
DIRECTION DE LA CÔTE-NORD
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
RÉF. : COMPLEXE LA ROMAINE – HYDRO-QUÉBEC

**COMMENTAIRES SUR LE VOLUME 1 : VUE D'ENSEMBLE ET DESCRIPTION
DES AMÉNAGEMENTS**

Le ministère des Transports est préoccupé par le niveau de sécurité sur la route d'accès. Nous avons l'expérience de la route 389, route qui a été construite en partie par Hydro-Québec pour ses besoins en construction de barrages, particulièrement dans la décennie 1950 à 1960. Le transfert de la route 389 a été fait par arrêté en conseil; de Baie-Comeau à Manic-Cinq en 1972 et de Manic-Cinq à Fermont en 1987. Or, cette route devenue sous la gestion du Ministère et classée nationale n'a pas été construite dans les normes de construction routière pour chemin public en respectant des critères de conception sécuritaires. Nous voulons éviter que cela se reproduise, même si aucun transfert vers le ministère des Transports n'est prévu. Cette nouvelle route d'accès, du point de vue de la législation des vitesses, est gérée comme un chemin public parce qu'il s'agira d'un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers de villégiateurs et de compagnies forestières (voir articles 327 et 328 du Code de sécurité routière). D'ailleurs, cette notion de chemin public est bien décrite à l'article 13.1.6 en faisant mention que l'« *incidence notable sur l'ouverture et l'usage polyvalent du territoire favorisera la pratique des activités de chasse, de pêche et de piégeage par les Minganois, les Innus et les visiteurs ainsi que le développement de certaines activités récréotouristiques. La route de la Romaine pourrait aussi avoir une incidence positive sur l'exploitation forestière et minière.* »

Hydro-Québec affirme à la page 13-3 : « *À titre de maître d'œuvre, Hydro-Québec a l'obligation légale d'assurer la sécurité de tous les travailleurs et visiteurs sur ses chantiers* ». Nous rajouterions « tous les futurs villégiateurs et exploitants des compagnies forestières et minières. »

Question

- Quelle est la vitesse de base ou de conception : 60, 70 ou 80 km/h? Si Hydro-Québec asphalté cette route, toute vitesse affichée différente de 90 km/h constitue une dérogation au Code de la sécurité routière.

Dans les normes de construction routière pour chemins publics, la vitesse affichée et légale est de 10 km/h de moins que la vitesse de conception. Il ne peut donc pas être dit comme dans le rapport : « *La vitesse de roulement maximale sera*

généralement de 70 km/h sur la route de la Romaine, mais elle sera de 50 km/h dans les courbes prononcées ».

Si Hydro-Québec veut afficher une vitesse de 70 km/h, la conception sera faite à 80 km/h et les courbes et pentes devraient être conçues avec cette vitesse sur la majorité de la longueur du tracé. Or, dans son rapport, Hydro-Québec mentionne que la route *ne comprendra pas de pente supérieure à 15 %*. Cela inquiète le Ministère, car la limite de la pente est beaucoup trop élevée. Le risque de mise en portefeuille, de perte de contrôle et d'échauffement des freins pour les véhicules lourds est très élevé pour des pentes dépassant le 10 %, selon la longueur.

Par ailleurs, quelques courbes pourraient être affichées avec une vitesse recommandée de 55, 45 ou 35 km/h (sur une route affichée à 70 km/h), mais une minorité seulement. Le rayon minimum pour une conception à 80 km/h est de 250 m.

Largeur de la plateforme

Pour une route de ce type, soit une route régionale dont le DJMA (débit journalier moyen annuel) se situe entre 500 et 2000, selon les normes de construction d'un chemin public, les voies doivent avoir 3,3 m de large et les accotements 2 m de large, ce qui fait une plateforme totale de 10,6 m. Dans son rapport, Hydro-Québec prévoit correctement les voies à 6,6 m asphaltées, mais une plateforme de 9,2 m, ce qui sous-entend des accotements de 1,3 m de largeur au lieu du 2 m minimum. Compte tenu de l'achalandage prévu de véhicules lourds, ce n'est pas suffisant.

