

**Augmentation du cheptel laitier de la Ferme Lansi de 570 à 2 670 UA
de 2016 à 2035 sur l'emplacement principal situé au 1369, Rang 10,
municipalité de Saint-Albert, MRC d'Arthabaska (région des Bois Francs)**

Documents déposés le 6 janvier 2020

Étude d'impact du MELCC

Dossier 3211-15-016

Titre des parties

Partie 1 – Réponse à la série de question No. 3 de septembre 2018.

Partie 2 – Étude d'impact révisée (janvier 2020).

Partie 3 – Chapitre 8 – Plans

Partie 4 – Chapitre 9 – Cahier de surveillance

Partie 5 – Chapitre 10 – Annexes

**Augmentation du cheptel laitier de la Ferme Lansi de 570 à 2 670 UA
de 2016 à 2035 sur l'emplacement principal situé au 1369, Rang 10,
municipalité de Saint-Albert, MRC d'Arthabaska (région des Bois Francs)**

Documents déposés le 6 janvier 2020

Étude d'impact du MELCC

Dossier 3211-15-016

Partie 1 – Réponse à la série de question No. 3 de septembre 2018.

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS TERRESTRES

Réponse aux questions de la série Q3- Janvier 2020 – Suzelle Barrington, ing., agr., pour La Ferme Lansi

**Troisième série de questions et commentaires
pour le projet d'augmentation du cheptel de
bovins laitiers de la Ferme Lansi
sur le territoire de la MRC d'Arthabaska**

Dossier 3211-15-016

Le 14 septembre 2018

***Développement durable,
Environnement et Lutte
contre les changements
climatiques***

Québec 

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. QUESTIONS	1
2. COMMENTAIRES	5

INTRODUCTION

Le présent document comprend une troisième série de questions et de commentaires adressés à l'initiateur de projet, soit la Ferme Lansi, dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet d'augmentation du cheptel laitier de la Ferme Lansi.

Ce document découle de l'analyse réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive de la ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q -2, r. 23.1) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

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

Par ailleurs, il importe de préciser que les paragraphes numérotés « **R-xx** » et écrits entièrement en italiques sont des extraits du dernier document de réponses de l'initiateur. Ces extraits ont été ajoutés dans le seul but de faciliter la lecture et la compréhension des questions et commentaires du Ministère, lesquels sont quant à eux numérotés « **RC-xx** ». Enfin, les éléments notés « **QC-xx** » font référence à de nouvelles questions ou encore aux questions et commentaires contenus dans la deuxième série de questions et de commentaires du Ministère.

1. QUESTIONS

R-75 *Voir l'analyse à la section 10.11 (chapitre 10 section 11) pour l'impact des activités de la Ferme Lansi sur la détérioration des routes publiques. La Ferme Lansi pourra occasionner une détérioration des routes publiques locales pour une somme d'environ 44 900 \$/an (6 400 \$/km/an). Mais, la Ferme Lansi diminuera la circulation de véhicules tels le camion à lait et le camion de livraison de fournitures, sur les routes régionales et même provinciales une diminution de la détérioration d'une valeur de 404 000\$/an. La diminution nette des frais d'entretien de route est donc de 359 000 \$/an. L'analyse est*

conservatrice puisqu'elle utilise les hypothèses que : la distance moyenne de transport sera de 7.0 km, alors qu'à la section 10.10, la distance moyenne est de 6.0 km, et; aucune des 46 entreprises remplacées utilise les chemins publics pour effectuer leur transport, ce qui ne représente pas la réalité.

RC-75 L'initiateur aborde la question de la détérioration des routes sans citer l'expertise pour le faire et les hypothèses avancées pourraient s'avérer erronées. De plus, l'avantage net annuel proposé se base sur un transfert financier entre deux juridictions (les municipalités versus le gouvernement du Québec) ce qui, dans les faits est incorrect. Le Ministère demande à l'initiateur de réviser la section 10.11 (chapitre 10, section 11) de façon à exclure le réseau routier supérieur et à ne cibler que ce qui était initialement demandé à la **QC-75** : le réseau routier municipal. À ce chapitre, il pourrait notamment s'adresser à la MRC d'Arthabaska dans le cadre du Programme d'aide à la voirie locale. Enfin, l'initiateur devra tenir compte des commentaires de la présente question et des résultats à obtenir dans la mise à jour conséquente des sections appropriées au chapitre 4.

