

Expansion du réseau de transport en Minganie

Raccordement du complexe de la Romaine

Réponses aux questions complémentaires du 25 mai 2010

Table des matières

| | |
|--|----|
| ■ QC-15 La circulation attribuable au projet du complexe de la Romaine | 5 |
| ■ QC-16 Le service de navette pour les travailleurs | 6 |
| ■ QC-17 L'optimisation de la stratégie de construction pour le projet de raccordement | 7 |
| ■ QC-18 Le passage nocturne des camions sur la route 138 | 9 |
| ■ QC-19 La concertation en sécurité routière..... | 9 |
| ■ QC-20 Le calendrier de déboisement | 10 |

■ QC-15

La circulation attribuable au projet du complexe de la Romaine

Dans ses réponses aux questions et commentaires du MDDEP, Hydro-Québec semble indiquer que la circulation générée par le projet de complexe hydroélectrique serait moindre que ce qui était prévu initialement :

« Il importe également de rappeler que les estimations de circulation présentées pour le projet du complexe de la Romaine reflètent le scénario le plus pessimiste. Depuis le début de la réalisation de ce projet en 2009, des mesures ont été prises pour réduire les flux de circulation; » (PR5.1, p. 131)

A) Compte tenu de ces mesures ainsi que de l'expérience acquise depuis le début du projet, pourriez-vous présenter des estimations mises à jour des effets du projet sur la circulation sur la route 138 qui remplaceraient celles présentées en avril 2007* et en octobre 2008 ?**

B) Veuillez préciser si la circulation induite par le projet de raccordement est incluse dans ces prévisions de circulation et, si oui, quelle est la part qui lui a été attribuée ?

* Avril 2007 : Étude de circulation – Complexe de la Romaine; (document déposé PR8.15.1)

** Octobre 2008 : Complexe de la Romaine, Circulation, Route 138; (document déposé DA14)

Réponse

Les documents mentionnés ici ont été déposés dans le cadre de l'audience publique sur le projet du complexe de la Romaine. La circulation induite par le raccordement n'avait pas été intégrée dans les calculs présentés en avril 2007 et octobre 2008. Par ailleurs, l'équipe de projet du complexe de la Romaine n'a pas remis à jour les chiffres présentés depuis le dépôt de ces études. Elle travaille plutôt à la mise en place des mesures d'atténuation qui visent à réduire les impacts du transport lourd et du transport des travailleurs sur la route 138 et à la poursuite d'études de suivi sur la circulation routière et sur le bruit. Les mesures mises en place à l'heure actuelle sont la sensibilisation des camionneurs au respect de la réglementation en matière de vitesse, la mise en place d'une ligne 1-800, la numérotation des camions, la mise en place d'une navette, etc.

En août 2009, Hydro-Québec a effectué une étude de suivi du bruit et réalisé des relevés de volumes de circulation le long de la 138 afin d'établir un état de référence au tout début des travaux. Les données de comptage ont été transmises au ministère des Transports. Des relevés de circulation seront à nouveau effectués en août 2010, ce qui permettra d'évaluer de façon concrète la part réelle d'augmentation du volume de camionnage lourd et du volume de véhicules légers sur la route 138 depuis le démarrage du projet. Un rapport de suivi est prévu à la suite de cette deuxième campagne.

De plus, au cours de l'hiver 2010, Hydro-Québec a complété un relevé des zones sensibles à l'intérieur des localités traversées par la route 138. Un inventaire des lieux de traversée a pu être

fait grâce à la collaboration des intervenants élus, des gestionnaires des municipalités de même que des commerçants. Cet inventaire a été transmis à la Sécurité du Québec et au ministère des Transports en vue de renforcer les mesures de sécurité le long de la route, etc.

■ QC-16

Le service de navette pour les travailleurs

Hydro-Québec indique que, parmi les mesures prises pour réduire les flux de circulation, elle a fait appel à une navette pour le transport des travailleurs (PR5.1, p. 131).

- A) Pourriez-vous nous fournir davantage de précisions sur ce service de navette : notamment le territoire desservi et les parcours offerts, la fréquence du service, les mois et les années sur lequel il sera offert ?**
- B) Avez-vous évalué son effet potentiel en terme de nombre de véhicules évités sur la route ?**
- C) Pourriez-vous indiquer si, et dans quelle mesure, ce service pourrait être utilisé par les travailleurs du projet de raccordement ?**

Réponse

Il s'agit d'une mesure d'atténuation mise en place dans le cadre du projet du complexe. On assurera à partir du mois de juin le transport des employés de la région 09 entre le campement des Murailles, Havre-Saint-Pierre et Baie-Comeau. Des départs du campement des Murailles sont organisés le vendredi et le samedi pour ramener les travailleurs à la maison et des départs sont organisés le dimanche et le lundi à destination du campement des Murailles. Vingt-deux points d'arrêt différents sont desservis entre Havre-Saint-Pierre et Baie-Comeau.

