

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Route 389

Programme d'amélioration entre Baie-Comeau et Fermont

Projets entre Baie-Comeau et le barrage Daniel-Johnson

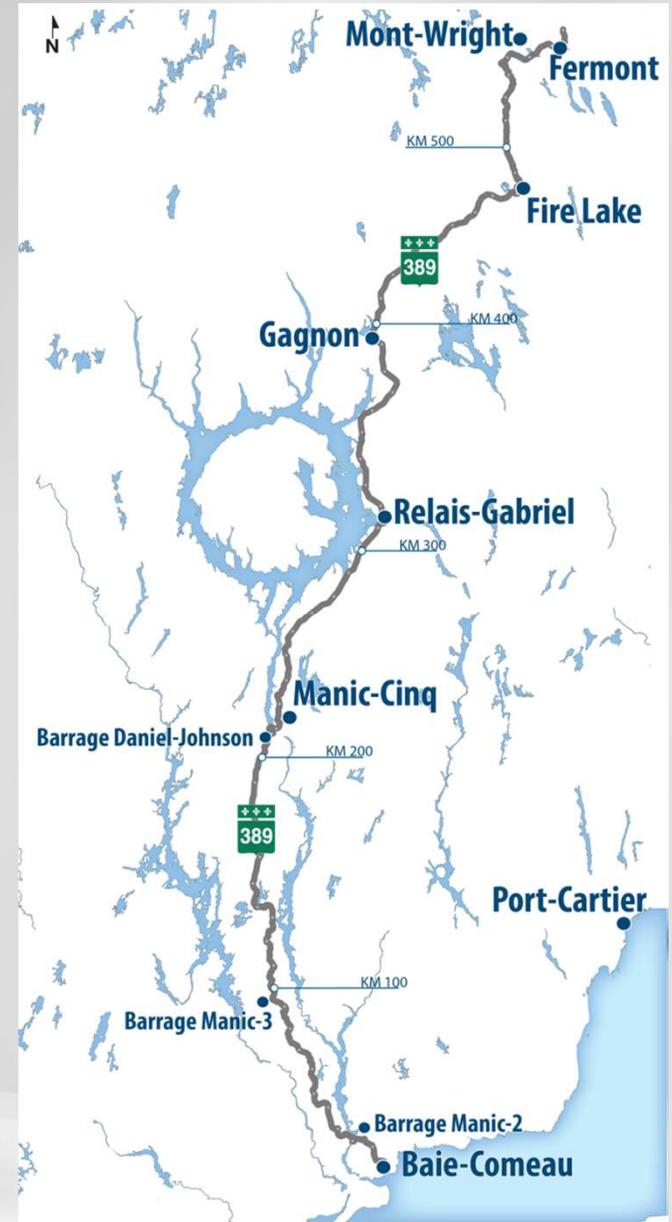
Audience publique sur l'environnement
20 et 21 octobre

Plan de la présentation

- Contexte et localisation
- Contexte et justifications
- Projets
- Enjeux
- Analyse comparative des solutions
- Scénarios étudiés
- Solutions retenues
- Description du milieu
- Principaux impacts et mesures d'atténuation
- Échéancier du Programme
- Coût et suivi

Contexte et localisation

- Longueur de 570 km
- Seul lien routier qui relie
 - Baie-Comeau à Fermont
 - province de Terre-Neuve-et-Labrador aux grands centres du Québec
- Usagers empruntant la route 389
 - résidents
 - camionneurs
 - travailleurs
 - services d'urgence
 - touristes et villégiateurs
- Axe stratégique pour l'accès aux ressources et au développement économique du Nord québécois (Plan Nord)
- Construite en plusieurs étapes



Contexte et justifications

Les caractéristiques routières ne sont plus adaptées aux besoins actuels :

- Accotements trop étroits et de largeurs variables
- Pentes accentuées et courbes prononcées
- Tracés sinueux
- Distances de visibilité insuffisantes
- Parois rocheuses à proximité de la chaussée
- Peu de zones de dépassement
- Drainage de la route déficient
- État de dégradation avancé de la route et de ses abords pour certains secteurs

