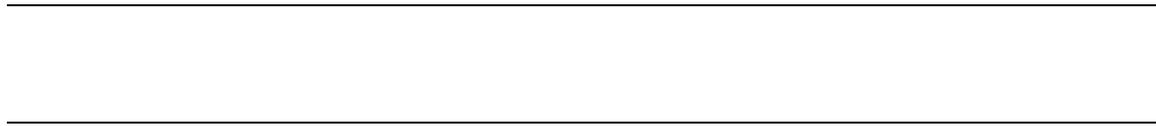


Expansion du réseau de transport en Minganie

Raccordement du complexe de la Romaine



Réponses aux questions complémentaires du 23 juin 2010

Table des matières

- **QC-29 La part des véhicules légers dans la circulation induite par le projet de
raccordement 5**
- **QC-30 L'interdiction du frein moteur 5**

■ QC-29

La part des véhicules légers dans la circulation induite par le projet de raccordement

Dans les prévisions de circulation induites par le projet de complexe hydroélectrique de la Romaine, on distinguait les véhicules lourds des véhicules légers. Globalement, selon ces prévisions, les véhicules légers représentaient la majorité (plus de 80 %) des passages de véhicules attribuables au projet pour la période de 2010 à 2020 (réponse du 24 novembre 2008, tableau DQ9-4-5, p. 10 du DQ9.1).

En ce qui concerne le projet de raccordement, les prévisions de circulation induite présentées dans l'étude d'impact et à l'audience distinguent les passages de camions de bois des passages de camions de matériel et d'équipement. Les véhicules légers ne semblent pas avoir été comptabilisés dans ces prévisions.

**Doit-on comprendre que l'apport des véhicules légers a été jugé négligeable ?
Sinon, quel serait-il pour les années considérées (2011 à 2014 et 2015 à 2018) ?**

Réponse

L'apport des véhicules légers sur la route pour le projet de raccordement sera en effet négligeable si on considère le nombre de travailleurs impliqués dans ce projet par rapport à celui du projet du complexe. De plus, il n'est pas possible de dresser un portrait fiable de la quantité de véhicules légers sur la route 138 compte tenu du fait que la provenance des travailleurs est inconnue à ce jour, que l'utilisation de navettes sera privilégiée et que le chantier sera étalé sur plus de 260 kilomètres le long de la route.

■ QC-30

L'interdiction du frein moteur

À quelques reprises, Hydro-Québec a évoqué la possibilité d'interdire l'usage du frein moteur dans les villages (PR5.1, p. 122; M^{me} Christiane Rompré, DT1, p. 63). Il était surtout question d'inciter les entrepreneurs et les camionneurs à cet effet. Dans sa présentation à la réunion du 17 mai, le ministère des Transports soulignait que les municipalités ne pouvaient pas interdire formellement les freins moteurs sur leur territoire (DQ10.1). Par ailleurs, dans une réponse à des questions écrites de la commission du 25 mai, Hydro-Québec disait être en train de travailler à la mise en place des mesures d'atténuation des impacts du transport lourd et que les mesures déjà en place incluaient la sensibilisation des camionneurs au respect des limites de vitesse (DQ4.1, p. 5).

Pourriez-vous nous dire où en sont les démarches de sensibilisation auprès des entrepreneurs et des camionneurs pour restreindre l'usage des freins moteurs aux abords des villages. A-t-on obtenu un consensus sur la façon de faire ? Y a-t-il eu des résultats concrets ?

Réponse

Tous les nouveaux travailleurs impliqués dans le projet du complexe de la Romaine participent à une séance d'accueil sur le chantier. L'importance de respecter les limites de vitesse à la hauteur des villages côtiers est mentionnée dans chaque séance en raison de la sensibilité du milieu et de la proximité des résidences.

Par ailleurs, l'usage du frein Jacob ne peut être prohibé, tel que mentionné dans la question, mais les représentants d'Hydro-Québec soulignent, dans les séances d'accueil, que le recours à ce frein doit être minimisé à la hauteur des villages pour éviter les nuisances sur les résidents. Il s'agit toutefois d'une mesure qui reste incitative.