POUVOIR NOURRIR
POUVOIR GRANDIR
Granit
Estrie

Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR
LA FÉDÉRATION DE L'UPA-ESTRIE
SYNDICAT LOCAL DE L'UPA DU GRANIT
SYNDICAT DES PRODUCTEURS FORESTIERS DU SUD DU QUÉBEC

AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE)

Consultation publique sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic

9 juin 2017

4300, boulevard Bourque
Sherbrooke (Québec) J1N 2A6
819 346-8905
estrie.upa.qc.ca

Table des matières

Présentation des organisations 1

Introduction 2

Intérêt général et préoccupations face au projet 3

Impacts d'une voie ferroviaire en territoire agricole et forestier 4

Mesures de compensation et recommandations 9

Conclusion 10

Présentation des organisations

Fédération de l'Union des producteurs agricoles de l'Estrie

L'Union des producteurs agricole (UPA) est une organisation syndicale professionnelle qui fonde sa raison d'être et son action sur les valeurs de respect de la personne, de solidarité, d'action collective, de justice sociale, d'équité et de démocratie.

Au fil de son histoire, l'Union des producteurs agricoles (UPA) a travaillé avec conviction à de nombreuses réalisations : le crédit agricole, le coopératisme agricole et forestier, l'électrification rurale, le développement éducatif des campagnes, la mise en marché collective, la reconnaissance de la profession agricole, la protection du territoire agricole, l'implantation de l'agriculture durable et même le développement de la presse québécoise avec son journal La Terre de chez nous, etc. Depuis sa fondation, l'Union contribue donc au développement et à l'avancement du Québec.

Dans le respect des valeurs citées plus haut, la Fédération de l'UPA-Estrie contribue à l'amélioration continue et durable de la qualité de vie de tous les producteurs agricoles et forestiers de l'Estrie, en agissant afin de promouvoir, défendre et développer leurs intérêts professionnels, économiques et sociaux. Pour ce faire, l'UPA-Estrie travaille avec l'Union des producteurs agricoles, en adhérant à ses principes fondamentaux, en regroupant et en coordonnant les actions des syndicats affiliés en Estrie.

Bien ancré sur le territoire, la Fédération de l'UPA-Estrie représente l'ensemble des 4 508 producteurs agricoles de l'Estrie, soit plus de 2 654 entreprises générant des recettes de plus de 542 M$ par année.

Syndicat local de l'UPA du Granit

Affilié à la Fédération de l'UPA-Estrie, le Syndicat local de l'UPA du Granit représentant plus de 723 producteurs agricoles établis sur 454 entreprises. L'UPA du Granit a pour objectif de collaborer au développement et à la bonne marche des organismes professionnels, économiques et sociaux, locaux et régionaux.

Syndicat des producteurs forestiers du Sud du Québec

Le Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec regroupe les 11 860 propriétaires de boisés dans les régions administratives de l'Estrie, Montérégie, Centre-du-Québec et Chaudière-Appalaches.

Il est le gestionnaire du plan conjoint des producteurs forestiers de son territoire qui couvre 25 000 km^2, dont 43 % est composé de terrains forestiers productifs. Ces forêts appartiennent à 94 % à des propriétaires forestiers privés. On retrouve 28 MRC ou parties de MRC sur le territoire du plan conjoint pour un total de 266 municipalités.

Introduction

La ville de Lac-Mégantic, avec le soutien du Ministère des Transports du Québec (MTQ), donne suite à l'accident ferroviaire qui a profondément marqué sa population et l'ensemble du Québec. Les gouvernements du Québec et du Canada ont octroyé des fonds pour réaliser une étude qui consiste à évaluer l'opportunité de relocaliser une voie ferrée à l'extérieur du centre-ville de Lac-Mégantic et à y sécuriser le transport de marchandises dangereuses. Le mandat octroyé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) donne donc suite au dépôt de l'étude de faisabilité pour la réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic.

À la demande du Syndicat local de l'UPA du Granit, la Fédération de l'UPA-Estrie dépose ce mémoire conjointement avec son affilié, le Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec.

Le mémoire a pour objectif d'informer la Commission des préoccupations des producteurs agricoles et forestiers touchés par l'aménagement éventuel d'une voie de contournement sur les terres agricoles et forestières; de présenter les impacts potentiels ainsi que d'apporter des recommandations à la Commission.

