril 1990, la commission remettait au président du BAPE un bref rapport qui consignait l'essentiel de la position des requérants et



soulignait l'ouverture du MTQ face à des mesures capables de satisfaire les demandes des requérants.

La commission concluait que les deux parties avaient «une volonté réelle et les moyens d'en arriver à un accord». Elle opinait donc qu'une médiation avait toutes les chances de réussir et suggérait que le ministre de l'Environnement accorde un mandat de trois mois au BAPE pour procéder à cette médiation. On trouvera ce rapport d'enquête à l'annexe II.



CHAPITRE **4**

## La médiation

Au cours de la réunion du 29 mars avec les représentants du ministère des Transports, la commission avait suggéré que si la médiation devait avoir lieu, la suite à donner consisterait, pour le Ministère, à préparer un document complémentaire dans lequel il s'engagerait à appliquer des mesures concrètes pour prévenir les impacts sur l'alimentation en eau des requérants et assurer un suivi de la qualité de l'eau. Le document serait alors présenté aux requérants à qui reviendrait la possibilité d'accepter ces mesures, d'y suggérer des modifications ou de les refuser s'ils ne les jugeaient pas satisfaisantes.

L'essentiel de ces mesures avaient déjà été discuté à cette occasion et la majeure partie du temps alloué à la médiation a donc été consacrée à l'élaboration de ce document. Le 12 juin, un projet de document a été analysé et discuté aux bureaux du BAPE par la commission et les représentants du MTQ, MM. Jacques Bélanger et Bernard Letartre. Le 18 juillet 1990, le sous-ministre adjoint au Génie des transports a fait parvenir au président de la commission la version finale du document, datée du 28 juin 1990. On trouvera, à l'annexe III, copie de cette lettre et à l'annexe IV, la version intégrale de ce document intitulé «*Document complémentaire relatif à l'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement portant sur un puits de surface à l'embouchure du ruisseau Dumville*». La partie du document titrée «*Synthèse et conclusion*» est reproduite dans les pages qui suivent.

*«Face aux préoccupations exprimées par les requérants, le ministère des Transports propose un plan d'étude et d'action visant à assurer aux citoyens le maintien de la qualité de leur approvisionnement en eau potable tant pendant les travaux de construction routière qu'après la mise en service de la route.*

*Tout d'abord, tel que déjà prévu au projet, la pose de ponceaux sous la route, au croisement du ruisseau Dumville, de son embranchement ouest et de deux autres branches secondaires, ne modifiera en aucune façon l'aspect quantitatif de l'approvisionnement.*

*En ce qui a trait aux risques de contamination pendant les travaux par des matières en suspension ou des produits toxiques, le Ministère procédera avant les travaux à une caractérisation du puits des requérants et du ruisseau Dumville qui l'alimente. À la même occasion, l'analyse d'un échantillon d'eau sera effectuée pour douze paramètres physico-chimiques et bactériologiques.*

*Cette étude permettra donc de mieux connaître la situation actuelle et de poser un diagnostic sur les risques de contamination. S'il y a lieu, des mesures préventives spécifiques seront recommandées. Les résidants seront avisés du résultat de cette étude.*

*Les plans et devis du projet comporteront des mesures préventives d'usage courant, qui feront l'objet de rappels lors des réunions de chantier, sur les items suivants : méthode de travail relative au ponceau, circulation de la machinerie, stabilisation et protection contre l'érosion des cours d'eau et fossés, disposition de matériaux excédentaires et de rebuts, manipulation et entreposage de produits toxiques.*

*Selon les conclusions de l'étude de puits, d'autres mesures pourront être prévues, telles : filtrer l'eau en aval des travaux, protéger localement le puits (filtre), aviser les requérants lors de certaines phases des travaux, etc. Le cas échéant, ces mesures seront également incluses aux documents que le ministère de l'Environnement approuvera lors de l'émission du certificat d'autorisation de construction. Enfin, des procédures d'urgence seront préalablement*

*convenues pour pouvoir réagir adéquatement à un accident éventuel.*

*Quant à la possibilité de contamination par les sels de déglaceage, un suivi sera effectué sur un minimum de deux ans pour s'assurer que la situation actuelle ne se détériore pas.*

*Enfin, le Ministère s'engage, comme c'est l'usage, à appliquer toute mesure corrective nécessaire en cas de préjudice temporaire ou permanent, tel fournir de l'eau pendant toute la durée des problèmes et dédommager les résidants pour les frais encourus advenant la nécessité de changer le mode d'approvisionnement en eau.»*

Le 23 juillet 1990, la commission a rencontré les requérants représentés par Mme Esther Cyr-Nadeau et M. Robert Nadeau à l'hôtel-motel Baie Bleue de Carleton.

À cette occasion, le «*Document complémentaire relatif à l'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement portant sur un puits de surface à l'embouchure du ruisseau Dumville*» a été lu au complet, expliqué et discuté. Les requérants alors présents l'ont accepté tel quel. Il a cependant été convenu, à la suggestion de la commission, que l'ensemble des requérants prendraient quelques jours pour le relire, faire part de leurs remarques, le cas échéant, ou réitérer leur approbation. Le 31 juillet 1990, Mme Esther Cyr-Nadeau a communiqué par téléphone avec M. Pierre Auger pour accepter, au nom du groupe de requérants, le document lu à Carleton le 23 juillet 1990.

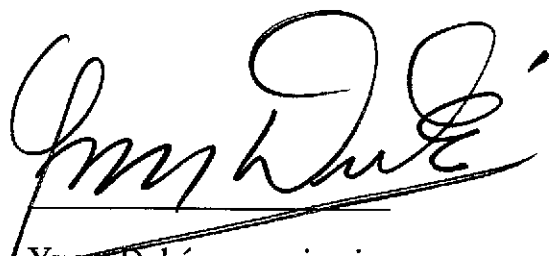
## Conclusion

Le succès de cette médiation est dû à plusieurs facteurs, dont le premier est très certainement la nature même de la demande des requérants. En effet, le problème soulevé par ceux-ci ne remettait nullement en cause le projet du ministère des Transports, mais il attirait plutôt l'attention sur une lacune de l'étude d'impact quant aux répercussions de la reconstruction de la route 132 sur la source d'approvisionnement en eau potable des requérants. Par ailleurs, il faut souligner l'excellente collaboration du MTQ, qui a reconnu cet oubli et qui a démontré sa volonté d'en arriver à un accord en faisant une proposition étoffée et sérieuse pour solutionner le problème. Finalement, les requérants, tout en présentant de façon ferme et articulée leurs demandes, ont également fait preuve d'une ouverture d'esprit certaine qui a assuré le succès de la médiation.

La commission est d'avis que la médiation peut donner d'excellents résultats si certaines conditions sont réunies dès le départ, telles des enjeux limités, la reconnaissance du bien-fondé du projet dans son ensemble et un nombre limité de requérants. Bien que la démarche puisse être plus longue que celle d'un mandat d'enquête et d'audience publique (4 mois), les résultats obtenus peuvent compenser largement cet inconvénient.