Contexte et justifications (suite)

Courbe prononcée



Contexte et justifications (suite)

Accotement trop étroit et drainage déficient



Contexte et justifications (suite)

Parois rocheuses près de la chaussée et visibilité insuffisante



Contexte et justifications (suite)

Tracé sinueux



Contexte et justifications (suite)

Le programme vise à :

- Améliorer et sécuriser l'accès aux ressources et au territoire du Nord québécois
- Augmenter la sécurité et le confort des usagers en améliorant significativement la géométrie de la route
- Assurer une meilleure fluidité de la circulation
- Réduire le temps de parcours des usagers

Contexte et justifications (suite)

Plusieurs activités d'information et de consultation du Programme ont été réalisées depuis 2011 :

- MRC Manicouagan et Caniapiscau
- Villes de Baie-Comeau et Fermont
- MERN, MFFP, MDDELCC, MPO
- CRÉ, CAR, Chambre de commerce de Manicouagan, SADC, ID Manicouagan, Jeune Chambre de commerce de Manicouagan
- Conseil des Innus de Pessamit
- Conseil des Innus de Uashat
- Groupes environnementaux

Population :

- Baie-Comeau et des environs
- Fermont
- Sept-Îles
- Pessamit
- Uashat Mak Mani-Utenam

Projets

Projet B

Entre Baie-Comeau et le barrage Manic-2

Longueur de 22 km
(km 0 à 22)



Projets (suite)

Projet D

Entre le barrage Manic-2 et le nord du barrage Manic-3

Longueur de 88 km
(km 22 à 110)



Projets (suite)

Projet E

Entre le nord du barrage Manic-3 et le barrage Daniel-Johnson

Longueur de 102 km
(km 110 à 212)



Enjeux

Milieu humain

- Amélioration de la sécurité routière et de la fluidité de la circulation
- Maintien des accès aux chalets, résidences, sentiers de piégeage, commerces et industries pendant et après les travaux
- Maintien de la circulation lors des travaux
- Coordination des déplacements des infrastructures de services publics

Milieu physique

- Optimisation d'un tracé dans un secteur montagneux, très accidenté et avec la présence de nombreux lacs et cours d'eau

Milieu naturel

- Présence de milieux aquatiques et humides
- Présence d'espèces fauniques à statut particulier