Il importe de souligner que nos organisations respectives sont sensibles aux enjeux psychosociaux, environnementaux et économiques que vivent les gens de Lac-Mégantic. Nous comprenons et trouvons légitime pour la ville de Lac-Mégantic de souhaiter le réaménagement de la voie ferrée à la suite de cette catastrophe désastreuse et meurtrière. C'est dans cet esprit, dans le respect des gens touchés par cet évènement tragique que nous qualifions la situation d'exceptionnelle pour justifier le réaménagement de la voie ferrée en zone agricole. Malgré cela, et en toute circonstance, des mesures de compensation doivent être mises en œuvre lorsque l'empiétement en zone agricole est inévitable.

Intérêt général et préoccupations face au projet

Il importe de rappeler l'importance du régime de protection du territoire agricole pour les producteurs. Institué par une loi, celui-ci a pour objet d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et de favoriser, dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités et des entreprises agricoles dans les zones agricoles dont il prévoit l'établissement. Les terres agricoles sont une ressource vitale et non renouvelable. La vocation nourricière des terres cultivables doit être préservée pour les générations futures. L'accroissement prévisible de la population ainsi que des besoins en denrées alimentaires au cours des prochaines décennies doit nous inciter à la plus grande vigilance en ce domaine.

Afin d'assurer une protection adéquate du territoire et des activités agricoles, nos organisations préconisent une démarche s'appuyant sur une approche d'atténuation de type ''éviter-minimiser-compenser''. Dans les circonstances où l'empiètement est inévitable, il faut choisir le site de moindre impact et prévoir des mesures compensatoires.

La firme chargée de réaliser l'étude de faisabilité a rencontré à deux reprises, et ce, pour deux options de tracés différents, les professionnels du service d'aménagement de la Fédération de l'UPA-Estrie. Ces deux brèves rencontres avaient pour objectif de partager l'expertise technique quant aux grands principes d'analyse des sites de moindres impacts. Malgré nos demandes formulées avant l'ouverture de la présente consultation publique, nous n'avons pu obtenir les tracés pour une analyse plus approfondie.

Ainsi, dès le début des démarches visant à étudier la faisabilité d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic, la Fédération de l'UPA-Estrie, ainsi que le Syndicat local de l'UPA du Granit, ont communiqué avec la Ville de Lac-Mégantic pour faire part de leurs préoccupations.

Dans des correspondances de juin 2014 et de mai 2016 adressées à la Ville de Lac-Mégantic, l'UPA du Granit et l'UPA-Estrie soulevaient déjà des préoccupations relatives à :

- La réduction au maximum des impacts négatifs sur les productions agricoles et forestières actuelles et futures;
- La division indue des terres à vocation agricole et forestière actuelles et futures;
- La garantie d'un dédommagement aux propriétaires de terres à vocation agricole et forestière actuelles et futures considérant l'aménagement d'une voie ferroviaire modifiant drastiquement le drainage des terres.

Les différentes options de voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic affecteront inévitablement plusieurs propriétaires agricoles et forestiers. Nous sommes donc favorables au tracé du moindre impact touchant le nombre le plus restreint de ces propriétaires. Cependant, considérant qu'il sera incontournable d'empiéter sur ces terres dans l'éventualité de l'aménagement d'une voie de contournement, nous souhaitons collaborer avec le promoteur du projet pour la mise en place d'un comité de travail définissant des mesures compensatoires justes et équitables pour tous les producteurs agricoles et forestiers.

Impacts d'une voie ferroviaire en territoire agricole et forestier

La construction, la présence, l'entretien et le démantèlement d'une voie ferroviaire en territoire agricole et forestier impliquent systématiquement plusieurs conséquences sur les productions agricoles, acéricoles et forestières actuelles et futures. Plusieurs propriétés seront scindées par le passage de l'emprise ferroviaire, pouvant ainsi créer des enclaves. Par exemple, les exploitations acéricoles seront directement touchées par le scindement des lots. En raison des techniques pour recueillir la sève d'érable, l'exploitation acéricole sur les lots isolés deviendra impossible, créant ainsi un déficit économique important pour l'entreprise pouvant la fragiliser, voir même la forcer à arrêter la production.

Nous anticipons donc différents types d'impacts sur les activités agricoles et forestières.

IMPACTS TEMPORAIRES

Les impacts temporaires sont produits pendant la période de construction ou de démantèlement de l'emprise ferroviaire et de la voie ferrée. Ces impacts peuvent varier selon le type d'ouvrage, le type d'exploitation agricole ou forestière et, dans une certaine mesure, le type de sol. Il est possible de réduire ces impacts de façon notable grâce à la mise en œuvre de mesures d'atténuation préventives et correctives.