Finalement, la commission tient à souligner l'engagement du sous-ministre adjoint au Génie du MTQ, M. Yvan Demers, de réaliser les mesures décrites dans le «Document complémentaire» du 28 juin 1990. Il va donc de soi que ce document devra être mentionné spécifiquement dans le décret autorisant le ministère des Transports à réaliser son projet, le cas échéant. Les requérants, quant à eux, consentent à retirer leur demande d'audience en autant que le gouvernement donne suite à l'entente réalisée avec le MTQ tel que ceux-ci l'ont indiqué dans leur lettre du 6 août 1990. (Voir annexe 5)

Fait à Québec, le 7 août 1990.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Yvon Dubé', written over a horizontal line.

Yvon Dubé, commissaire,  
président de la commission





## Bibliographie

Service de l'environnement, ministère des Transports. *Étude d'impact sur l'environnement. Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak Bay, tronçon Escuminac-Est*, octobre 1987.

Service de l'environnement, ministère des Transports. *Étude d'impact sur l'environnement. Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak Bay, tronçon Escuminac-Est*, résumé, octobre 1987.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. *Étude d'impact sur l'environnement. Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak Bay, tronçon Escuminac-Est*, transcriptions de la séance tenue le 20 mars 1990 à Carleton.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. *Enquête. Élimination des passages à niveau sur la route 132, entre la rivière Nouvelle et Oak Bay, tronçon Escuminac*, transcriptions de la séance tenue le 29 mars 1990 au 12, rue Sainte-Anne, Québec.



## **PAGES ANNEXES**



## **Annexe 1**

Escuminac Qc  
1988 08 02

L'Honorable Clifford Lincoln  
Ministre de l'Environnement  
Gouvernement du Québec  
3900 rue Marly  
Ste-Foy Qc  
G1X 4E4

Objet: Projet d'élimination du passage à niveau tronçon route 132  
Escuminac est  
Demande d'audiences publiques

Monsieur le ministre,

Par la présente, nous désirons vous informer que contrairement à certaines informations contenues dans les études d'impact du projet d'élimination du passage à niveau tronçon 132 à Escuminac est, le ruisseau Dumville alimente à 100% notre eau potable (3 maisons-familles en ce qui nous concerne) sans compter d'autres résidents du secteur.

En effet, après lecture et analyse des dits documents (résumé, étude complète et communiqué de presse) on explique que "2 ponceaux seraient installés à la hauteur de 2 embranchements du ruisseau Dumville" (1) et que les ruisseaux Dumville (...) seraient touchés (2). Puis à la page 4, on peut lire "Les travaux devraient être effectués de manière à minimiser l'érosion et par voie de conséquence la mise en suspension de solides dans les ruisseaux". Ce verbe au conditionnel ne nous rassure pas tellement sur les précautions et mesures concrètes qui seront prises !!!

A la page 61 de l'étude d'impact Elimination des passages à niveau sur la route 132 tronçon Escuminac-est,

"On devra veiller à ce que le passage de la route n'interfère pas avec l'alimentation en eau potable et les installations septiques (...) le ministère procédera avant les travaux à un examen de tous les puits en fonction des risques de contamination liés tant aux travaux de construction qu'à la présence de la nouvelle route. Pour chaque cas, les mesures adéquates (suivi à postériori, dédommagement, relocalisation des puits) seront déterminés".

aussi, plus loin aux pages 65-66

"L'entretien de la nouvelle route nécessitera l'utilisation d'abrasifs ou de sels de déglacage au cours de la saison hivernale. Ces éléments seront entraînés dans

(1) Communiqué de presse du BAPE (Telbec code 15 p.2)

(2) Communiqué de presse du BAPE (Telbec code 15 p.3)

...2

le réseau de drainage et pourront modifier légèrement la qualité de l'eau des ruisseaux drainant ce territoire, principalement les ruisseaux Dumville et Saw Pit qui seront traversés par la route".

Enfin, ce qui nous incite encore plus à exiger la tenue d'audiences publiques c'est le paragraphe 2.2.5 à la page 22 du résumé de l'étude: "Il n'existe pas dans la zone d'étude, de prise d'eau ou de puits alimentant un réseau d'utilisateurs, les résidents sont approvisionnés par des puits individuels".

Ainsi, monsieur le ministre, nous voulons nous prévaloir de notre droit et nous vous demandons la tenue d'audiences publiques relatives à ce projet pour obtenir des garanties que notre eau potable le demeure. Pour ce faire nous nous conformons au délai du 4 août pour nous prévaloir de cette requête.

En vous remerciant de votre attention, nous demeurons vôtres,

Mad. Emilia Nadeau

*Mrs Emilia Nadeau*

Mad. Esther Cyr Nadeau

*Esther Clideau*

M. Robert Nadeau

*Robert Nadeau* 418-788-5128

Mad. Carole Martin

Mad. Sylvie Morency

*Carole Martin*

*Sylvie Morency*

cc: M. Pierre Auger





## **Annexe 2**



Québec, le 12 avril 1990

Monsieur Michel Dorais  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne - 1<sup>er</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

Monsieur le Président,

Il m'est agréable de vous faire part du résultat de l'enquête que nous avons effectuée relativement au projet du ministère des Transports du Québec portant sur l'"Élimination des passages à niveau sur la route 132 entre la rivière Nouvelle et Oak Bay". Cette enquête fait suite à une demande d'audiences publiques qui avait été effectuée par des personnes inquiètes des répercussions possibles du projet sur leur source d'alimentation en eau potable. Cette demande a été faite durant la période d'information de 45 jours qui eut lieu durant l'été 1988, et ne visait qu'une partie du projet du MTQ, soit le tronçon Escuminac Est. Précisons que ce projet consiste, pour l'essentiel, à refaire des portions de la route 132 afin d'éviter que la circulation n'ait à croiser le chemin de fer, soit en construisant des viaducs ou des tunnels, soit en changeant le tracé de la route.

Suite au mandat d'enquête d'un mois commençant le 12 mars 1990 que le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, vous confiait dans une lettre du 15 février dernier, et suite au même mandat que vous me transmettiez le 19 février, la commission s'est rendue sur les lieux pour entendre les requérants et visiter le site du projet. La réunion a eu lieu le 20 mars dernier et a permis de bien cerner l'objet des préoccupations des citoyens. En résumé, les quatre personnes présentes, dont l'alimentation en eau provient uniquement du ruisseau Dumville, souhaitent que des mesures soient prises par

...2

le ministère des Transports afin de préserver l'intégrité de ce ruisseau. Elles habitent à l'embouchure du ruisseau Dumville qui se jette dans le Havre aux Pirates de la Baie d'Escuminac, dans la Baie des Chaleurs. Ces mesures consisteraient, en premier lieu, à caractériser leur puits commun ainsi que les qualités physico-chimique et bactériologique des eaux du ruisseau Dumville. En second lieu, elles souhaitent que toutes les précautions soient prises durant les travaux de construction pour éviter toute contamination ainsi que toute diminution du débit du ruisseau. Finalement, elles demandent qu'un suivi soit réalisé après la fin des travaux.