RC-75 - Réponse janvier 2020. Nous avons repris l'analyse à la section 10.11, pour tenir compte de la vie de la route (voir référence : Ministère des Transport du Québec, 2010). Nous avons aussi indiqué que plusieurs entreprises laitières ont abandonné la production depuis 2010, ce qui fait que la Ferme Lansi contribue effectivement à remplacer des entreprises laitières de la région. L'économie distribuée entre les routes à numéro entretenue par le MTQ et les routes rurales entretenue par les municipalités de la MRC d'Arthabaska est résumé au tableau 10.11.2 de la section 11 du chapitre 10. La section 4.83 de l'étude d'impact fut modifiée également.

Le résumé de cette analyse est le suivant : la Ferme Lansi remplacera 55 fermes moyennes et un bon nombre se retrouveront dans la région du Centre du Québec. D'ailleurs, l'achat de terres en culture par la Ferme Lansi représente le remplacement d'élevages, les terres de la région immédiate recevant pratiquement toutes des déjections animales considérant la densité animale d'environ 1.0 UA/ha.

Sous l'hypothèse qu'aucune des fermes remplacées n'utilisent les chemins publics (hypothèse conservatrice), les activités de transport des récoltes et de déjections par la Ferme Lansi augmentera la circulation locale avec charge sur 29 414 km, pour une détérioration des routes municipales estimée à 4 420\$. Mais, le projet de la Ferme Lansi diminuera les déplacements chargés pour le transport du lait, des animaux et des intrants de ferme sur 108 000km, pour une réduction de la détérioration des routes municipales dans la région de 19 225\$, pour une économie nette de 14 805\$.

R-108 Voir la section 10.12 de l'étude d'impact (chapitre 10, section 12) pour le Plan des mesures d'urgence de la Ferme Lansi

RC-108 Le Ministère constate que Ferme Lansi s'engage à mettre à jour le plan des mesures d'urgence tous les douze mois. Lors de ces révisions annuelles, l'initiateur devra tenir compte de l'aspect de la santé et de la sécurité des travailleurs. À cet effet, le Ministère réfère l'initiateur à l'Union des producteurs agricoles du Québec et à la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail, lesquels ont créé un partenariat pour favoriser la prévention dans le secteur agricole. Ces organismes offrent du soutien, dont des conseils et des outils, aux producteurs agricoles afin d'évaluer les risques et de proposer des mesures préventives. On retrouve des informations à ce sujet aux adresses internet suivantes :

http://www.csst.qc.ca/prevention/secteur/agriculture/Pages/acces_agriculture.aspx

<http://www.mutuelle.upa.qc.ca/ScriptorWeb/scripto.asp?resultat=200284>

RC-108 – Réponse janvier 2020 - Bien noté, dans la mise à jour de son plan d'urgence, la Ferme Lansi tiendra compte des mesures correctives introduites par suite d'un accident, incendie et tout autre évènement exigeant une urgence. Le formulaire d'analyse des accidents est joint au plan d'urgence mise à jour à la section 10.12 de l'étude d'impact. Le plan d'urgence est un document qui permet de réagir lors d'un évènement alors que les documents de la CSST sont surtout des documents de prévention d'évènements conduisant à une urgence.

L'UPA offre des formations en santé et Sécurité au travail, organisée par l'UPA. La Ferme Lansi s'informerait auprès de l'UPA pour devenir membre de la Mutuelle de prévention de l'UPA.

QC-110 La dernière version de l'étude d'impact déposée par l'initiateur fait état d'une modification substantielle du projet. Dans la première phase du projet, Ferme Lansi souhaite construire et exploiter un bâtiment d'élevage de 598 unités animales nommé bâtiment 17 (voir plan 2b). Selon l'initiateur, ce bâtiment formant le « site 2 » se situerait à plus de 150 m du plus proche bâtiment d'élevage du lieu de production animale actuel appelé ici « site 1 », ce qui en ferait donc un projet connexe non assujéti à la Procédure.