Parmi les impacts temporaires qui risquent de se produire pendant les périodes de construction et de démantèlement, il est possible de trouver notamment :

- la perte de récolte;
- les impacts liés au piquetage des emprises;
- la perte de rendement due aux ornières et à la compaction du sol;
- la perturbation de la couche de sol arable (mélange de pierres et de sol inerte avec le sol arable);
- la modification des systèmes de drainage souterrain ou de surface;
- la modification des systèmes d'irrigation;
- la perturbation des fossés;
- les effets du bruit des travaux près des entreprises d'élevage potentiellement sensibles au bruit;
- la modification temporaire de certaines activités culturales;
- la perte de temps (liée par exemple aux négociations);
- la perte de revenus (liquidités) causée par les délais d'indemnisation;
- la présence de déchets et de débris de construction;

- les dommages aux chemins d'accès et aux infrastructures associées;
- le bois coupé et les arbres abîmés;
- les dommages liés à l'érosion.

IMPACTS PERMANENTS

D'autre part, les impacts permanents engendrés par la présence d'une voie ferroviaire en territoire agricole et forestier peuvent différer selon le type d'ouvrage et le type d'exploitation agricole ou forestière. En ce qui a trait aux impacts permanents associés à la présence d'une emprise ferroviaire, il est possible de trouver notamment :

- la perte de superficies agricoles ou boisées;
- la perte de revenus, avec atteinte possible à la rentabilité de l'exploitation;
- la perte de valeur foncière des propriétés enclavées et morcelées;
- la perte de temps (par exemple, la perte de temps causée par les contournements);
- la perte de productivité (enclavement de lots agricoles et forestiers)
- la création d'enclaves;
- les restrictions d'usage et les autres inconvénients liés à la servitude;
- la modification des systèmes de drainage et d'irrigation;
- la modification des activités culturales et sylvicoles;
- les contraintes imposées aux travaux d'amélioration foncière (nivellement, travaux mécanisés, creusage de fossés, etc.);
- les risques de chablis et de dessèchement en bordure de l'emprise en milieu boisé;
- l'impact visuel;
- le bruit produit par les passages des wagons;
- la création de nouveaux accès en milieu forestier permettant l'accès illégal aux propriétés privées;
- l'ajout de servitudes et d'infrastructures sur une même propriété engendrée par l'ouverture créée par le passage d'une voie ferrée;
- la destruction de plantation et d'aménagement forestier financée par l'Agence de mise en valeur de la forêt privée de l'Estrie dont les arbres n'auraient pas atteint une dimension commercialisable, créant la perte de l'investissement.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL RELATIF AUX PERTES DE SUPERFICIES FORESTIÈRES

L'établissement de voie ferrée en milieu forestier constitue, pour la région, une perte nette de superficies forestières de façon permanente. Cette perte diminue la capacité de la région à produire de la matière ligneuse et à capter des gaz à effets de serre.

Pour ce faire, le projet doit s'assurer que les pertes de massifs forestiers doivent être compensées puisque ceux-ci constituent des puits de carbone importants. Selon les informations contenues dans l'étude d'impacts du promoteur, plusieurs dizaines d'hectares seront utilisés pour établir l'emprise nécessaire au passage de la voie ferrée. Sur ces superficies, nous ne savons pas combien exactement se situent en milieu forestier dans les différents tracés proposés. Le déboisement pour l'installation de cette emprise libérera des centaines de tonnes de carbone suite au déboisement de chacun des hectares de forêts, qui sera utilisé et séquestré en partie par la transformation des bois, mais aucune de ces superficies ne sera plus en mesure de capter le gaz carbonique au rythme où le font les forêts de par la destruction permanente de celle-ci.

Le rapport 243 du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le « Projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est »1, indique à la page 62 que « Bien que le programme de compensation proposé par Ultramar permettrait de protéger des boisés, la commission note que le projet entraîne tout de même la perte permanente de 15 ha de superficie boisée qui ne seraient pas compensés directement. Il serait donc opportun qu'Ultramar élabore un programme de reboisement d'une superficie équivalente ou supérieure à celle qui serait perdue, comme tout autre promoteur devrait le faire d'ailleurs. »

La commission donne ensuite l'avis suivant : « La commission est d'avis que la perte de 15 ha de milieux boisés que causerait le projet en Montérégie devrait être compensée par Ultramar par le boisement d'une superficie au moins équivalente et de qualité comparable. »

Un avis en faveur de la constitution d'un tel fonds en découle : « La commission est d'avis qu'Ultramar aurait avantage à constituer un fonds d'aménagement forestier destiné aux propriétaires forestiers touchés par son projet d'oléoduc. »

Cette mesure était compensée par Hydro-Québec parce que les MRC en question étaient à faible superficie forestière (moins de 30 %), mais toute perte permanente de superficie forestière au Québec est une perte permanente importante de capacité de captation de carbone atmosphérique.