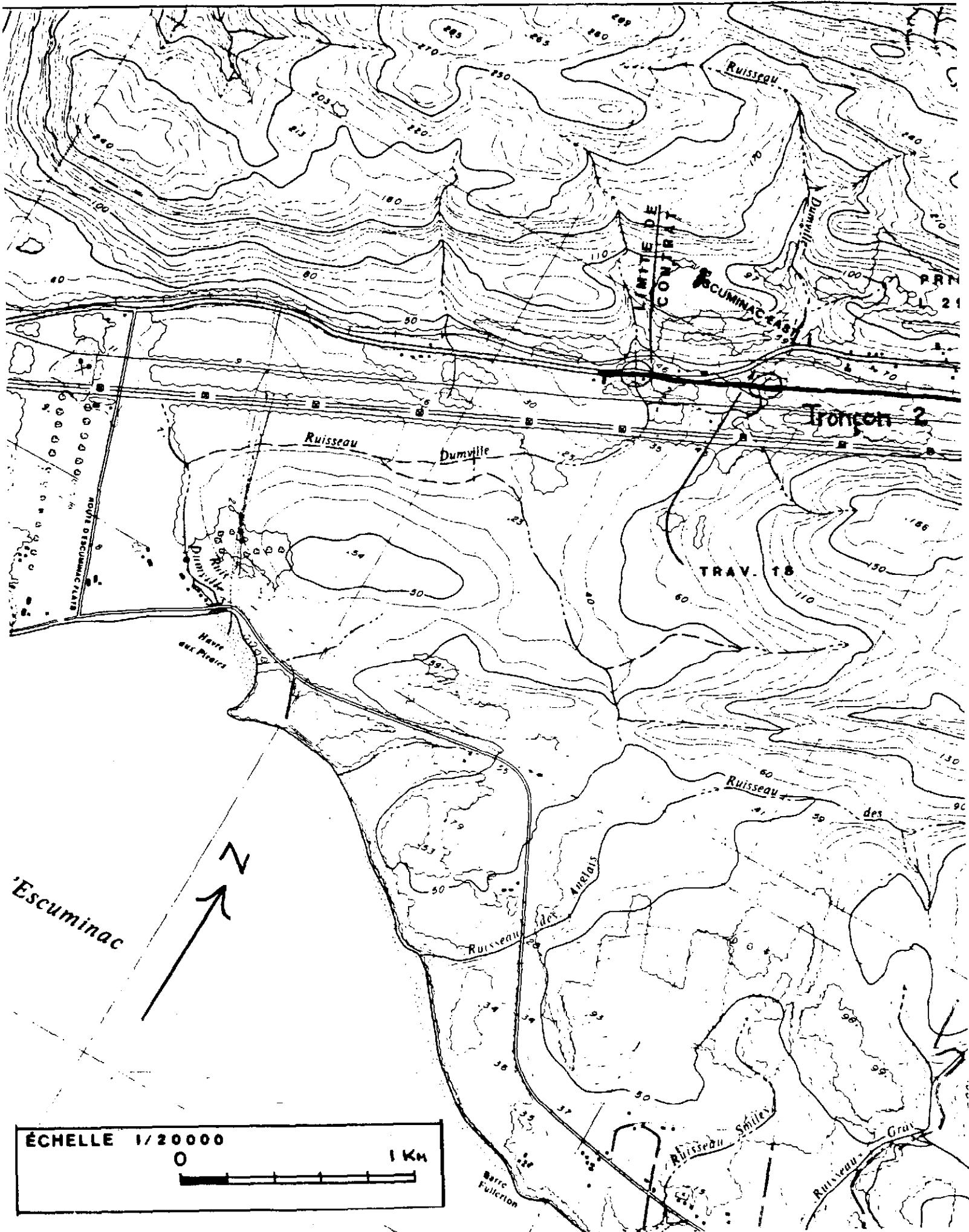
Par la suite, la commission a rencontré des représentants du promoteur le 29 mars dernier à Québec. Lors de cette réunion, les demandes des requérants ont été exposées et expliquées factuellement. Le ministère s'est montré ouvert à un ensemble de mesures qui seraient de nature à satisfaire les demandes des citoyens d'Escuminac. Une proposition en bonne et due forme est en voie de préparation par le MTQ.

La commission en vient donc à la conclusion, suite aux deux réunions, que les deux parties ont une volonté réelle et les moyens d'en arriver à un accord. La commission est donc d'avis qu'un mandat de trois mois permettrait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement d'effectuer une médiation qui a toutes les chances de réussir compte tenu du bon climat qui existe entre les parties. Permettez-moi de vous signaler, en terminant, que la présente enquête a été un travail d'équipe que l'analyste Pierre Auger a su animer avec doigté et compétence.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.



YVON DUBÉ,  
commissaire



## **Annexe 3**



Bureau du sous-ministre  
adjoint au Génie

Québec, le 18 juillet 1990

Monsieur Yvon Dubé  
Président de la Commission d'Enquête  
Bureau des audiences publiques sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne  
Québec (Québec)  
G1R 3X2

OBJET: Route 132: Élimination des passages à niveau  
entre la rivière Nouvelle et Oak Bay  
Tronçon Escuminac-Est

---

Monsieur,

Pour faire suite à votre demande, dans le cadre du mandat d'enquête qui vous a été confié sur le projet en titre, vous trouverez joint un document complémentaire pour la médiation entre les citoyens demandeurs d'une audience publique et notre Ministère.

Ce document, conforme à l'esprit des rencontres qui ont eu lieu entre la Commission et les représentants de notre Service de l'environnement, a été préparé par ce Service en étroite collaboration avec les autres unités administratives du Ministère impliquées dans la conception et la réalisation de ce projet routier.

Vous y trouverez la démarche que le Ministère propose d'appliquer dans ce cas particulier où les requérants sont alimentés en eau potable à même un ruisseau touché par le projet. En fait, cette démarche est globalement conforme à la procédure maintenant retenue au M.T.Q. en ce qui concerne les impacts sur les sources d'approvisionnement en eau potable, laquelle procédure doit être adaptée dans ce cas-ci à une problématique d'eau de surface. Notre proposition a donc pour but de garantir aux requérants, un approvisionnement en eau de qualité en

.../2

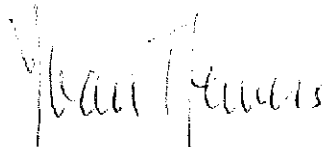
tout temps, pendant et après les travaux, par le biais d'une étude détaillée de la situation actuelle, dont les résultats seront portés à la connaissance des mis en cause, par l'application des mesures préventives et correctives appropriées ainsi qu'un suivi post-construction sur la qualité de l'eau.

