

Mémoire présenté au BAPE

Projet d'agrandissement du LET

Proposition d'une zone d'influence environnementale axée sur la cohabitation routière et territoriale

1. Résumé

Le présent mémoire recommande la création d'une zone d'influence environnementale autour du LET d'Hébertville-Station afin d'encadrer les promoteurs immobiliers situés dans le même corridor de circulation que le site d'enfouissement.

Bien que le développement résidentiel le plus proche soit situé à 1 km du LET, il partage la même voie d'accès principale, ce qui amplifie les nuisances (trafic lourd, bruit, poussières, risques de contamination de fossés et d'eaux de ruissellement).

Le but est de prévenir la répétition des erreurs observées dans des projets récents : déboisements non autorisés, promesses non tenues, absence de suivi environnemental et d'étude cumulative des effets du LET combinés à ceux des promoteurs voisins.

Il est de notre compréhension que le BAPE peut, en vertu des articles 31.1 à 31.9 de la LQE, recommander au ministre du MELCCFP d'assortir l'autorisation du LET d'une condition territoriale : la mise en place d'un périmètre de vigilance autour du site, axé sur la cohabitation fonctionnelle et routière.

2. Contexte territorial et problématique

Le secteur est caractérisé par :

- une route d'accès partagée (le rang 9) entre les camions du LET et les résidents du Lac Marco et des projet immobiliers projetés;
- des développements résidentiels récents ou en planification (notamment le projet dirigé par un promoteur local connu pour plusieurs manquements contractuels) ;
- des milieux naturels sensibles (forêts, milieux humides, lacs).

La cohabitation sur ce corridor est déjà fragile. La Régie des matières résiduelles (RMR) a déjà évoqué la possibilité de restreindre l'accès des citoyens au rang 9 en raison des plaintes et des

conflits de circulation avec les véhicules lourds. Il est difficile d'imaginer que la multiplication des projets immobiliers dans ce même axe puisse améliorer cette cohabitation ou réduire les tensions existantes.

Les impacts de la cohabitation routières sont déjà perceptibles : poussières, bruit, sécurité routière. Ces effets s'ajoutent aux nuisances intrinsèques du LET : odeurs, goélands, bruit des compacteurs, perception de risque pour la qualité de l'eau. Le cumul crée un conflit d'usage latent qui, faute de planification coordonnée, risque de s'aggraver avec l'expansion du site.

3. Lacunes réglementaires actuelles

1. Aucune évaluation cumulative.
Les projets de lotissements voisins ne sont pas ou pratiquement pas soumis à une analyse conjointe avec les activités du LET.
2. Coordination absente.
Les municipalités et la MRC autorisent des routes ou des lotissements qui emprunte le rang 9 sans consultation obligatoire du MELCCFP ni de la Régie exploitante.
3. Encadrement insuffisant des promoteurs.
Les garanties financières, études hydrologiques et plans de mitigation ne sont pas exigés ; des engagements contractuels passés ont été ignorés.
4. Vide institutionnel.
Aucun comité de surveillance n'existe pour encadrer les projets immobiliers avoisinant pour assurer la transparence environnementale et une cohabitation planifiée.

4. Cadre légal et précédents pertinents

- LQE art. 31.5 et 31.7 : le ministre peut assortir tout projet d'autorisation de conditions territoriales nécessaires à la protection de l'environnement.
- LAU art. 113 et 145.21 : une MRC peut imposer des contraintes d'usage et des garanties financières aux promoteurs.
- INSPQ (2020) : recommande l'établissement de zones tampons et de comités de suivi autour des LET.
- BAPE Sainte-Sophie (2011) : comité de vigilance et suivi des impacts cumulatifs (trafic, bruit, odeurs).

Ces précédents montrent que le BAPE peut recommander des mesures territoriales et routières lorsqu'un LET influence directement la qualité de vie et la sécurité des citoyens.

5. Proposition : zone d'influence environnementale (ZIE)

Objectif

Créer une zone de vigilance fonctionnelle couvrant le corridor routier desservant le LET, afin d'encadrer tout développement futur (lotissements, chemins, activités récréatives) et d'imposer des obligations de coordination.

Étendue proposée

- Zone critique (1 km autour du LET) : suivi environnemental renforcé, interdiction de nouveaux usages sensibles.
- Zone fonctionnelle (corridor routier partagé) : de l'entrée du LET jusqu'à l'intersection municipale desservant le lac Marco / lac Lachance.
 - Étude d'impact obligatoire pour tout projet dans ce corridor.

Mécanismes recommandés

1. Étude d'impact cumulative pour tout projet situé sur le corridor.
2. Protocole de coordination entre la MRC, les municipalités et le MELCCFP pour tout nouveau permis.
3. Comité de vigilance (citoyens, MRC, exploitant, MELCCFP) : suivi des plaintes, trafic, état des fossés, suivi des puits.
4. Garantie financière obligatoire pour les promoteurs utilisant la même route ; restitution seulement après conformité.
5. Publication publique annuelle : volumes de trafic, résultats de qualité d'eau, suivi des milieux humides.
6. Intégration de la zone au schéma d'aménagement et au Plan régional des milieux humides et hydriques.

6. Recommandations au BAPE et au MELCCFP

1. Recommander que l'autorisation ministérielle du LET soit conditionnée à la création d'une zone d'influence environnementale routière et territoriale.
2. Mandater la MRC Lac-Saint-Jean-Est pour inscrire la ZIE dans son schéma d'aménagement dans les 12 mois.
3. Créer un comité de vigilance permanent dès le début des travaux d'agrandissement.
4. Imposer des études d'impact cumulatives pour tout projet situé dans le rang 9.
5. Encourager les municipalités à adopter un règlement modèle sur : garanties financières, divulgation de la proximité du LET, plan de circulation partagé.
6. Rendre publics les suivis environnementaux et les rapports de circulation du LET.
7. Inclure le rang 9 dans le Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) comme secteur de vigilance.

7. Conclusion

La proximité fonctionnelle entre le LET et les projets résidentiels en bordure du rang 9 rend indispensable une approche intégrée de la planification. Le corridor routier partagé agit comme un vecteur commun de nuisances : bruit, poussière, circulation et perception de risque.

La création d'une zone d'influence environnementale ne freinerait pas le développement, mais obligerait les acteurs publics et privés à coordonner leurs décisions et à protéger le milieu de vie.

En recommandant cette mesure, le BAPE renforcerait la prévention des conflits d'usage, la sécurité routière et la transparence environnementale. Ce modèle pourrait servir de référence régionale pour concilier infrastructures environnementales et zones habitées au Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Signataires

Catherine Lemaire, présidente de l'Association du lac Marco
Mélanie Vallée, trésorière de l'Association du lac Marco
Tania Duchesne, secrétaire de l'Association du lac Marco
Carl Brassard, administrateur de l'Association du lac Marco
Jean-René Marchand, administrateur de l'Association du lac Marco
Benoît Poiradeau, administrateur de l'Association du lac Marco

Au nom des résidents du lac Marco