Analyse comparative des solutions

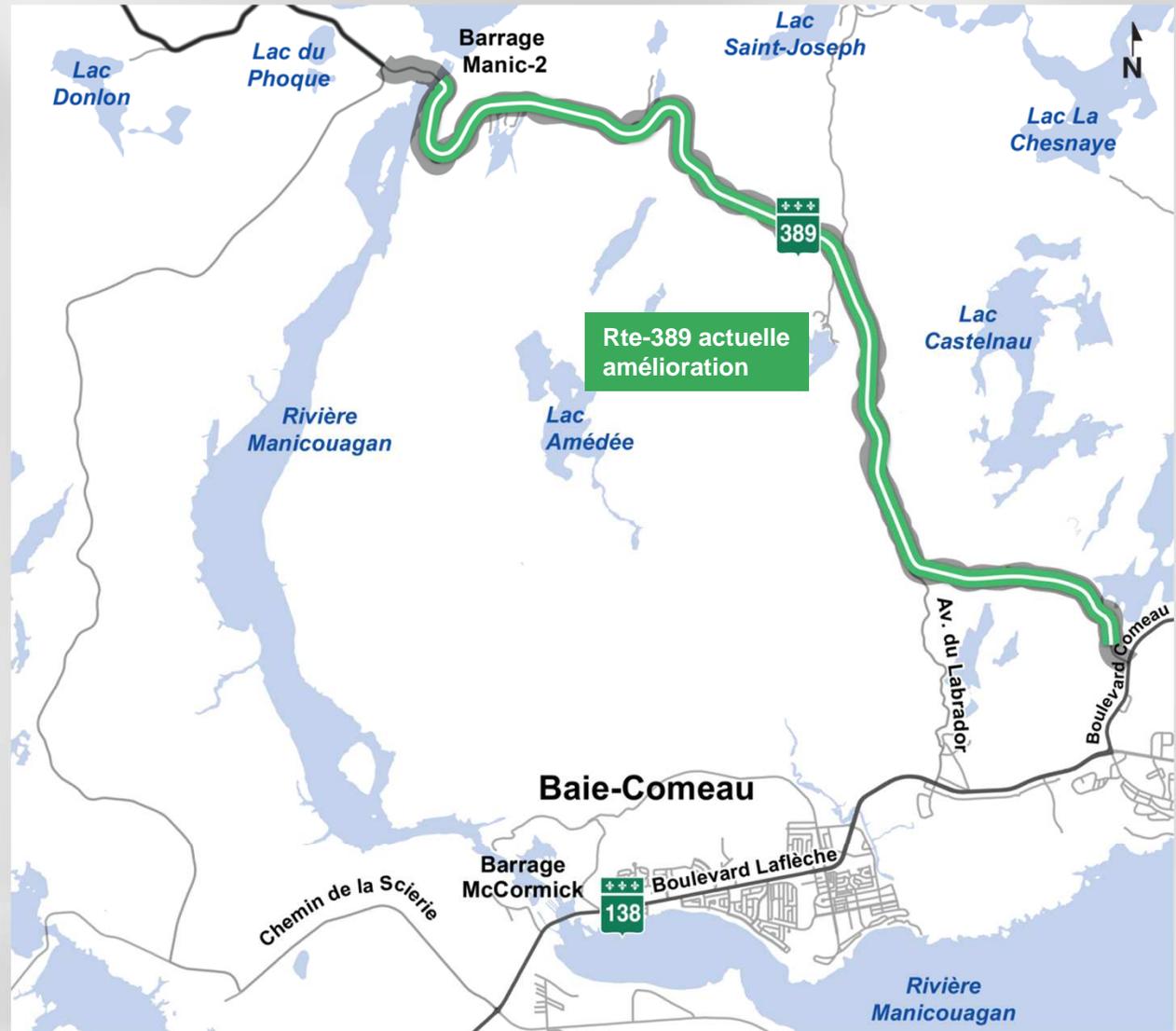
Les scénarios de tracé ont été comparés entre eux à l'aide d'une analyse multicritères basée sur les trois grands thèmes ci-dessous. Elle permet d'évaluer les scénarios de façon objective à l'aide d'un système de pointage.

- **Sécurité, accessibilité et fluidité de la route**
- **Milieus naturel et humain**
- **Aspects économiques (coûts)**