Cette démarche fera l'objet d'une attention particulière tout au long de la préparation des plans et devis, qui seront révisés par le MENVIQ lors de l'émission du certificat d'autorisation de construction, de même que lors de la réalisation du projet sur le terrain, et nous espérons qu'elle saura répondre aux attentes bien légitimes des requérants. Nous vous saurions gré de préciser à ces derniers que la réalisation de nos engagements débutera, sur les lieux, avec l'étude de puits, environ 18 mois avant le début de la construction de la route.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à notre souci véritable d'atteindre à une protection adéquate de l'environnement et de la qualité de vie de nos concitoyens.

Veillez agréer, par l'occasion, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur général du Génie



Yvan Demers, ingénieur  
Sous-ministre adjoint





## **Annexe 4**



**ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

**ÉLIMINATION DES PASSAGES A NIVEAU  
SUR LA ROUTE 132, ENTRE LA RIVIÈRE NOUVELLE ET OAKBAY**

**Tronçon Escuminac-Est**

**DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE**

**relatif à l'enquête du Bureau  
d'audiences publiques sur l'environnement  
portant sur un puits de surface à l'embouchure  
du ruisseau Dumville**

**28 juin 1990**

## 1.0 PRÉSENTATION

Le tracé du projet de réaménagement de la route 132, tronçon Escuminac-Est, intercepte le ruisseau Dumville ainsi qu'un de ses embranchements un peu plus à l'ouest. La construction de la nouvelle route nécessitera la mise en place d'un ponceau pour franchir chacun de ces deux ruisseaux.

A l'étape de la période d'information publique sur le projet, qui s'étendait du 21 juin au 4 août 1988, des citoyens alimentés en eau potable à même le ruisseau Dumville, ont manifesté des craintes quant aux conséquences du projet sur leur approvisionnement en eau. C'est là l'objet d'une enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, qui s'est terminée le 12 avril 1990 et d'une enquête-médiation de 3 mois qui a cours depuis le 7 mai 1990. C'est dans le cadre de ce second mandat que le présent document est rédigé. Ce document expose la situation et les mesures que le ministère des Transports entend prendre pour faire face au problème identifié.

## 2.0 PROBLÉMATIQUE

Les éléments de problématique énoncés ci-après sont pour la plupart tirés d'un compte rendu synthèse de la première rencontre entre les requérants et les représentants du Bureau d'audiences publiques, tenue le 20 mars 1990, tel qu'élaboré par le secrétaire de la Commission d'enquête du Bureau.

- Le ruisseau Dumville alimente les trois maisons des requérants à 100 % en eau potable (et de consommation domestique).
- Le point d'alimentation est localisé en aval du projet routier, à plus de 2 500 mètres du site de travaux le plus près (voir la carte jointe en annexe).
- L'installation comprend un puits de surface situé sur la berge du ruisseau. De là, un tuyau de 150 mètres de longueur achemine l'eau à la première résidence, à partir de laquelle les deux autres sont approvisionnées.
- Il n'y a pas de citerne: l'eau étant puisée au fur et à mesure de son utilisation.
- Il n'y a pas non plus de système de filtration ou de traitement de cette eau.

- Le puits est situé en amont de la zone des plus hautes marées, pour éviter la contamination par l'eau salée de la baie d'Escuminac.
- Le ruisseau n'est pas intermittent à la hauteur du puits; même pendant les périodes de grandes sécheresses, les requérants n'ont jamais manqué d'eau.
- L'analyse annuelle de l'eau n'a jamais révélé de problème de qualité bactériologique.
- Les trois demeures ont entre 50 et 110 ans d'âge et leurs occupants se sont toujours alimentés à même le ruisseau.
- Les requérants ont investi plus de 5 000 \$ depuis dix ans pour leur installation; une solution alternative à leur mode d'approvisionnement actuel pourrait être encore plus coûteuse, selon la profondeur de la nappe à l'endroit d'un autre puits.
- Enfin, le ruisseau longe l'emprise d'une ligne d'Hydro-Québec sur plus d'un kilomètre; les requérants ont obtenu d'Hydro-Québec une "zone protégée", c'est-à-dire que l'entretien de l'emprise à cet endroit est effectué mécaniquement, sans herbicide.

Compte tenu de leur mode d'alimentation en eau, les demandes des résidents sont donc les suivantes:

- que le ruisseau Dumville et son embranchement ouest ne soient pas bloqués;
- que la turbidité de l'eau n'augmente pas;
- que toute contamination par les huiles, les graisses, l'essence, etc... soit évitée;
- que l'effet des sels de déglacage soit évalué.

### **3.0 DÉMARCHE PROPOSÉE PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

Le ministère des Transports aimerait tout d'abord situer cette problématique dans le cadre plus global des études environnementales préalables à la réalisation des projets routiers d'importance.

Le fait que le puits des requérants ne soit pas mentionné dans l'étude d'impact, qui peut apparaître comme un oubli, s'explique de la façon suivante: d'une part, ce puits est situé loin en dehors de la limite de la zone d'étude, à l'intérieur de laquelle sont normalement circonscrits les impacts d'un projet sur un aspect tel que l'alimentation en eau potable; le fait particulier que les requérants soient alimentés par des **eaux de surface**, ce qui est de moins en moins fréquent, mérite cependant, malgré la distance, un examen spécifique.

Par ailleurs, le domaine relativement nouveau des études environnementales est en constante évolution. Depuis le moment où l'étude sur le présent projet a été achevée, soit quelque trois ans, les procédures d'inventaires et de vérifications se sont effectivement raffinées de telle sorte que la problématique signalée par les résidents serait manifestement traitée dès le départ, si l'examen du projet était effectué maintenant.

Ainsi, compte tenu de la problématique énoncée par la Commission, tel que précédemment décrite, le ministère des Transports conçoit que le projet de réaménagement routier s'accompagne de risques de désagréments pour les citoyens en cause, eu égard à la particularité de leur mode d'approvisionnement en eau. A ce moment-ci, vu notre méconnaissance du bassin d'alimentation et du puits en question, l'importance des divers risques peut difficilement être établie.

Dans cette optique, le Ministère se propose d'appliquer sa procédure de traitement en trois temps (étude, travaux, suivi) pour les sources d'eau potable, en l'adaptant comme suit à cette problématique d'eau de surface:

- établir les conditions hydrogéologiques locales afin d'identifier les mesures permettant de tenir compte de la présence de ce puits dans le processus de préparation des travaux;
- réaliser les travaux de construction avec le souci de protéger la qualité de l'eau de ce bassin versant;
- effectuer un suivi de la qualité de l'eau après la construction afin de déterminer les mesures nécessaires pour assurer un approvisionnement en eau de qualité aux demandeurs.

Voici le détail des moyens à mettre en oeuvre pour concrétiser chacune des trois étapes de cette démarche.

