

Rapport complémentaire

Réponses aux questions
et commentaires
du MDDEP

Construction d'une autoroute dans l'axe
de la route 185 entre Rivière-du-Loup et
la frontière du Nouveau-Brunswick

Tronçon Cabano-Nouveau-Brunswick

Étude d'impact sur l'environnement

Déposé au

**ministre du Développement durable, de
l'Environnement et des Parcs du Québec**

Projet : 20-3300-0234

DÉCEMBRE 2005
Q94161

• **Note au lecteur** •

Les questions du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs soulevées dans ce document ont été reproduites intégralement, conformément à son document.

Référence à citer :

CONSORTIUM GENIVAR - TECSULT. 2005. *Réponses aux questions du MDDEP - Étude d'impact du projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick : Tronçon Cabano-Nouveau-Brunswick*. Document du Consortium GENIVAR-TECSULT pour le ministère des Transports du Québec et présenté au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec. 9 p. et annexes.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Table des matières	ii
Liste des annexes	ii
INTRODUCTION	1
1. LES ACTIVITÉS AGRICOLES	2
2. LES EAUX SOUTERRAINES	5
3. LES ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS RÉCRÉOTOURISTIQUES	9

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1	Programme type de suivi environnemental des puits d'eau potable
Annexe 2	Coupe-type du sentier polyvalent proposé sur le territoire de la Ville de Dégelis

INTRODUCTION

Ce rapport complémentaire reprend les questions et les commentaires du MDDEP dans le contexte de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact qui a été déposé en juillet 2005. Les questions et commentaires sont repris intégralement dans les sections suivantes et apparaissent en caractère gras. Les réponses du MTQ sont présentées à la suite.

1. LES ACTIVITÉS AGRICOLES

L'étude montre que pour l'ensemble du projet, 444 ha de bons sols agricoles seront affectés et/ou retranchés de l'agriculture : 291,4 ha retranchés du territoire agricole protégé, 139,0 ha en perte de terres cultivées et 13,7 ha de superficies résiduelles ou d'enclaves agricoles. À cela, s'ajoute une perte de 12,8 ha d'érablières dont 5,4 en exploitation et 7,3 ha en potentiel (tableau 7.19, p. 230).

Considérant que le projet aura sûrement des impacts significatifs sur les activités agricoles, principalement dans la partie très dynamique entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano (km 31 au km 37, p. 92 et 95), le MAPAQ s'interroge sur le devenir de certaines entreprises agricoles parce que plusieurs producteurs, pour combler leurs besoins en terres cultivées, doivent louer des terres assez loin de leur lieu d'exploitation (p. 91 et 95). Il en va de même pour ceux qui doivent se conformer au Règlement sur les exploitations agricoles (REA).

Dans ce contexte, rappelons que le potentiel des terres est la résultante de différents travaux à prendre en considération pour les rendre productives dans les meilleures conditions possibles : le défrichement, l'essouchement, l'épierrement, le drainage, le nivellement, les amendements, etc. De plus, il faut tenir compte de la qualité des sols en terme de volume de production et de sa qualité, des opportunités de développement des nouvelles productions, de la proximité de l'entreprise agricole et de l'accessibilité aux fonds de terre, pour ne nommer que ceux-là.

À partir des éléments précités, le MAPAQ soumet à l'attention du promoteur ces questions.

QC 1 En ce qui concerne les activités agricoles (point 7.64, p. 229 et 231), le promoteur fait état de la création d'enclaves agricoles, conséquence de la réalisation du projet, qu'il qualifie de perte d'intérêt par fractionnement (tableau 7.20, p. 231).

Étant donné le dynamisme agricole du milieu pour compenser les pertes encourues dans l'emprise du projet, principalement entre les km 31 et 37, est-ce que le promoteur prendra des mesures afin de rendre accessibles les parcelles enclavées ou rendre accessibles des superficies équivalentes?

Réponse :

Il est écrit au tableau 7.19, de la page 230 :

« L'emprise de la future autoroute et des voies de desserte nécessitera l'acquisition de 291 ha de terres agricoles protégées, soit 69,7 ha entre le Nouveau-Brunswick et

Dégelis, 142,4 ha entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac et 79,3 ha entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano. De ces superficies, le tracé proposé empiètera sur environ 139 ha de terres agricoles cultivées, soit 33,1 ha entre le Nouveau-Brunswick et Dégelis, 33,8 ha entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac et 72,1 ha entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano. Enfin, 13,7 ha de terres agricoles seront fragmentés par la future autoroute et perdront de l'attrait pour leur exploitation ».