Dans le décret 355-2015 de la Gazette officielle du Québec du 13 mai 2015, concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation à Hydro-Québec pour le projet à 735 kv de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île sur les territoires des régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de la Mauricie, de Lanaudière, des Laurentides et de Montréal, la condition 5 du décret stipule, concernant les pertes de superficies forestières dans les basses terres du Saint-Laurent : *« La perte de superficie devra être compensée par le reboisement d'une superficie totale équivalente à celle perdue. Également, la perte de valeur écologique des peuplements devra être compensée par le reboisement d'une*

[1] « Projet de construction de l'oléoduc Pipeline Saint-Laurent entre Lévis et Montréal-Est », Rapport 243, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, juillet 2007

superficie supplémentaire, par des traitements sylvicoles ou par la protection d'écosystèmes forestiers à haute valeur pour la conservation. »

Dans le Rapport d'enquête 332 du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de janvier 2017 du Projet de ligne d'interconnexion Québec – New Hampshire, la commission faisait la recommandation suivante :

« La commission d'enquête ne constate que le déboisement de 282 ha de milieu forestier requis pour la construction du projet entraînerait une réduction de la capacité de captage de carbone dans la région.

Avis – La commission d'enquête est d'avis qu'Hydro-Québec devrait prévoir une formule de compensation telle qu'elle est proposée par le Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec afin de reconstituer les stocks forestiers perdus par l'établissement de l'emprise, que ce soit par la création d'un fonds ou par des travaux d'aménagement forestier. »

Nous croyons toujours que la perte permanente de superficie forestière en Estrie est de valeur équivalente à la perte de toute autre superficie forestière au Québec, car ce sont autant de superficies qui ne pourront contribuer à combattre aussi efficacement les changements climatiques, à la biodiversité forestière ainsi qu'à l'apport futur à l'économie forestière de la région.

Selon notre perspective, la nature des impacts environnementaux liés à ce projet variera dans le temps.

- À court terme, l'établissement d'une emprise imposera un déboisement permanent qui aura plus ou moins d'impacts selon la nature des écosystèmes touchés. De plus, l'emprise générera un corridor de vent pouvant provoquer du chablis dans le milieu forestier avoisinant.

- À long terme, si l'emprise est cédée à d'autres utilisations dans le futur, elle créera un accès à la population en générale. Les propriétaires peineront à faire respecter l'interdiction d'accès à leurs terres lesquelles seront de moins en moins privées.

- Aussi, la perte de couvert forestier réduit la superficie pouvant être consacrée à la séquestration de carbone. Les politiques de lutte contre les changements climatiques, en développement, miseront sur cette capacité à séquestrer le carbone et générer des produits de substitution à l'acier, au béton et aux matériaux composites. On estime qu'environ 0,9 tonne de CO2 est séquestrée par la production d'un mètre cube de bois2. Ce carbone se retrouve dans les sols, les racines, les troncs, les branches et les feuilles des arbres.

- Dans le cycle du carbone, la forêt a ainsi un effet de séquestration permanent dans les sols, mais temporaire dans les arbres selon le cycle de croissance : croissance juvénile, maturité, sénescence et décomposition. Cette affirmation générale est vraie dans la forêt vierge où l'homme n'intervient pas.

- La gestion de la forêt estrienne est cependant dynamique puisque ses propriétaires récoltent les fruits de leurs efforts d'aménagement d'une façon

[2] Canadian climate forum, Issue paper #4, Fall 2015. http://www.fpac.ca/wp-content/uploads/CCF-IP4-Forest-Nov2015-FINAL.pdf and Canadian Wood Council. http://cwc.ca/fr/green/climate-change/)

importante. Un fort pourcentage de l'accroissement est récolté pour être transformé en produits forestiers, immobilisant pour une période supplémentaire le carbone séquestré.

- À titre d'exemple, la croissance de la forêt estrienne est évaluée à 3,2 m3/ha/année3. La perte de superficie forestière élimine cette séquestration. L'aménagement de forêts existantes permet la récupération immédiate de la future mortalité alors qu'un hectare reboisé permettra de capter ce carbone d'une façon plus progressive.