Projet B : Corridors étudiés

Corridor de la route 389 actuelle

Scénario 1 –
Amélioration
de la route 389
actuelle



Projet B : Corridors étudiés

Corridor avenue du Labrador, chemin du lac Petit-Bras et route 389 actuelle

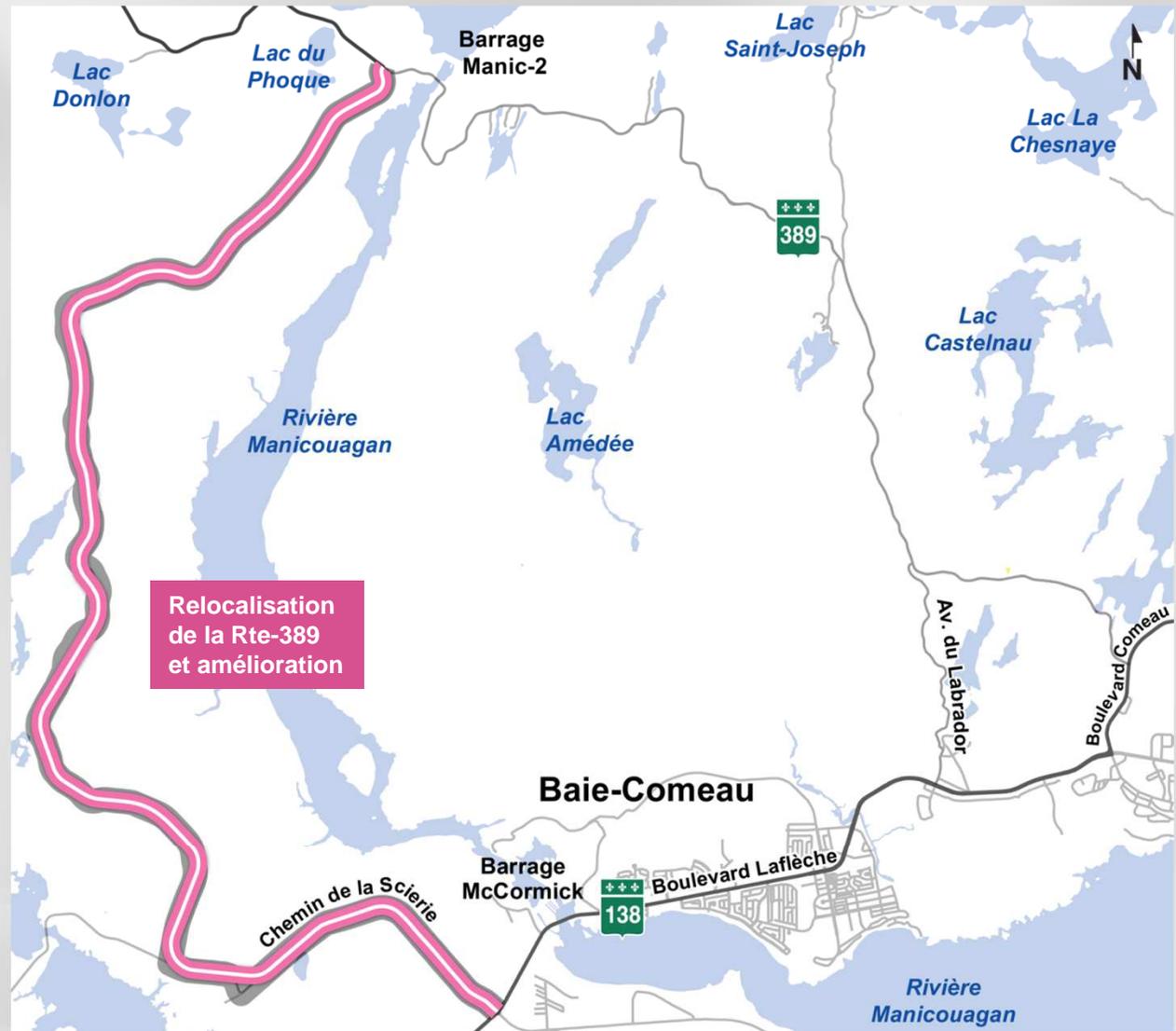
Scénario 2 –
Nouveau tronçon sur 4 km et amélioration de la route 389 actuelle



Projet B : Corridors étudiés

Corridor du Chemin de la Scierie-des-Outardes et route de contournement

Scénario 3 –
Relocalisation de la route 389 et amélioration du corridor



Projet D : Segments à l'étude

Entre le barrage Manic-2 et le nord du barrage Manic-3
Longueur de 88 km (km 22 à 110)



Projet E : Segments à l'étude

Entre le nord du barrage Manic-3 et le barrage Daniel-Johnson (Manic-5)
Longueur de 102 km (km 110 à 212)



Projet E : Segments à l'étude (suite)

Entre le nord du barrage Manic-3 et le barrage Daniel-Johnson (Manic-5)
Longueur de 102 km (km 110 à 212)



Solutions retenues

Les solutions retenues permettront :

- D'améliorer la sécurité
 - en corrigeant les courbes prononcées
 - en éliminant les pentes abruptes en respect des normes de pentes maximales de 7 %
 - en améliorant la distance de visibilité aux accès et aux intersections
- D'améliorer le confort des déplacements
- D'assurer la fluidité
 - en augmentant les possibilités de dépassement
 - en ajoutant des voies auxiliaires pour les véhicules lents
 - en diminuant les temps de parcours