Il ne s'agit donc pas de 444 ha de sols agricoles protégés au total, mais bien de 291 ha dont 139 ha sont actuellement en culture.

Les 13,7 ha de terres agricoles qui seront fragmentés ne seront pas enclavés car, les voies de desserte prévues au projet donnent accès à toutes les parcelles résiduelles. Il est effectivement écrit au point, 7.6.4 (page 229, deuxième paragraphe, 4^e ligne) : « la création d'enclaves agricoles », ce qui porte à confusion. Il y sera écrit dorénavant : « le fractionnement de terres agricoles pouvant rendre des parcelles inintéressantes à exploiter ». Le reste du texte ne fait pas mention de la création d'enclaves.

Pour la deuxième partie de la question, la réponse est semblable : les voies de desserte prévues dans le projet donnent accès à toutes les terres, il n'y donc pas d'enclaves, seulement des terres qui pourront devenir de moindre intérêt pour des considérations économiques (superficies trop restreintes, détours, etc.).

Enfin, mentionnons que dans de telles situations, le MTQ favorise le remembrement de ces terrains fractionnés quand c'est possible afin de maintenir les usages du territoire. Le remembrement est encouragé à une étape ultérieure, après l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation du projet, lors de la période des acquisitions des terrains requis pour la construction. L'étape des acquisitions suit celle de la préparation des plans et devis scellés.

Pour les besoins actuels d'analyse des impacts du projet (Étape antérieure à la préparation des plans et devis et aux acquisitions), nous considérons le pire scénario, soit celui qui considère que certaines terres en culture fractionnées seront abandonnées pour les raisons évoquées précédemment.

QC 2 **Le promoteur s'appuie sur une étude pédologique de Rochefort (1981) pour qualifier les sols de la zone d'étude (tableau 4.13, p. 91). Nous croyons que les améliorations apportées par les producteurs et productrices agricoles, au fil des ans, contribuent à modifier cette classification (épierrement, drainage, amendements, etc.).**

Est-ce que le promoteur envisage d'effectuer une étude agroéconomique des sols visés par le projet avant de procéder à la phase de construction afin d'en déterminer le plein potentiel donc une plus juste valeur compte tenu des améliorations apportées aux sols?

Réponse :

Nous sommes tout à fait en accord avec le fait que les améliorations apportées par les exploitants agricoles contribuent à en accroître la valeur intrinsèque. L'information qu'on trouve à la page 91 met essentiellement l'emphase sur la valeur des terres pour l'agriculture dans un contexte régional afin de mettre en évidence qu'en général les terres situées entre Cabano et Notre-Dame-du-Lac possèdent une valeur relativement plus grande que celle qu'on trouve par exemple à la frontière avec le Nouveau-Brunswick. L'affirmation précédente ne diminue en rien la valeur des terres d'une exploitation qui se situe dans une zone moins favorable, mais qui a pu faire l'objet d'améliorations notables.

L'évaluation de l'impact du projet sur les exploitations agricoles comme composante du milieu ont été documentés sur la base de rencontres individuelles auprès des principaux exploitants de la zone d'étude. Les pertes de superficie ont été évaluées pour chacune des propriétés agricoles, ainsi que les impacts qui en découleront sur leurs exploitations à long terme.

Rappelons que plusieurs variantes de tracé ont été analysées et les exploitants concernés ont pu faire valoir leur préoccupation afin d'en venir à choisir la variante qui aurait globalement (perte et détours) le moins d'inconvénients à long terme sur leurs exploitations. Cette variante a fait à nouveau l'objet de différentes optimisations sur la base des propositions et commentaires qui ont été effectués par les exploitants agricoles concernés.

Dans un autre ordre d'idées, c'est à l'étape des acquisitions des terrains (avant les travaux de construction) que les indemnités pour chacun des exploitants seront évaluées par un évaluateur agréé assisté par un agronome. Leur évaluation tiendra compte de la juste valeur des sols en exploitation qui découle notamment des améliorations apportées par les propriétaires au fil des ans.

2. LES EAUX SOUTERRAINES

Il est mentionné à la p. 98 que la prise d'eau municipale de la Municipalité de Notre-Dame-du-Lac est localisée sur la rive du lac Témiscouata à proximité du périmètre urbain.