### 3.1 L'ÉTUDE DU PUIITS

Dans les dix-huit mois précédant la mise en chantier, une étude du puits des requérants sera effectuée. Cette étude est réalisée pour la zone d'influence prévisible des travaux du Ministère. Sauf dans des contextes particuliers, cette zone couvre généralement environ trente mètres de la limite d'emprise pour les routes, et soixante-dix mètres dans le cas des autoroutes.

L'étude du puits des demandeurs sera effectuée par les ingénieurs-géologues (Division géotechnique) du Service des sols et chaussées du Ministère, ou leur mandataire. Cette étude comportera deux volets.

Le premier consiste à caractériser le puits: localisation précise, examen visuel, profondeur, matériaux, etc... Dans ce cas particulier, on caractérisera également le **bassin d'alimentation du puits**, i.e. le ruisseau entre la route et l'emplacement du puits, pour connaître le lien entre les deux.

Le second volet est l'analyse d'un échantillon d'eau prélevé dans le puits en question. Cette analyse sera effectuée, aux frais du Ministère, par un laboratoire privé. Les onze paramètres standards listés au tableau ci-après seront étudiés, soit huit paramètres portant sur la qualité physico-chimique et trois sur la qualité bactériologique. A titre de **précaution supplémentaire** dans un cas d'eau de surface, on ajoutera un test sur la teneur de l'eau en **huiles et graisses**, d'origine minérale d'une part, et d'origine végétale et animale d'autre part.

Le Ministère est persuadé que cette douzaine de tests donnera toute l'information nécessaire. Après vérification au sujet des métaux lourds, l'expérience prouve que ces éléments sont adsorbés dans les premiers centimètres de sol dès qu'il y a infiltration de l'eau qui les contient; ainsi, c'est presque exclusivement dans les fossés routiers qu'on les retrouve. Les tests sur les métaux lourds ne sont donc pas requis dans le présent cas.

Les résultats des analyses et surtout l'examen du puits et du ruisseau permettront au Ministère de poser un diagnostic sur les risques de contamination du puits et de formuler, s'il y a lieu, des recommandations précises en s'assurant que les risques encourus par les résidants sont réduits au minimum.

Il pourrait arriver que le Ministère conclue à un risque infime ou nul de contamination, si par exemple la distance et les matériaux séparant le puits du ruisseau procuraient de façon certaine une filtration suffisante de l'eau, ou encore si les vérifications ne révélaient qu'un lien très indirect entre le ruisseau à

TABLEAU 1

ANALYSES EFFECTUEES DANS LE CADRE  
DES ETUDES DE PUIITS PAR LE M.T.O.

PARAMETRES	NORMES	EFFETS D'UNE LIMITE NON RESPECTEE
Coliformes totaux	< 10/100 ml	Santé
Coliformes fécaux	0/100 ml	Santé
Streptocoques	0/100 ml	Santé
Dureté totale	< 180 mg/l	Esthétique
Couleur	< 15 U.C.V.	Esthétique
pH	6,5 @ 8,5	Esthétique
Turbidité	< 5 U.T.N.	Esthétique
Chlorures	< 250 mg/l	Goût
Nitrates & nitrites	< 10,0 mg/l	Santé
Fer total	< 0,3 mg/l	Esthétique
Sodium	< 270 mg/l	Santé

LEGENDE:

< : plus petit que...  
ml : millilitre  
mg/l : milligramme par litre  
U.C.V.: unités de couleur vraie  
U.T.N.: unités de turbidité néphélométrique

la hauteur de la route et celui à la hauteur du puits. En effet, d'après un examen préliminaire de la situation, il semblerait que le ruisseau Dumville traverse, en aval de la route, une vaste étendue de sols organiques, saturés d'eau, où l'écoulement du ruisseau se confond pratiquement avec la nappe souterraine qui affleure. Cette situation, que les cartes topographiques tendent à corroborer en indiquant un "cours indéterminé" du ruisseau, contribuerait à la bonne qualité de l'eau puisée par les requérants, puisque le ruisseau, en sa partie aval, consisterait en une résurgence de la nappe phréatique. Vu la filtration naturelle qui s'opère à cet endroit, les risques de contamination du puits par turbidité, par exemple, s'avéreraient nuls, ce que vérifiera l'étude préalable.

A tout événement, les recommandations découlant de l'étude préalable pourraient être de deux ordres: des techniques de travail sur le chantier, propres à minimiser les risques de contamination du ruisseau (turbidité, produits contaminants), ou des mesures de protection du puits, ou encore les deux. **Les responsables de la réalisation du projet appliqueront sans condition ces recommandations.**

Bien entendu, les requérants seront avisés préalablement à la visite du représentant du Ministère pour l'examen du puits. Ils recevront copie du rapport de l'étude et pourront contacter les représentants du Ministère pour être informés sur l'application des recommandations du rapport.

### 3.2 MESURES APPLIQUÉES PENDANT LES TRAVAUX

Les risques de contamination du ruisseau et, partant, du puits pendant les travaux de construction, sont de deux ordres:

- 1- augmentation de la turbidité et du taux de matières en suspension dans l'eau, et
- 2- présence de produits chimiques, organiques ou inorganiques, toxiques ou pouvant le devenir.

#### 3.2.1 Turbidité et matières en suspension

Dans le premier cas, deux séries de travaux peuvent entraîner la mise de matières en suspension dans l'eau: les travaux relatifs aux ponceaux, et ceux relatifs aux fossés de la route qui se drainent vers le ruisseau.



Les ponceaux à installer pour permettre à la route de franchir le ruisseau Dumville et son embranchement ouest sont des tuyaux de béton armé ronds, de 1 200 mm de diamètre, préfabriqués. Dans le cas du ruisseau Dumville proprement dit, il y aura construction de murs de tête, aux deux extrémités du ponceau, pour éviter l'affouillement. La durée de ces travaux est de l'ordre d'une semaine. Dans le cas de l'embranchement ouest, la seule mise en place du tuyau peut s'effectuer à l'intérieur d'une journée.

Ces travaux sont toujours **effectués à sec**. Différentes stratégies peuvent être utilisées pour isoler le site des travaux de l'écoulement du ruisseau. Dans le cas du ruisseau Dumville, on endiguera le cours d'eau en amont des travaux et on installera un ou des tuyaux flexibles pour permettre l'écoulement de l'eau accumulée, jusqu'en aval des travaux, par gravité. Dans le cas de l'embranchement ouest, si les travaux peuvent être réalisés en période de faible débit, il est probable qu'on puisse barrer le ruisseau et permettre une certaine accumulation d'eau pendant quelques heures, sans drainage. Sinon, la même méthode que pour le ruisseau Dumville sera appliquée. **La méthode choisie sera inscrite au devis de construction**, si requis d'après l'étude du puits et du ruisseau.