Le Ministère avise Ferme Lansi que selon les renseignements transmis jusqu'à présent, le bâtiment 17 se trouve à moins de 150 m du bâtiment 15, lequel constitue pour le Ministère un bâtiment

d'élevage au site 1. Par conséquent, le bâtiment 17 est assujéti à la Procédure. Si l'initiateur souhaite que le bâtiment 17 soit officiellement considéré comme un projet non assujéti à la Procédure, il doit prendre les mesures nécessaires afin que le bâtiment 17 soit à plus de 150 m de tout bâtiment d'élevage.

QC- 110 - Réponse janvier 2020 - A l'automne 2018, la Ferme Lansi a pris les mesures nécessaires pour que le projet de 2018 soit à plus de 150m du complexe sous étude d'impact au 1369, Rang 10, Saint-Albert. Les plans 2b et 2c illustrent l'agencement des bâtiments en 2019 et en 2035.

QC-111 Il est demandé à l'initiateur d'illustrer, si possible, l'emplacement des ouvrages de stockage qui sont prévus dans le cadre de son projet d'agrandissement.

QC-111 – Réponse janvier 2020 -Ces agencements sont illustrés aux plans 2b et 2c. De plus, la Ferme Lansi projette la construction d'une fosse sur le lot 5 479 736, près de l'intersection des Rangs 5 et 6, à Ste Clothilde de Horton, tel qu'illustré au plan 2d.

QC-112 Les experts du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) ont démontré qu'il existe différentes méthodologies d'exploitation de données en vue de poser des diagnostics et formuler notamment des hypothèses. Ces méthodes ne sont pas à l'abri des critiques et elles comportent plusieurs limites, d'où l'importance de recroiser l'information. Établir des risques possibles d'accident nécessite une approche construite et rigoureuse, incluant des principes d'actions simples et/ou plus complexes, à mettre en œuvre afin d'éviter que des accidents ne se produisent ou du moins, d'en réduire la gravité. Au regard des éléments susmentionnés et des renseignements fournis à l'étude d'impact, il semble que le consultant ne possède pas l'expertise nécessaire pour procéder à une telle analyse. Par conséquent, il est demandé à l'initiateur de modifier, à l'annexe 10.10 (chapitre 10, section 10) la section « Danger pour les résidents sur le passage des déplacements » de sorte à ne garder que la partie descriptive de la section, sans émettre d'hypothèse en matière de sécurité routière.

QC 112- Réponse janvier 2020 - La Ferme Lansi respecte le règlement de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) en ce qui concerne la sécurité routière par la visibilité de ses véhicules agricoles :

<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/guide-reglement-visibilite-machines.pdf>

En plus de respecter les normes règlementaires sur la visibilité et signalisation des véhicules agricoles, la Ferme Lansi pratique de la prévention pour gérer et minimiser les risques d'accidents lors de ses activités de transport des récoltes et des déjections animales (section 10.9). Les pratiques de prévention visent les points importants identifiés par la CNESST (Commission des normes de l'équité, e la santé et de la sécurité du travail) et dans la littérature sur le sujet (section 10.9).

Enfin, le projet de la Ferme Lansi réduira la circulation sur les routes municipales et qui traverse les routes provinciales (section 10.9) sur 108 000 km, et ceci sous tous les genres de conditions climatiques. Il s'agit de la réduction du transport pour le lait, les intrants de ferme et les animaux qui doivent se faire pendant toute l'année. Au contraire, les activités de transport de la Ferme Lansi sur 58 830km, pour ses récoltes et déjections, doivent se faire par temps sec et estival, pour minimiser la compaction des champs. Les conditions climatiques lors de la circulation ont un important impact sur le risque d'accidents à cause de la condition des routes et de la fatigue engendrée pour le conducteur.

2. COMMENTAIRES

QC-113 Le MTMDET souhaite rappeler à l'initiateur que, contrairement à ce qui est laissé entendu à la section 10.10 (chapitre 10, section 10) de l'étude d'impact, les exigences du règlement et du Code de la sécurité routière sont sous la responsabilité de la Société de l'assurance automobile du Québec, et non du MTMDET.

QC-113 – Réponse janvier 2020. Effectivement, la Ferme Lansi respecte le règlement de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) en ce qui concerne la sécurité routière par la visibilité de ses véhicules agricoles :

<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/guide-reglement-visibilite-machines.pdf>

Questions préparées par François Robert-Nadeau, M. Env.
Chargé de projets

Réponses aux questions préparées par Suzelle Barrington, ing., agr. Pour la Ferme Lansi.