QC 3 La Municipalité a-t-elle déterminé l'aire d'alimentation de son ouvrage?

Si oui, cette aire recoupe-t-elle le tracé de la future autoroute?

Dans l'affirmative, des mesures de mitigation devront être définies afin d'éviter tout impact de nature qualitative ou quantitative du projet sur l'eau souterraine captée.

Concernant les puits privés, les zones à risques sont identifiées comme étant celles où les captages sont actuellement en amont hydraulique de la route 185 et deviendront en aval hydraulique de la future autoroute (p. 224).

Étant donné l'augmentation appréciable de la quantité de sels déglaçants qui seront utilisés, la Direction des politiques de l'eau du MDDEP est d'avis que tous les puits en aval hydraulique du tracé de la future autoroute peuvent être considérés à risques selon leur proximité du tracé, et ce, indépendamment de leur position actuelle par rapport à la route 185.

À cet effet, la figure 7.1 devrait être corrigée pour illustrer ce potentiel de risques (p. 227).

Par ailleurs, les puits privés n'ont pas été identifiés de façon exhaustive dans l'étude d'impact. Il est mentionné que 15 puits ont fait l'objet d'une analyse d'eau potable afin de mesurer les impacts lors du suivi. Cependant, nous comprenons que ce ne sont pas tous les puits situés près de la nouvelle localisation de la route 185 qui ont été dénombrés et localisés.

Réponse :

La municipalité de Notre-Dame-du-Lac puise son eau potable directement dans le lac Témiscouata et non sur la rive. La conduite se situe à environ quatre mètres de profondeur et à 125 mètres de la rive. Cette prise d'eau n'est pas dans la zone d'étude restreinte du projet actuel qui exclut les périmètres urbains dont celui de Notre-Dame-du-Lac où l'autoroute est déjà construite depuis 2002.

En conséquence, la notion d'aire d'alimentation et de périmètre de protection ne s'applique pas dans ce cas-ci.

Dans un autre ordre d'idée, la qualité de l'eau des puits privés qui se trouvent en aval hydraulique d'une route entretenue avec des sels de déglacage est effectivement sujette à être influencée. Toutefois, plus les puits seront éloignés de la source, moins ce risque est significatif en raison du facteur de dilution qui découle du volume important d'eaux souterraines qui transitent sous les routes.

La figure 7.1 met en évidence les secteurs présentant un risque de contamination de l'eau souterraine dans le cadre du projet d'autoroute alors que la figure 4.3 localise les puits privés enregistrés ainsi que les limites du réseau d'aqueduc. Rappelons que les analyses de puits effectuées dans le contexte de la préparation de l'étude d'impact nous indiquait que, sauf pour un cas particulier (puits d'une pépinière commerciale), l'entretien de la route 185 actuelle n'a pas d'influence sur la qualité de l'eau.

Nous sommes d'avis que les zones à risque définies dans l'étude d'impact sont celles qui sont représentées à la figure 7.1, particulièrement aux endroits où les propriétaires s'alimentent à partir d'un puits privé (voir le tableau 7.18 à la page 225 de l'étude d'impact). À cette étape-ci, le nombre de puits à risque est estimé à environ 30 à 40 puits qui alimentent des résidences, des commerces ou des fermes. De ce nombre, une dizaine de puits était déjà considérée à risque dans le contexte de l'entretien de la route 185 actuelle, dont le puits d'une pépinière commerciale située au nord du périmètre urbain de Notre-Dame-du-Lac.

Mais, la détermination exhaustive des puits privés considérés à risque sera effectuée à l'étape de l'avant-projet définitif, après l'obtention du certificat d'autorisation du projet (L.E.Q, article 31.1). C'est à cette étape que débute l'étude de puits détaillée et que les documents nécessaires¹ à sa réalisation sont produits. Celle-ci contient la liste détaillée des puits privés à risque ainsi que des recommandations nécessaires pour la préparation des plans et devis. Aussi, à la lumière des résultats obtenus lors de la réalisation d'une étude de puits détaillée, la pertinence d'agrandir certaines zones ou de raffiner davantage le suivi sera évaluée et les modifications nécessaires seront apportées au programme de suivi.

En effet, c'est à l'étape du suivi de la qualité de l'eau des puits environnants que l'impact réel du projet est déterminé d'une manière factuelle. Tous les puits classés «à risque de problèmes» dans l'étude de puits détaillée sont échantillonnés avant le début de la construction pour déterminer la qualité de l'eau. Le suivi des puits se poursuit après les travaux de construction et durant la période d'utilisation de l'axe routier concerné pendant une période minimale de deux ans.