Projet B – Tracé privilégié

Scénario 2 –

Nouveau tronçon sur 4 km et amélioration de la Rte-389 actuelle

Répond davantage :

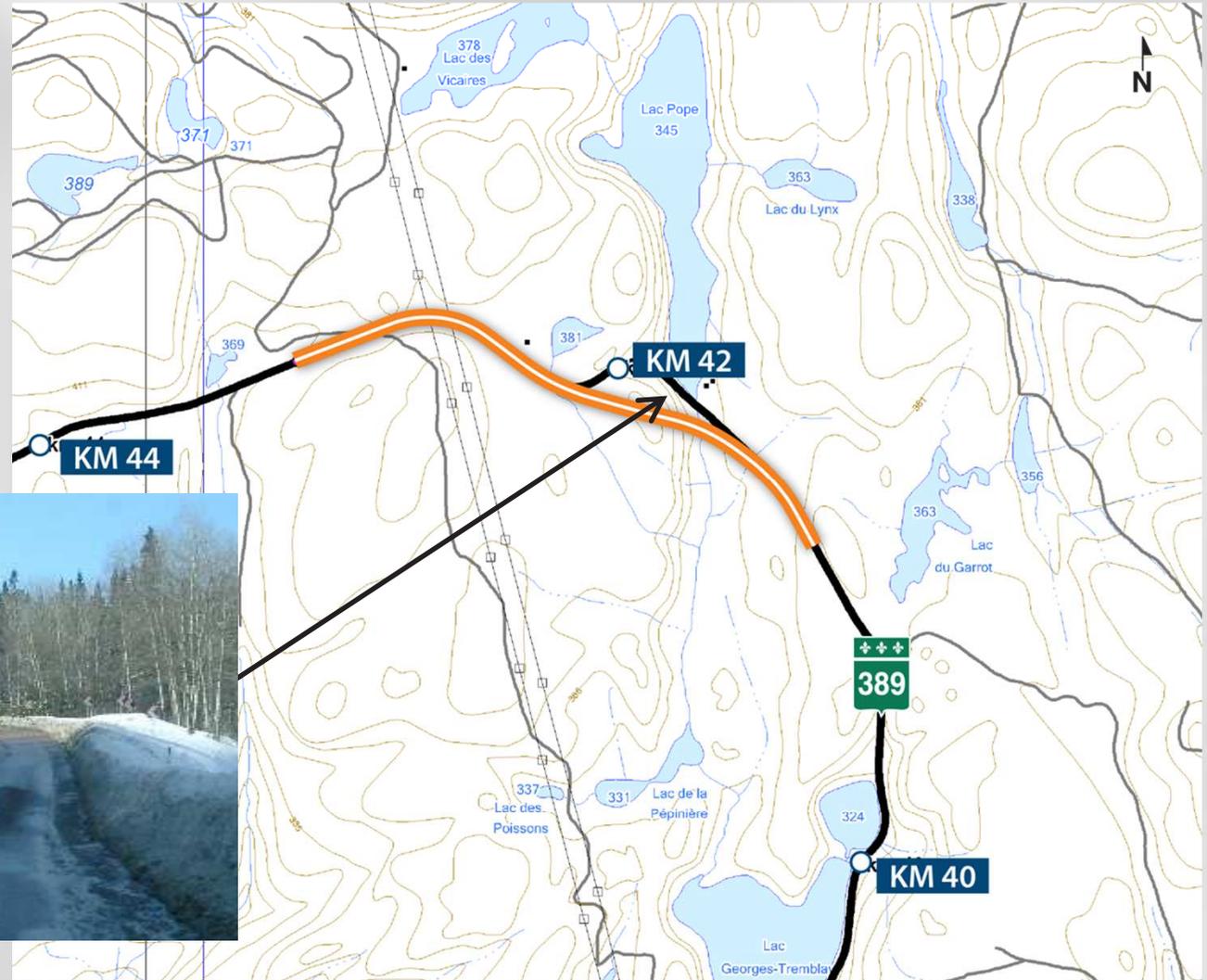
- aux objectifs de sécurité
- aux objectifs de développement de la Ville de Baie-Comeau