Lors de l'installation des ponceaux, les rives et le lit du ruisseau à l'entrée et à la sortie de chaque ponceau seront stabilisés et protégés par un empierrement; il n'y aura donc pas là source supplémentaire d'érosion. Par ailleurs, il en sera de même de deux autres ponceaux (900 mm) prévus sur des petits rus, à l'est de l'embranchement ouest. Ces cours d'eau qui drainent un bassin très réduit, se jettent également dans le ruisseau Dumville. La mise en place de ces deux derniers tuyaux pourra sans aucun doute s'effectuer à sec, sans même endiguer les cours d'eau.

Le Ministère convient qu'il est impossible de finaliser ces travaux sans entraîner quelque augmentation de turbidité dans le ruisseau Dumville, lors du blocage des cours d'eau, puis de l'enlèvement du "bouchon" pour mise en eau des ponceaux. Quelles en seront les conséquences à quelque 2,5 km plus loin? L'étude du puits et du ruisseau contiendra, si jugé nécessaire pour offrir des garanties aux requérants, des recommandations pouvant aller dans les sens suivants:

- filtrer temporairement l'écoulement des ruisseaux en aval des travaux, par bermes filtrantes, digues de ballots de paille ou autres;
- protéger localement le puits, au moyen d'un filtre pour particules en suspension;

- aviser les résidents de la journée des travaux.

Ces mesures seraient, selon le cas, inscrites aux plans et devis de construction ou à l'agenda du surveillant de chantier.

Quant au creusage des fossés longeant la nouvelle route, seuls les travaux ponctuels à l'intersection des fossés et des ruisseaux entraîneront des matériaux fins dans le ruisseau; cela est jugé négligeable. Par la suite, une fois les fossés creusés sur toute leur longueur, les pluies des semaines suivantes entraîneront des matériaux fins de la surface fraîchement mise à nue des talus de ces fossés. Pour réduire l'apport de sédiments au ruisseau, si l'étude préalable le recommande, des barrages filtrants (bermes filtrantes, digues de ballots de paille ou autres) seront inscrits aux plans et devis pour mise en place à l'embouchure des fossés dont la longueur et la pente les rendraient susceptibles de générer une quantité significative de sédiments fins. En ce qui concerne les moyen et long termes, les pentes aux fossés seront douces et stables et feront en tout endroit l'objet d'un ensemencement ou de plantations d'arbres ou d'arbustes pour justement éviter l'érosion (devis spécial prévu).

Pour terminer sur le sujet des matières en suspension, signalons qu'il est **toujours interdit**, par règlement, de disposer d'éventuels matériaux de déblais excédentaires dans ou à proximité (moins de 10 mètres) d'un cours d'eau ou plan d'eau, plaine inondable, marais ou autre zone humide, sous réserve d'obtenir un permis de la municipalité à cet effet. Des rappels seront faits à l'entrepreneur lors de la première réunion de chantier et feront l'objet de suivi par le surveillant de chantier du Ministère.

### 3.2.2 Contamination toxique

Comme on peut le constater dans les paragraphes précédents, la méthode de travail à sec pour la pose des ponceaux résulte en un **contact minimal entre la machinerie et l'eau du ruisseau**. De plus, la présence de véhicules ou de machineries dans ces ruisseaux, incluant leur traversée à gué, sera interdite en tout temps, comme c'est l'usage.

Par ailleurs, pour réduire les risques liés à une fuite ou à un déversement accidentel de produits pétroliers ou chimiques, il est toujours prévu aux devis une distance minimale séparant d'une part les sites d'entreposage de tels produits et les sites d'entretien (changement d'huile et autre) ou de stationnement pro-

longé de la machinerie, et d'autre part tout plan d'eau ou cours d'eau. Dans ce cas-ci, la distance sera de 60 mètres, par rapport aux ruisseaux. Le plein de carburant ne pourra être fait à moins de 15 mètres.

Si, malgré ces mesures préventives, un déversement atteignait le ruisseau, le plan de mesures d'urgence, que le Ministère est à mettre au point actuellement, s'appliquera. Ce plan inclura, selon le type d'accident, des procédures telles: intervenir immédiatement pour contrer la dispersion du contaminant; aviser rapidement les services d'Urgence-Environnement; aviser rapidement les citoyens qui peuvent être affectés.

Enfin, les rebuts de quelque nature que ce soit ne peuvent être disposés qu'en des sites autorisés par le ministère de l'Environnement du Québec.

### 3.3 SUIVI POST-CONSTRUCTION

Une fois le nouveau tronçon de la route 132 mis en service, il fera l'objet, comme c'est le cas de la route actuelle, d'épandage de sels de déglacement pour assurer la sécurité du public voyageur. La superficie de la nouvelle route qui sera drainée par le bassin du ruisseau Dumville étant, en principe, équivalente à celle de la route actuelle, le taux de sels se retrouvant éventuellement dans le ruisseau Dumville ne devrait pas varier de façon significative.

Par ailleurs, la route actuelle à la hauteur du projet deviendra un chemin local, probablement de "niveau 3", et son entretien d'hiver sera dorénavant à la charge de la municipalité. Bien que la nature et la fréquence précise des interventions soient à la discrétion de la municipalité, on peut assumer que, pour un tel chemin, l'usage de déglacants est chose très rare, les subventions programmées par le ministère des Transports ne prévoyant pas cet usage. Ainsi, l'entretien de la "vieille route" génèrera un apport de sels négligeable, sinon nul.

Par conséquent, l'eau des requérants qui ne présente apparemment pas de problèmes de sels (chlorures) actuellement, ne devrait pas être affectée de façon significative suite à la réalisation du projet. A tout événement, le Ministère s'engage dès à présent à faire un **suit** de la teneur en chlorures de l'eau du puits des requérants. Ce suivi prendra la forme de l'analyse d'un échantillon prélevé au printemps, pendant un minimum de **deux ans** suivant la mise en service de la route ou jusqu'à ce que la teneur en chlorures, si elle est à la hausse, se soit stabilisée.

### 3.4 MESURES CORRECTIVES

Il apparaît improbable qu'à la suite des prévisions de l'étude de puits et de l'application, le cas échéant, des mesures préventives énoncées plus haut, les demandeurs aient à subir quelque préjudice que ce soit. Si néanmoins, à cause des travaux du Ministère, la qualité de leur eau était temporairement altérée, le Ministère fournira, comme c'est toujours le cas, de l'eau potable (eau embouteillée) pendant la durée des problèmes. Si un préjudice sérieux devait se prolonger indûment (plus qu'une journée), ce qui apparaît encore plus improbable, on envisagerait à ce moment-là de fournir, sous une forme ou une autre, l'eau requise pour usages domestiques. Bien entendu, dans l'éventualité d'un incident imprévu tel qu'énoncé en 3.2.2, les citoyens en seraient immédiatement avisés.