1 Éléments de conception de la route (profils longitudinaux et transversaux, fossés, etc), plans de drainage, études géotechniques et pédologiques, etc.

Lorsqu'un propriétaire fait une plainte eu égard à la qualité de son eau potable, le MTQ procède à une analyse de la situation. Si la qualité (ou le débit) de l'eau est influencée par la construction ou l'entretien de la route, le MTQ remplace la source d'approvisionnement à ses frais, tel qu'il est spécifié dans l'étude d'impact (voir mesures d'atténuation proposées dans le rapport principal de l'étude d'impact).

QC 4 **Veillez indiquer le nombre, la localisation et le type de puits de même que la profondeur de tous les captages susceptibles d'être affectés (et jugés à risques) par la nouvelle localisation de la route, la nature géologique de la couche captée et l'évaluation de l'eau dans l'ouvrage.**

Réponse :

Ces renseignements détaillés ne sont pas disponibles à cette étape-ci du projet pendant laquelle le MTQ a procédé à un inventaire hydrogéologique. Ils le seront à une étape ultérieure, lorsqu'une étude de puits détaillée sera réalisée, conformément à la procédure habituelle du MTQ dans le contexte de tous ses projets routiers.

Il est important de rappeler le cheminement des études de puits dans la préparation d'un projet routier et ses interfaces avec l'étude d'impact, les audiences du BAPE s'il y a lieu, ainsi que les demandes du certificat d'autorisation du projet (L.Q.E., article 31.1) et du certificat d'autorisation lors de la construction L.Q.E., (article 22). Il y a 5 étapes dans la préparation d'un projet routier au MTQ, soit l'étude d'opportunité, l'avant-projet préliminaire, l'avant-projet définitif, les plans et devis préliminaire et les plans et devis définitifs. L'inventaire hydrogéologique est réalisé dans le cadre de l'étude d'impact, à l'étape de l'avant-projet préliminaire.

Cet inventaire plus général consiste à localiser les utilisateurs importants de la ressource en eau (municipalités, industries, puits communautaires...) ainsi que les zones où des résidents s'alimentent en eau au moyen de puits individuels, et de déterminer de façon préliminaire les impacts potentiels du projet sur ces puits. À cette étape, nous pouvons suggérer des modifications ou ajouts de mesures de mitigation si jamais un impact majeur était appréhendé.

C'est à la toute fin de l'étape de l'avant-projet préliminaire qu'est déposée l'étude d'impact dans laquelle est intégrée les points saillants de l'inventaire hydrogéologique.

À l'étape de l'avant-projet définitif, le MTQ chemine dans sa préparation du projet en produisant des plans plus avancés (profils longitudinaux et transversaux, plans de drainage...) ainsi que les études géotechniques et pédologiques pertinentes. Ces documents sont indispensables pour effectuer l'étude de puits détaillée qui évalue l'impact du projet sur chacun

des puits localisés dans l'entourage immédiat. Cette étude de puits détaillée est donc produite à cette étape et les recommandations qu'elle contient et qui devraient être tenu en compte dans la préparation des plans et devis sont considérées dans l'étape des Plans et Devis. C'est à l'étape des Plans et Devis définitifs que s'effectue la demande de certificat d'autorisation en période de construction qui renferme l'étude de puits détaillée. Lorsque requis, nous produisons à cette étape le programme de suivi des puits (à partir du programme-type de suivi des puits d'eau potable au MTQ) qui identifie les puits-cibles qui feront partie du suivi, dont entre autres tous les puits qui ont été identifiés «à risque de problèmes» dans l'étude de puits détaillée.

QC 5 Joindre une copie du programme type adopté pour le suivi environnemental des puits (notez que tous les puits jugés à risques devront faire l'objet d'un suivi).

Réponse :

Vous trouverez à l'annexe 1 le programme type adopté par le MTQ pour le suivi environnemental des puits.

3. LES ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS RÉCRÉOTOURISTIQUES

Il est mentionné, à la p. 239, que le sentier local de VTT traverse la route 185 à la hauteur de l'entrée sud de Dégelis, qu'il sera réaménagé le long de la rue Industrielle, du côté nord jusqu'à la hauteur du parc linéaire interprovincial Petit Temis. À partir de ce point, une surlargeur de 3 m sera également aménagée (sentier multifonctionnel) jusqu'à l'actuel point de traversée.