L'utilisation de la navette est une mesure incitative proposée aux travailleurs et son effet potentiel en termes de véhicules évités n'a pas été évalué. Un suivi de la réponse des travailleurs permettra d'obtenir des résultats concrets au cours des prochains mois.

L'utilisation d'une navette est une mesure qui pourra également être mise en place dans le cadre du projet de raccordement. Forte de l'expérience du système de navette mis en place depuis deux ans, Hydro-Québec pourra s'assurer que ce système pourra être mis à la disposition des travailleurs oeuvrant sur le raccordement.

■ QC-17

L'optimisation de la stratégie de construction pour le projet de raccordement

Lors de la première partie de l'audience, Hydro-Québec indiquait que l'optimisation de sa stratégie de construction aurait des conséquences positives sur l'achalandage de la route 138 par rapport aux prévisions présentées dans l'étude d'impact. À cette occasion, elle a présenté une mise à jour des prévisions de passages routiers pour la construction de la ligne RO-2 – poste Arnaud. Le nombre total de passages de camions était différent et sensiblement moindre que celui qui était indiqué au tableau 7-12 de l'étude d'impact (p. 7-120).

A) Pourriez-vous préciser si les prévisions pour le nombre de passages de camions ont aussi été révisées pour la construction des tronçons RO-2–RO-1, RO-3–RO-4–poste des Montagnais ou si elles demeurent celles qui apparaissent aux tableaux 7-12 et 14-8 de l'étude d'impact (p. 7-120 et 14-82). Si elles ont été révisées, pourriez-vous remettre ces tableaux à jour ?

L'étude d'impact présentait également la répartition mensuelle de l'augmentation prévue du transport lourd sur la route 138 dans les figures 7-1, 7-2 et 14-1 (p. 7-121, 7-122 et 14-1).

B) S'il y a lieu, pourriez-vous mettre ces figures à jour en fonction des prévisions révisées ?

L'étude d'impact présentait également une évaluation de l'augmentation de passages de camions en terme de maxima de passages par heures (p. 7-120 et 14-83).

C) Pourriez-vous remettre ces évaluations à jour en fonction de vos plus récentes prévisions ?

Réponse

Les prévisions du nombre de passages pour les lignes autres que Romaine-2 – Arnaud n'ont pas été remises à jour puisque leur construction est prévue beaucoup plus tard que celle-ci et que le démarrage des études de la phase construction n'est pas encore démarré. Nous n'avons en main aucune nouvelle donnée pertinente à une révision de ces tableaux.

On a cependant pu mettre à jour l'information présentée dans l'étude d'impact aux figures 7.1 et 7.2 en fonction des données disponibles présentées au cours de la première partie des audiences.

Tableau 1 (réf. figure 7-1, p. 7-121 de l'étude, avec mise à jour) : **Raccordement de la centrale de la Romaine-2 au poste Arnaud – Augmentation prévue du transport lourd sur la route 138 en 2012 : Moyenne journalière du nombre de passages**

| | Janvier | Février | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. |
|--------------------------------|---------|---------|------|-------|-----|------|---------|------|-------|------|------|------|
| Bois | 10 | 10 | 10 | - | - | - | - | - | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Matériel et équipements | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |

Tableau 2 (réf. figure 7-2, p. 7-122 de l'étude, avec mise à jour) : **Raccordement de la centrale de la Romaine-2 au poste Arnaud – Augmentation prévue du transport lourd sur la route 138 en 2013 : Moyenne journalière du nombre de passages**

| | Janvier | Février | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. |
|--------------------------------|---------|---------|------|-------|-----|------|---------|------|-------|------|------|------|
| Bois | 9 | 9 | 9 | - | - | - | - | - | 9 | 9 | 9 | - |
| Matériel et équipements | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 |

L'étude d'impact présentait également une évaluation de l'augmentation de passages de camions en terme de maxima de passages par heures (p. 7-120 et 14-83). En fonction de la mise à jour présentée ci-haut, le nouveau texte devrait plutôt se lire comme suit :

Pour 2012, l'augmentation de la circulation liée au transport du bois sur la route 138 (sur une période de 10 heures), est évaluée à un maximum de 1,5 (2) passage à l'heure de septembre à décembre. (...) Le transport des équipements et du matériel sera généralement négligeable; il pourrait atteindre un maximum de 0,8 (1) passage à l'heure de juillet à décembre.

Pour 2013, l'augmentation de la circulation liée au transport du bois sur la route 138 (sur une période de 10 heures), est évaluée à un maximum de 9 passages par jour, soit 0,9 (1) passage à l'heure de janvier à mars et de septembre à novembre. (...) Le transport des équipements et du matériel sera généralement négligeable; il pourrait atteindre un maximum de 9 passages par jour, soit 0,9 (1) passage à l'heure de janvier à juin.