Il est préférable d'asphalter les accotements dans les courbes pour garantir une meilleure sécurité lors de la rencontre de deux véhicules en sens opposés, surtout pour les véhicules lourds.

Abords de route

Nous voulons sensibiliser Hydro-Québec à l'importance de suivre les normes de dégagement latéral minimum entre la ligne de rive et un obstacle, que ce soit du roc, une falaise ou un cours d'eau selon la vitesse de conception et selon les pentes de talus. Si ce dégagement minimal n'est pas respecté, une glissière de sécurité doit être installée (voir Tome 1, construction routière, chap. 13).

Entretien de la route d'accès

En haut de la page 13-4, il est écrit « *Hydro-Québec assumera l'entretien de la route au cours de la construction et de l'exploitation du complexe* ».

Le ministère des Transports s'inquiète sur le « après ».

Question

- Que signifie *au cours de l'exploitation du complexe*? Est-ce qu'il y a une volonté d'Hydro-Québec de transmettre éventuellement l'entretien de la route à un autre organisme lorsque les centrales fonctionneront avec très peu d'employés? Le ministère des Transports veut sensibiliser Hydro-Québec à la difficulté d'assurer la sécurité des usagers et d'entretenir convenablement la route si la conception de la route ne respecte pas les normes de construction en vigueur aujourd'hui; en particulier, dans les pentes raides et les courbes serrées.

Épaisseur d'asphaltage

L'épaisseur de l'asphaltage mentionnée dans le document est de 60 mm. Selon l'expérience du Ministère, en fonction de l'achalandage prévu et du pourcentage de véhicules lourds, cette épaisseur est probablement insuffisante pour assurer un confort de roulement jusqu'à la fin de la construction du complexe prévue en 2015.

Question

- Que prévoit Hydro-Québec pour assurer un confort de roulement suffisant jusqu'à la fin de la construction et après?

COMMENTAIRES SUR : ÉTUDE DE CIRCULATION – COMPLEXE DE LA ROMAINE

Localisation de l'accès au complexe sur la route 138

Le ministère des Transports a vérifié les distances de visibilité à l'arrêt et l'ensemble des distances de visibilité pour les manœuvres de virage. À l'endroit prévu par Hydro-Québec, soit vis-à-vis l'accès présentement aménagé pour le club de motoneiges, les distances de visibilité pour une vitesse affichée de 90 km/h ne sont pas toutes suffisantes.

Le Ministère demandera à Hydro-Québec d'aménager l'accès à quelque 80 mètres à l'est de celui existant.

Voie de virage à gauche

Comme déjà entendu avec Hydro-Québec, le Ministère demande l'ajout d'une voie de virage à gauche en direction est, à l'intersection de la route 138 et du futur accès au complexe la Romaine, et ce, en raison d'un volume suffisant de virages dans les heures de pointe et de la formation probable de pelotons. Les travaux seront réalisés par le Ministère et payés par Hydro-Québec.

Éclairage de l'intersection

Le Ministère a vérifié le besoin en éclairage de la future intersection en milieu rural et il est justifié de fournir un éclairage partiel, soit un seul lampadaire. Nous demanderons à Hydro-Québec de payer également pour ces travaux et d'apporter, à leur frais, l'alimentation électrique jusqu'à ce site.

Accroissement de la circulation et piétons

Au point 4.2.2.2, Hydro-Québec dresse un inventaire des problématiques entre Havre-Saint-Pierre et Rivière-Saint-Jean, principalement en regard des piétons. Compte tenu de l'augmentation substantielle du débit de circulation, le Ministère s'interroge sur les distances de visibilité d'arrêt actuelles aux endroits où les principales traversées piétonnières se font, de Havre-Saint-Pierre à Rivière-Saint-Jean, pour vérifier, s'il y a lieu, de s'inquiéter et de prévoir des réaménagements. Il a été demandé à Hydro-Québec de nous fournir ces données et nous ne les avons pas encore reçues.