Coût inférieur au scénario 1

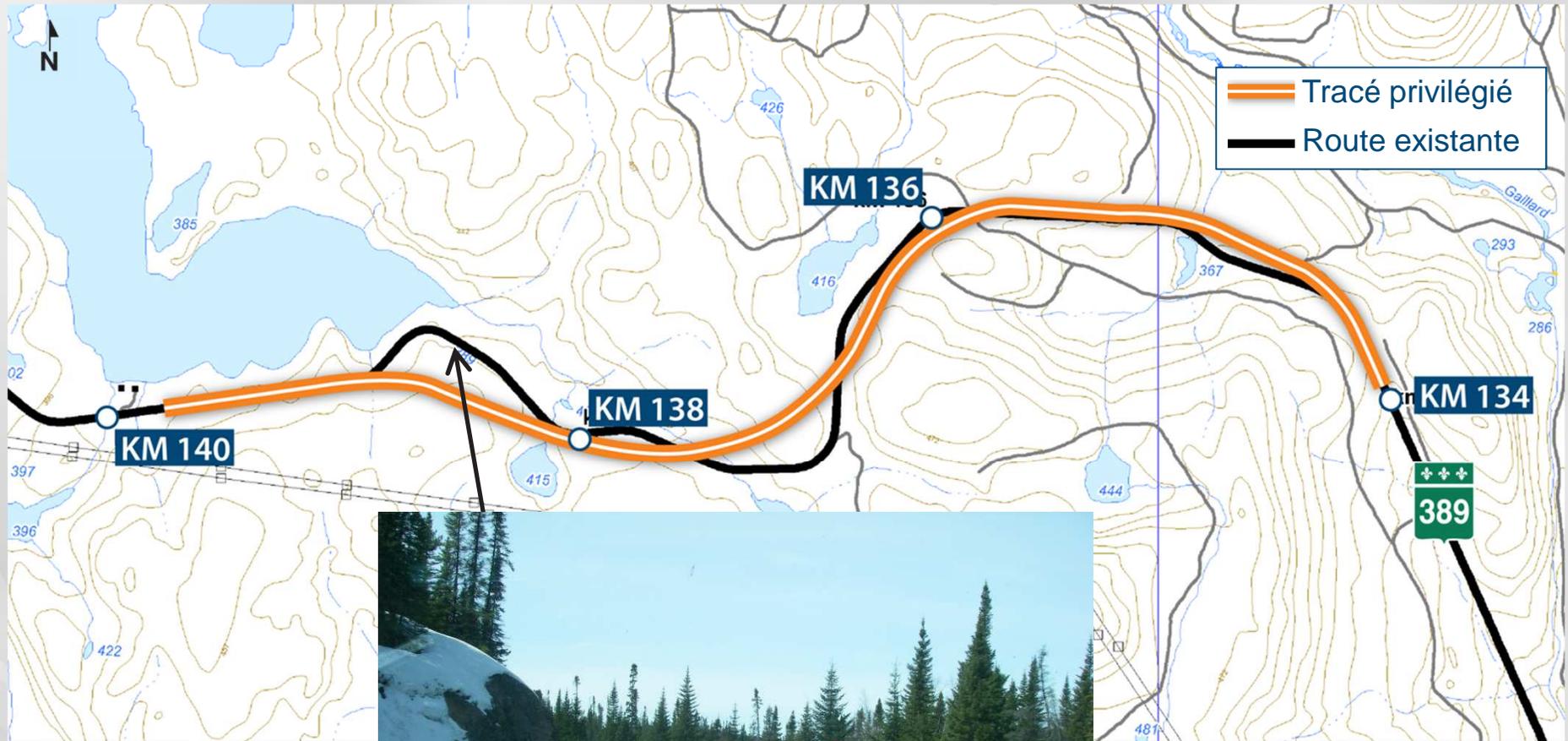


Projet D – Tracé privilégié (km 42)

- Tracé privilégié
- Route existante



Projet E – Tracé privilégié (km 134 à 140)