Enfin, si un préjudice permanent survenait dû au projet du Ministère, par exemple un taux de chlorures au-delà des normes, les requérants obtiendraient complète réparation, ce qui peut aller jusqu'à un dédommagement couvrant une nouvelle installation pour l'eau potable. C'est alors le processus normal de réclamation qui s'applique, dont le traitement est rapide lorsque le dossier est déjà connu.

### 4.0 SYNTHÈSE ET CONCLUSION

Face aux préoccupations exprimées par les requérants, le ministère des Transports propose un plan d'étude et d'action visant à assurer aux citoyens le maintien de la qualité actuelle de leur approvisionnement en eau potable tant pendant les travaux de construction routière qu'après la mise en service de la route. Tout d'abord, tel que déjà prévu au projet, la pose de ponceaux sous la route, au croisement du ruisseau Dumville, de son embranchement ouest et de deux autres branches secondaires, ne modifiera en aucune façon l'aspect quantitatif de l'approvisionnement.

En ce qui a trait aux risques de contamination pendant les travaux, par des matières en suspension ou des produits toxiques, le Ministère procédera avant les travaux à une étude de caractérisation du puits des requérants et du ruisseau Dumville, qui l'alimente. A la même occasion, l'analyse d'un échantillon d'eau sera effectuée pour douze(12) paramètres physico-chimiques et bactériologiques.

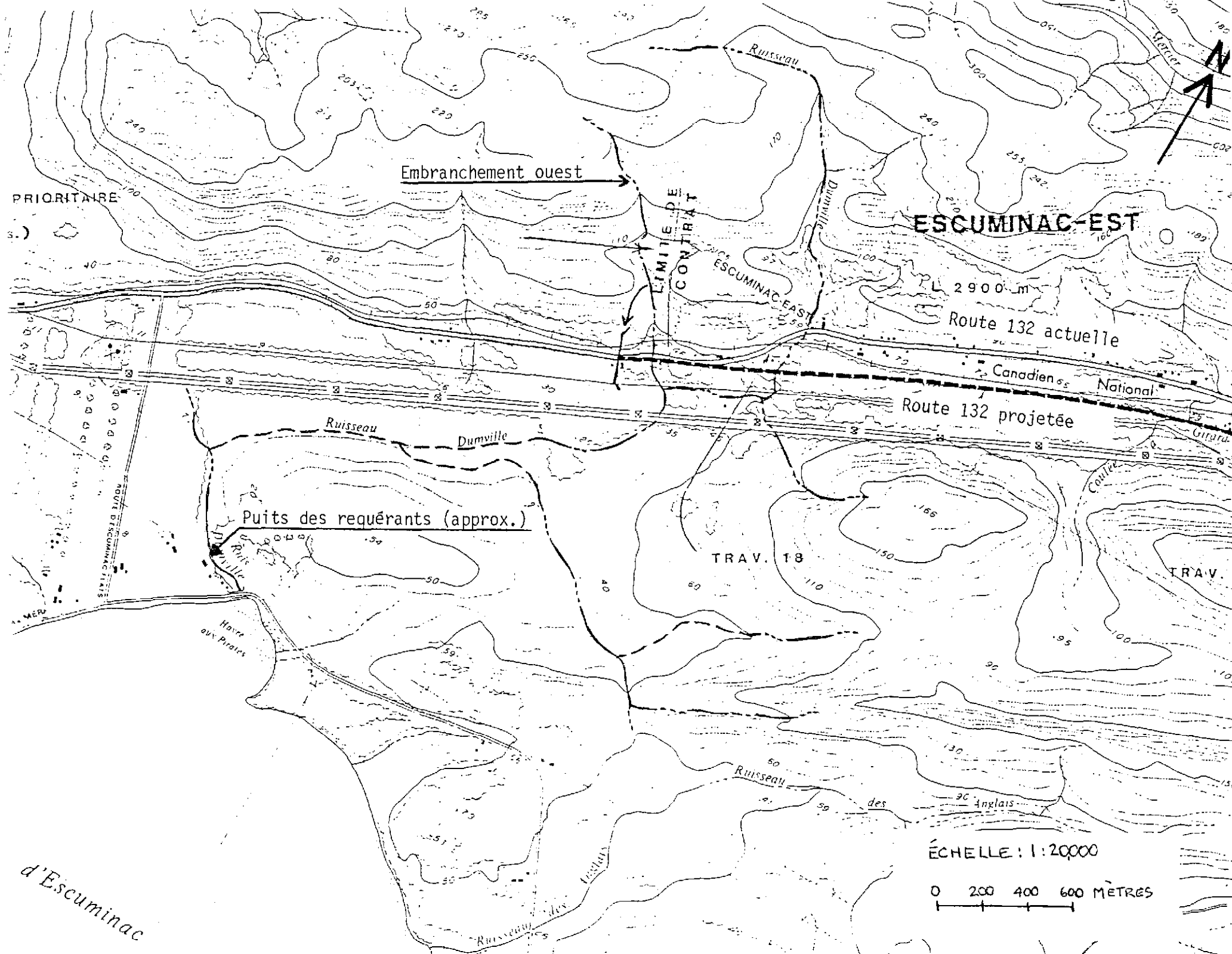
Cette étude permettra donc de mieux connaître la situation actuelle et de poser un diagnostic sur les risques de contamination. S'il y a lieu, des mesures préventives spécifiques seront recommandées. Les résidants seront avisés du résultat de cette étude.

Les plans et devis du projet comporteront des mesures préventives d'usage courant, qui feront l'objet de rappels lors des réunions de chantier, sur les items suivants: méthode de travail relative au ponceau, circulation de la machinerie, stabilisation et protection contre l'érosion des cours d'eau et fossés, disposition de matériaux excédentaires et de rebuts, manipulation et entreposage de produits toxiques.

Selon les conclusions de l'étude de puits, d'autres mesures pourront être prévues, telles: filtrer l'eau en aval des travaux, protéger localement le puits (filtre), aviser les requérants lors de certaines phases des travaux, etc... Le cas échéant, ces mesures seront également incluses aux documents que le ministère de l'Environnement approuvera lors de l'émission du certificat d'autorisation de construction. Enfin, des procédures d'urgence seront préalablement convenues, pour pouvoir réagir adéquatement à un incident éventuel.

Quant à la possibilité de contamination par les sels de déglacage, un suivi sera effectué sur un minimum de deux ans pour s'assurer que la situation actuelle ne se détériore pas.

Enfin, le Ministère s'engage, comme c'est l'usage, à appliquer toute mesure corrective nécessaire en cas de préjudice temporaire ou permanent, tel fournir de l'eau pendant toute la durée des problèmes et dédommager les résidants pour les frais encourus advenant la nécessité de changer le mode d'approvisionnement en eau.



PRIORITAIRE

Embranchement ouest

ESCUMINAC-EST

LIMITÉ DE CONTRAT

2900 m

Route 132 actuelle

Canadien National

Route 132 projetée

Puits des requérants (approx.)