Selon l'étude d'impact, le sentier multifonctionnel sera aménagé de façon à ce que les utilisateurs estivaux soient physiquement séparés par un aménagement (clôture et/ou haie) qui leur permettront d'évoluer en sentier propre, vu leur incompatibilité.

QC 6 Afin de viser à réduire les nuisances générées en période estivale envers les usagers du parc linéaire (poussière soulevée et bruit) par les usagers de VTT le long de la piste multifonctionnelle, l'aménagement d'une haie dense (plutôt qu'une clôture) et l'augmentation de la largeur prévue de 3 m. pour l'aménagement de la surlargeur sont-ils possible (vu l'incompatibilité de la pratique du vélo et celle de VTT)?

Réponse :

Les périodes de nuisances seront assez limitées dans le temps. Si requis, cette section du sentier polyvalent pourrait être asphaltée (voir annexe 2 pour une coupe-type). Aussi, la clôture opaque pourrait être remplacée par une haie dense, dans la mesure où un organisme local s'engageait à en faire l'entretien après la plantation.

Par ailleurs, vous remarquerez que l'assiette proposée pour l'aménagement du sentier polyvalent à l'intérieur de l'emprise du parc linéaire sera élargie des deux côtés afin de minimiser les inconvénients pour les cyclistes, tout en demeurant dans l'emprise du Parc linéaire Le Petit Temis.

Il faut enfin mentionner que les modalités définitives d'aménagement de ce sentier polyvalent seront déterminées en concertation avec la Ville de Dégelis et les organismes concernés à l'étape des plans et devis et ce, en fonction du type de développement prévu dans ce secteur.

ANNEXE 1

Programme type de suivi environnemental des puits d'eau potable

PROGRAMME-TYPE DE SUIVI
ENVIRONNEMENTAL DES PUIITS
D'EAU POTABLE

SERVICE GÉOTECHNIQUE & GÉOLOGIE
SECTEUR MÉCANIQUE DES ROCHES

1.0 Programme de suivi

Il s'agit du programme type adopté pour les suivis environnementaux des puits d'eau potable au ministère des Transports du Québec.

1.1 Puits cibles

L'identification des puits qui font l'objet d'un suivi (dits « puits cibles ») est déterminée à partir de l'étude de puits détaillée. En effet, tous les puits classés « à risque de problèmes » dans l'étude détaillée font l'objet du suivi. Si ce nombre est insuffisant pour obtenir un échantillonnage représentatif réparti sur toute la longueur du projet, certains puits classés « aucun problème à prévoir » feront également l'objet du suivi.

1.2 Périodes d'échantillonnage

Si les travaux de construction sont réalisés en dedans de deux ans par rapport aux dates des échantillonnages effectués dans le cadre de l'étude de puits, ces dernières font office d'analyses dites « pré-travaux » qui nous servent de point de comparaison afin d'évaluer les impacts qualitatifs sur les puits pendant et après les travaux. Sinon, une nouvelle série d'analyses sont effectuées juste avant les travaux. Il est ensuite prévu d'échantillonner les puits cibles à chaque printemps suivant la réfection de la route et ce, pour une période minimale de deux ans.

1.3 Paramètres à analyser

Les paramètres qui sont analysés dans le cadre du suivi sont les suivants :

- Alcalinité totale
- Calcium
- Chlorures
- Couleur vraie
- Dureté
- Fer
- Manganèse
- Matières dissoutes totales
- Nitrates et nitrites
- pH
- Sodium
- Turbidité
- Sulfates

2.0 Résultats du suivi

Trois situations peuvent survenir durant cette période de suivi :

2.1 Le suivi démontre une constance de la qualité de l'eau des puits cibles échantillonnés.

Dans ce cas, le suivi environnemental prend fin après ces deux années.

2.2 Le suivi démontre une augmentation significative de la teneur d'un ou de plusieurs paramètres, tout en demeurant en deçà des critères de potabilité, et que la cause est reliée à la construction ou à l'entretien du secteur de route concerné.

Dans ce cas, le suivi environnemental est extensionné d'au moins une année pour les puits concernés, jusqu'à ce que la teneur d'équilibre soit atteinte.

2.3 Le suivi révèle une augmentation d'un ou plusieurs paramètres qui excéderait (aient)

les critères de potabilité recommandés pour l'eau de consommation domestique et la cause est reliée à la construction ou à l'entretien du tronçon de route concerné.