- À cette fonction environnementale, s'ajoutent les autres fonctions de maintien de la biodiversité, de contribution au cycle de l'eau et de conservation de paysages agroforestiers, plus difficiles à chiffrer.

L'aménagement d'un hectare de forêt en éclaircie résineux ou feuillu en a été calculé par le Bureau de mise en marché du Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs à 781 $ par hectare pour l'exécution des travaux de récolte alors que le reboisement d'un hectare de forêt peut être de l'ordre de 2 223 $/hectare avec la préparation de terrain. La compensation de deux hectares reboisés ou de trois hectares aménagés pour un hectare détruit permettrait d'annuler la destruction du potentiel de captation des superficies forestières en question.

[3] Genivar et FPFQ, Calcul de possibilités de récolte forestière pour le territoire de l'Agence régionale de mise en valeur des forêts privées de l'Estrie

Mesures de compensation et recommandations

L'étude de faisabilité pour la réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic prévoit un montant pour l'acquisition de terre pour l'emprise de la voie ferrée.

L'aménagement d'une voie ferroviaire en milieu agricole et forestier constitue des pertes nettes permanentes de superficies productives, et ce, en plus des pertes collatérales importantes pour les propriétaires.

Les mesures compensatoires financières devraient inclure par exemple :

- l'ensemble de compensations liées aux impacts temporaires;
- la compensation pour la perte de revenu agricole et forestier actuel et potentiel;
- la compensation pour les pertes de valeurs foncières reliées à l'enclavement ou au morcellement des lots;
- la compensation pour les rencontres et la collecte d'information;
- la compensation pour les relevés techniques au sol;
- la compensation pour la signature de l'acte de vente ou de servitude chez le notaire;
- et toutes autres compensations relatives à l'acquisition de droits.

En plus des compensations financières, il faudra prévoir des aménagements afin d'atténuer les effets indésirables du morcellement et de l'enclavement des terres. Ainsi donc, plusieurs éléments devront être considérés et pris en compte dans le calcul des mesures de compensation.

Les négociations pour établir les emprises, l'acquisition de parties de lots, les aménagements et les compensations se doivent d'être évaluées à leurs justes valeurs et équitables pour tous. Une standardisation des méthodes de calcul pour les dédommagements devrait être envisagée.

NOS DEMANDES

Mise en place d'un comité de travail

L'UPA du Granit, l'UPA-Estrie et le SPFSQ demandent de mettre en place un comité de négociation ayant pour objectif d'identifier et d'évaluer l'ensemble des impacts temporaires et permanents au projet, d'établir des mesures d'atténuation préventives et correctives et de déterminer des compensations relatives.

Les travaux de ce comité pourraient permettre d'établir une entente-cadre négociée pour l'aménagement de la voie ferrée en milieu agricole et forestier, et ce, pour des mesures de compensations adéquates pour tous les producteurs.

Compensations environnementales

L'UPA du Granit, l'UPA-Estrie et le SPFSQ demandent d'établir une compensation environnementale pour prévoir la reconstitution des stocks forestiers perdus par l'établissement de l'emprise ferroviaire et recréer les superficies forestières perdues par l'établissement de l'emprise ou accroître les volumes de bois sur pied par le biais de travaux sylvicoles dans les massifs forestiers déjà présents sur les propriétés affectées, avoisinants ou de la région estrienne.

Conclusion

Le projet d'aménagement de voie de contournement souhaité par la ville de Lac-Mégantic est une volonté exprimée par une partie importante de sa population. Ce désir ne semble pas partagé de la même façon par les populations des municipalités voisines. Les enjeux sont légitimes pour tous les gens touchés par le statu quo ou le projet de réaménagement de la voie ferrée. Ce projet est fortement caractérisé par des enjeux d'acceptabilité sociale et de sécurité ferroviaire.

La hausse du transport des matières dangereuses préoccupe les résidents vivants à proximité d'une voie ferrée, mais également, les propriétaires riverains de la future voie de courtement et l'ensemble des populations.

Nous souhaitons fortement que le gouvernement canadien et provincial, en collaboration avec le milieu municipal, s'assure de mettre en place tous les efforts nécessaires en matière de réglementations, d'applications réglementaires et de gestion de la sécurité ferroviaire pour la protection de tous les citoyens, de l'environnement, des terres agricoles et forestières.