Description du milieu

Milieu humain

- Projets de développement municipal, industriel et minier
- Plusieurs zones à potentiel archéologique, mais aucun vestige trouvé
- Des bâtiments à vocation commerciale et industrielle (restaurant, motel, camping, entreprises, complexe hydro-électrique Manicouagan), et résidentielle (chalets et résidences)
- Quelques croisements avec des lignes de transport d'Hydro-Québec
- Présence d'activités autochtones
- Présence d'activités commerciales aux raccordement des routes 138 et 389

Description du milieu (suite)

Milieu physique

- Topographie vallonnée à montagneuse
- Titres d'exploitation (claim minier) actifs et inactifs
- Sites avec potentiel de contamination

Milieu naturel

- Essentiellement boisé
- Présence de milieux humides, tourbières et lacs
- Présence de cours d'eau avec habitats du poisson
- Présence confirmée ou potentielle d'espèces fauniques à statut particulier

Description du milieu (suite)

Espèces fauniques à statut particulier observées ou potentiellement présentes

Campagnol des rochers



Quiscale rouilleux



Engoulevent d'Amérique



Caribou forestier



Description du milieu (suite)

Milieux naturels observés

Marais et tourbière



Sarracénie pourpre



Marécage arbustif et tourbière



Sapinière à sapin baumier



Pessière à épinette noire



Étang à castor



Principaux impacts et mesures d'atténuation

Milieu humain – avant les travaux

Impacts	Mesures d'atténuation
Création d'emplois et retombées économiques (travaux préparatoires)	
Déplacement d'infrastructures de services publics d'Hydro-Québec	Coordination rigoureuse des déplacements pour assurer la bonne marche des déplacement
Acquisition possible de portions de terrains privés et publics requis par la nouvelle emprise de la route	Chaque propriétaire concerné, et locataire s'il y a lieu, pour initier la démarche d'acquisition

Principaux impacts et mesures d'atténuation

Milieu humain – pendant les travaux

Impacts	Mesures d'atténuation
Impacts potentiels sur des activités autochtones (campements, sentiers de piégeage, réserve de castors de Bersimis) (projets D et E)	Maintien des accès
Relocalisation de sentiers de motoneige et de quad (projet B)	Établir, en collaboration avec les associations et les clubs (motoneige et quad), les sections de sentiers qui devront être relocalisées
Relocalisation d'accès aux chalets et aux résidences	Maintien des accès aux chalets et aux résidences
Perturbation temporaire de la circulation	Maintien de la circulation sur la route existante
Impacts temporaires sur la qualité de vie (dynamitage, bruit, poussière)	Communiquer à l'avance les entraves et les périodes de dynamitage aux usagers lors des travaux Limiter les perturbations sur la quiétude des résidents (plages horaires à respecter, pose d'abat poussières)
Création d'emplois et retombées économiques	

Principaux impacts et mesures d'atténuation

Milieu humain – après les travaux

Impacts/améliorations

Amélioration de la sécurité routière et de la fluidité de la circulation

Meilleur accès au lac Petit Bras et à ses activités récréatives (projet B)

Amélioration du climat sonore pour l'ensemble des résidents

Création d'emplois et retombées économiques

Position stratégique pour le développement du Parc industriel J-N Tessier (projet B)

Impacts/mesures d'atténuations

Diminution du débit de circulation sur le boulevard Comeau limitée en raison du maintien de la route existante, entre les kilomètres 0 et 4 (projet B) et par l'aménagement d'un carrefour sécuritaire au raccordement de la route existante avec le nouveau tracé de la route 389 (diapo. suivante).