Dans ce cas, le dossier du puits est immédiatement transféré à la Direction territoriale concernée avec notre rapport technique, incluant nos recommandations pour redonner de l'eau potable au résident lésé. La nature de cette recommandation varie selon le type de contamination rencontré. Lorsque les éléments chimiques en excès peuvent être facilement traités, nous recommandons l'achat de l'appareil de traitement adéquat. Lorsqu'il s'agit d'une augmentation de chlorures (ce qui représente la grande majorité des cas), nous recommandons plutôt de faire creuser un nouveau puits (surface ou artésien selon le cas) en s'éloignant de la source de contamination. Nous déterminons donc la zone de relocalisation du futur puits. Le dossier n'est fermé que lorsque le propriétaire concerné a retrouvé une source d'alimentation qui lui fournit, en quantité suffisante, une eau de qualité équivalente ou supérieure à celle analysée dans son puits avant les travaux. Un tel processus est très rapide puisque le personnel de la Direction territoriale concernée, ayant déjà en main un rapport technique ainsi que les recommandations précises que nous leur fournissons, est habilité à régler illico le dossier sans autre formalité.

3.0 Rapports écrits

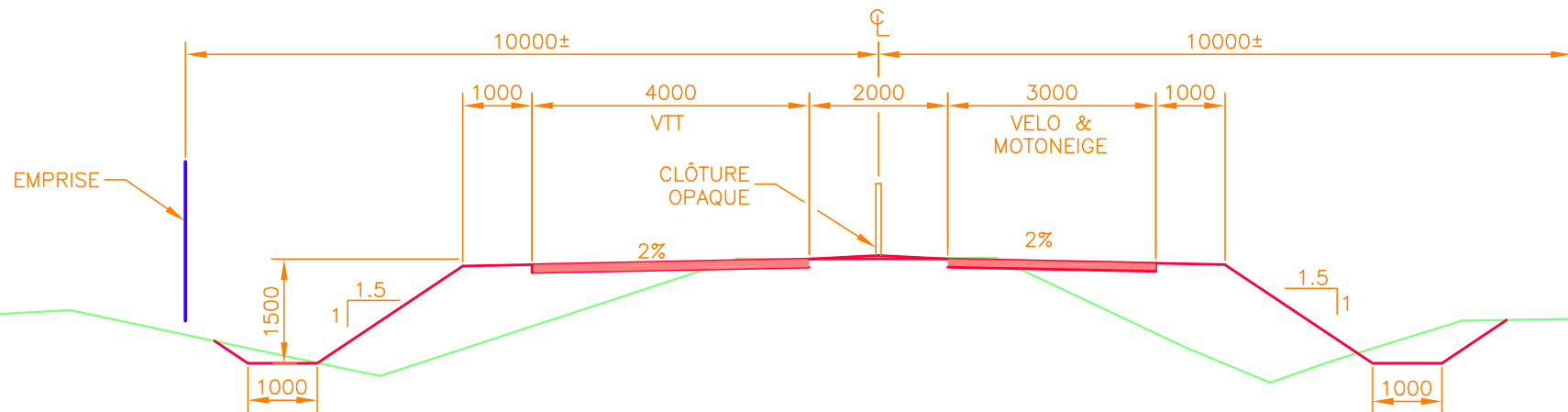
Un rapport de suivi des puits est rédigé à chaque année. Afin de transmettre un document complet, sont joints en annexe à ce rapport :

- Les plans de localisation de chacun des puits-cibles;
- La liste des propriétaires concernés avec leurs adresses;
- Les fiches de « Relevé du puits d'eau potable » apparaissant dans l'étude de puits pour chacun des puits-cibles;
- Les rapports de laboratoire et tableaux synthèses des résultats d'analyses d'eau;
- Nos commentaires et recommandations, s'il y a lieu.

Tous les propriétaires reçoivent par courrier les rapports d'analyses d'eau de leurs puits respectifs ainsi que le tableau des concentrations maximales recommandées pour la qualité de l'eau potable au Canada afin qu'ils puissent interpréter les résultats.

ANNEXE 2

Coupe-type du sentier polyvalent proposé sur le territoire de la Ville de Dégelis



SECTION TYPE
 PISTE VTT, MOTONEIGE ET PISTE CYCLABLE
 ENTRE LES RUES INDUSTRIELLE ET PRINCIPALE SUD
 (INTERSECTION RUE THIBEAULT)

ÉCHELLE: 100