

---

---

# Questions et commentaires

**Projet d'amélioration de la sécurité de la route 185  
Tronçon Cabano – Nouveau-Brunswick  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-05-411**

**Le 1<sup>er</sup> novembre 2005**

---

---



## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES .....	1
1. LES ACTIVITÉS AGRICOLES.....	1
2. LES EAUX SOUTERRAINES.....	2
3. LES ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS RÉCRÉOTOURISTIQUES .....	3



## **INTRODUCTION**

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés au ministère des Transports dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet d'amélioration de la sécurité de la route 185, tronçon Cabano – Nouveau-Brunswick.

Ce document découle de l'analyse réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive du ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les informations demandées dans ce document soient fournies au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander au ministre de la rendre publique.

Les informations requises pour compléter l'étude sont présentées sous forme de questions et commentaires suivant certaines thématiques soit : 1) Les activités agricoles; 2) Les eaux souterraines; 3) Les activités et équipements récréotouristiques.

## **QUESTIONS ET COMMENTAIRES**

### **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?

**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?

## 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.

**QC-4 :** Veuillez 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.

**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).

### 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)?

*Original signé par :*

**Danielle Dallaire**

Chargée de projet

Service des projets en milieu terrestre