Exemple d'un carrefour

Futur aménagement au km 4



Principaux impacts et mesures d'atténuation

Milieu physique et naturel – avant les travaux

Impacts	Mesure d'atténuation
Présence de sites potentiellement contaminés	Compléter la caractérisation des sols pour les sites potentiellement contaminés. Si présence de sols contaminés, intégrer des mesures de réhabilitation dans les plans et devis

Principaux impacts et mesures d'atténuation

Milieu physique et naturel – pendant les travaux

Impacts	Mesures d'atténuation
Pertes ou dégradation des milieux humides et pertes d'habitats du poisson	Protection des cours d'eau et des milieux humides durant les travaux. Compenser les pertes d'habitats du poisson et des milieux humides, notamment par la réalisation d'aménagements de compensation dans la zone d'étude
Perte de couvert forestier et perturbation de la faune et des habitats	Respect des périodes de restriction pour les travaux dans l'eau et le déboisement. Maintenir la libre circulation des poissons durant les travaux. Végétaliser les milieux perturbés
Modification temporaire de l'écoulement des eaux de surface et de la qualité de l'eau	Installation de ponceaux temporaires et permanents pour assurer l'écoulement des cours d'eau. Présence de trousse d'urgence en cas de déversement et mise en place d'un protocole d'intervention d'urgence

Principaux impacts et mesures d'atténuation

Milieu physique et naturel – pendant les travaux (suite)

Impacts	Mesures d'atténuation
Risque d'érosion des sols et de transport des matériaux fins vers les cours d'eau	Mettre en place des mesures de protection contre l'érosion et le transport de sédiments vers les cours d'eau
Présence ou introduction d'espèces floristiques envahissantes	Effectuer le suivi et le contrôle des espèces floristiques envahissantes
Impact potentiel sur les espèces fauniques vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées	Respecter les périodes de restrictions pour les travaux dans l'eau et le déboisement. Maintenir la libre circulation du poisson durant les travaux

Principaux impacts et mesures d'atténuation

Milieu physique et naturel – après les travaux

Impacts/améliorations

Écoulement des eaux de surface régularisé

Végétalisation des milieux perturbés

Compensation de la perte d'habitats du poisson et de milieux humides, notamment par la réalisation d'aménagements de compensation dans la zone d'étude

Renaturalisation des sections routières abandonnées

Exemples de renaturalisation d'une route abandonnée

Km 28 sur la route 172 – travaux en 2010



Exemples de renaturalisation d'une route abandonnée

Km 28 sur la route 172 – travaux en 2010



Exemples de renaturalisation d'une route abandonnée

Rte 138, à l'est de Godbout – travaux réalisés en 2013

Milieu humide (2013)



Milieu humide (2015)



Exemples de renaturalisation d'une route abandonnée

Rte-389, km 97 – travaux réalisés en 2012



Rte-138, Lac Gobeil – travaux réalisés en 2004
(photo de 2010)



Échéancier du programme

Projet B

Étape en cours

- Période d'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) du 5 octobre 2015 au 4 février 2016

Prochaines étapes

- Dossier d'opportunité au Conseil des ministres
- Poursuite du processus environnemental (en vue de l'émission du décret environnemental)
- Préparation de l'étude d'avant-projet définitif
- Préparation des plans et devis
- Obtention des autorisations environnementales
- Dossier d'affaires au Conseil des ministres
- Appel d'offres public
- Réalisation du projet (construction)

Échéancier du programme

Projets D et E

Étape en cours

- Période d'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) du 5 octobre 2015 au 4 février 2016

Prochaines étapes

- Poursuite du processus environnemental (en vue de l'émission des décrets environnementaux)
- Préparation des plans et devis
- Obtention des autorisations environnementales
- Appel d'offres public
- Réalisation du projet (construction)

Coût et suivi

Ces projets s'inscrivent dans le Programme d'amélioration de la route 389 et seront réalisés à l'intérieur d'une enveloppe budgétaire globale de 468 M\$

Projet B

- Le coût du projet, incluant l'ensemble des activités, sera précisé à l'étape du dossier d'affaires, tel qu'exigé par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique

Projets D et E

- Certaines interventions des projets D et E sont déjà en cours sur les segments courts (non assujettis à la procédure d'évaluation environnementale)
- Les autres segments seront réalisés en fonction des priorités d'intervention, des disponibilités budgétaires et des autorisations gouvernementales pour l'ensemble du Programme d'amélioration de la route 389

WWW.MTQ.GOUV.QC.CA

COTENORD@MTQ.GOUV.QC.CA