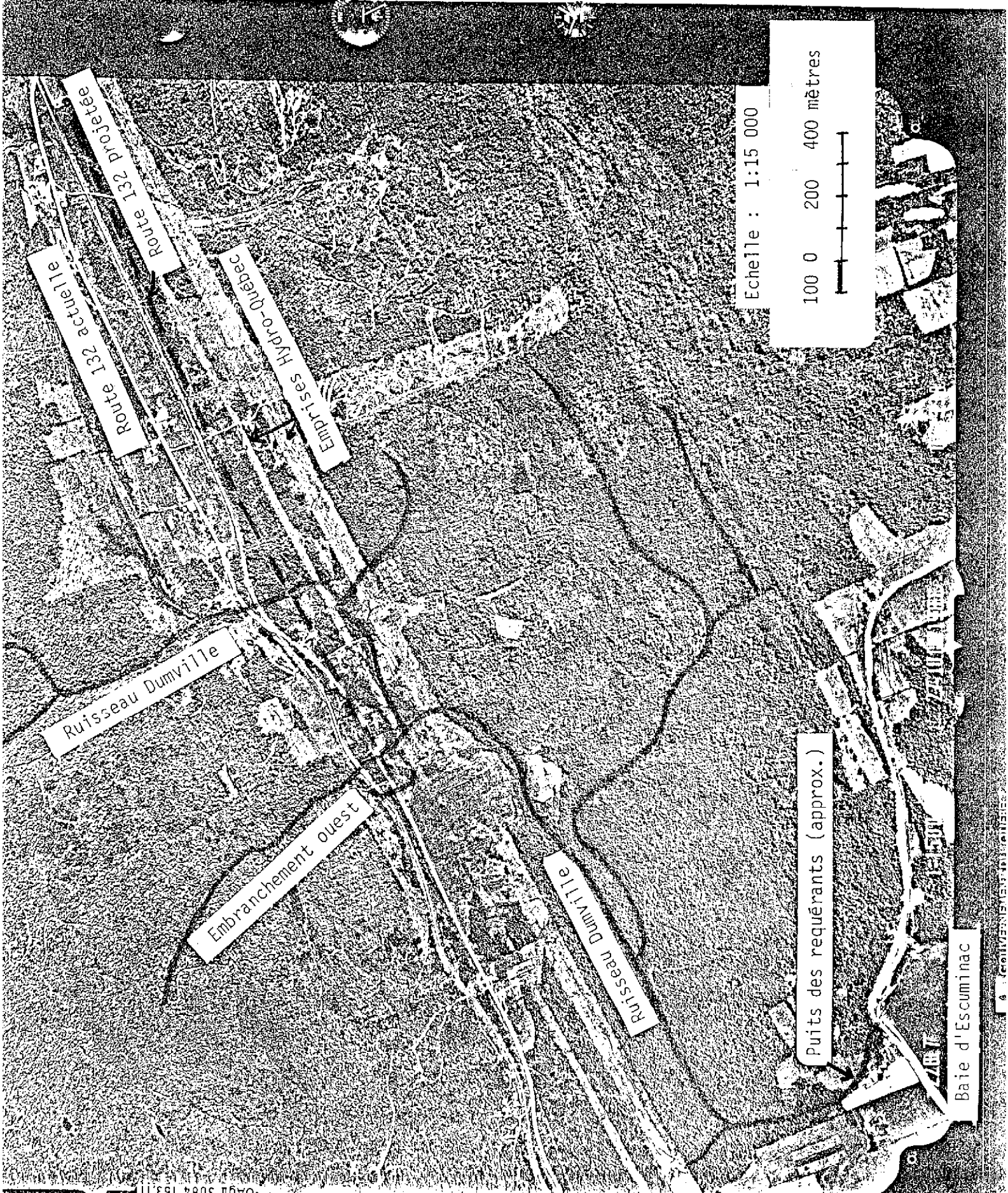
TRAV. 18

TRAV.

ÉCHELLE : 1:20,000

0 200 400 600 MÈTRES

d'Escuminac



Route 132 actuelle

Route 132 projetée

Emprises Hydro-Quebec

Ruisseau Dumville

Embranchement ouest

Ruisseau Dumville

Puits des requérants (approx.)

Baie d'Escuminac

Echelle : 1:15 000  
100 0 200 400 mètres





## **Annexe 5**

**ROBERT NADEAU**  
COMPTABLE AGRÉÉ  
CHARTERED ACCOUNTANT

Escuminac Qc  
Le 6 août 1990

Monsieur Pierre Paradis, ministre  
Gouvernement du Québec  
Ministère de l'Environnement  
3900, rue Marly, 6ième étage  
Ste-Foy, Qc  
G1X 4E4

Objet: Demande d'audiences publiques relative au projet du  
ministère des Transports pour l'élimination des passages  
à niveau sur la route 132 entre Nouvelle et Oak Bay,  
tronçon Escuminac-est.

Monsieur le ministre,

Suite à une médiation entre le ministère des Transports du  
Québec et nous, requérants de la dite demande d'audiences, nous  
tenons à vous informer de la situation suivante.

Grâce à cette médiation pilotée, par monsieur le commissaire  
Yvon Dubé et monsieur Pierre Auger du BAPE, nous avons reçu une  
proposition satisfaisante du ministère des Transports.

Cette proposition, signée par le sous-ministre adjoint  
monsieur Yvan Demers et datée du 18 juillet 1990 est conforme à nos  
attentes et nous vous informons que nous retirons notre demande  
d'audiences à la condition que tous les éléments contenus dans  
l'offre du ministère des Transports du 18 juillet 1990 soient  
respectés intégralement.

Nous vous remercions, monsieur le ministre, de l'attention  
portée à ce dossier et nous vous prions d'accepter nos salutations  
distinguées.



Robert Nadeau c.a.

pour:

Robert Nadeau  
Esther C. Nadeau  
Emilia Nadeau  
Carole Martin  
Sylvie Morency

112 A rue Roseberry  
C.P./P.O. Box 532  
Campbellton, NB  
E3N-3G4

T  
(506)753-4640  
FAX: (506)753-2393

R.R.# 1  
Escuminac Qc.  
GOC TNO

T  
(418)788-5128

Édition et diffusion :  
Secrétariat  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
12, rue Sainte-Anne, Québec, G1R 3X2  
Tél. : (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860, Montréal, H1T 3X9  
Tél. : (514) 873-7790

Les Impressions Stampa inc.  
75, rue Saint-Vallier Est  
Québec (Québec)

Avertissement : Tous les documents recueillis lors de l'enquête sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Remerciements : La commission remercie toutes les personnes, les groupes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques qui a assuré le support technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.

Elle tient aussi à souligner le rôle de M. Pierre Auger qui a agi comme analyste dans ce dossier. M. Jean-Maurice Mondoux a également participé à la rédaction de ce rapport.

Dépôt légal - troisième trimestre 1990  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISBN 2-550-21082-4