■ QC-18

Le passage nocturne des camions sur la route 138

- A) En fonction des plus récentes prévisions résultant de l'optimisation du projet, quel serait le nombre maximal de passages nocturnes de camions résultant des travaux de raccordement de la ligne ? Préciser en quelles années et quels mois ils sont prévus.
- B) Considérant les plus récentes prévisions de circulation de camions attribuable à la construction du complexe la Romaine, quel serait le nombre maximal de passages nocturnes de camions découlant de ce chantier ? Préciser en quelles années et quels mois ils sont prévus.
- C) Connaît-on le nombre moyen de passages nocturnes de camions sur la route 138 entre Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre avant le début des travaux du complexe de la Romaine ? Quel est-il ?

Réponse

Compte tenu des faibles volumes de transport estimé pour transporter le bois marchand à l'extérieur de l'emprise, au cours de 2012 et 2013, l'équipe de projet estime qu'il est peu probable que du transport nocturne soit nécessaire dans le cadre du projet de raccordement.

■ QC-19

La concertation en sécurité routière

Lors de la première partie de l'audience, il a été question de la concertation menée par Hydro-Québec avec le milieu d'accueil :

« [...] on vient d'avoir une approche auprès du ministère des Transports et de la Sécurité publique, on va avoir une table de concertation pour essayer de minimiser finalement les impacts de notre transport sur la route 138. » (M. Patrick Arnaud, DT1, p. 62)

Pourriez-vous préciser si la phrase citée ici se référait à la TABLE DE CONCERTATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE LA CÔTE-NORD ou si elle se référait à une autre instance spécifique au projet du complexe de la Romaine ?

Réponse

Il ne s'agit pas, en effet, de la Table de concertation en sécurité routière de la Côte-Nord.

À l'heure actuelle, Hydro-Québec travaille en étroite collaboration avec les représentants de la Sûreté du Québec et du ministère des Transports (MTQ) afin de convenir des

actions les plus appropriées pour assurer la sécurité routière compte tenu de l'augmentation prévue du nombre de véhicules circulant sur la route 138 depuis le démarrage du projet du complexe de la Romaine. Ces échanges peuvent se faire de façon informelle ou formelle. Hydro-Québec collabore aux analyses du MTQ, qui est responsable de la gestion de la route 138 en matière de transport, en fournissant des données pertinentes et en partageant les résultats de ses études de suivis d'impacts.

Le 17 mai dernier, une rencontre réunissant les maires de la Minganie, la Sûreté du Québec (SQ), le MTQ et Hydro-Québec a eu lieu à Havre-Saint-Pierre dans le but de dresser un portrait des actions entreprises par chacun au cours de la dernière année. Hydro-Québec y a présenté les études en cours en matière de suivi de la circulation routière et du bruit dans le cadre du projet de la Romaine et a énuméré les mesures d'atténuation prévues pour diminuer les impacts du chantier sur les utilisateurs ou sur les résidents limitrophes de la route 138. De son côté, la Sûreté du Québec a effectué une première analyse de la circulation et compile actuellement les résultats obtenus en mai 2010. Un contrôle accru de la vitesse est par ailleurs exercé par les patrouilleurs en Minganie pour assurer la sécurité routière. Enfin, le MTQ a notamment effectué un état de situation sur la circulation routière et analyse actuellement les données disponibles pour mieux documenter l'évolution de la situation. L'analyse tiendra compte des données fournies par les intervenants concernés dont celles d'Hydro-Québec et de la Sûreté du Québec. Le MTQ a pour objectif de présenter les résultats de son analyse ainsi que ses propositions à court terme.

■ QC-20

Le calendrier de déboisement

L'implantation du poste de la Romaine 4 nécessiterait le déboisement d'une superficie d'environ 13,5 ha de peuplements forestiers.

Pourriez-vous nous indiquer la période dans laquelle le déboisement du poste de la Romaine 4 sera réalisé ? Considérant qu'il y a eu des changements à l'égard du calendrier de déboisement, pourriez-vous mettre à jour le tableau 2-1 ?

Réponse

Le déboisement d'un emplacement de poste est généralement réalisé dans un court laps de temps compte tenu de la petite superficie occupée. C'est la raison pour laquelle le déboisement des emplacements des postes de la Romaine-3 et de la Romaine-4 sera réalisé en même temps que celui des emprises des lignes du raccordement nord, prévu entre mai 2015 et août 2016.

Le tableau 2.1 est quant à lui toujours valable puisque le calendrier de déboisement est simplement étalé à l'intérieur de la période indiquée dans ce tableau plutôt que concentré à certains moments.