

Numéro de projet 6703-10-ZZ01	Projet Gestion de projet — route 389	Responsable de la rencontre Michel Bérubé, dir.
Date : 17 janvier 2013	Heure 14 h	Endroit Salle de la communauté, Pessamit

But de la réunion

Information relativement au Programme d'amélioration de la route 389 — Volet environnement

Participants du Groupe de gestion intégré	Présent	Participant de la communauté	Présent		
Michel Bérubé, dir. Direction Côte-Nord, MTQ	x	Marielle Vachon, vice-chef	x		
André Bernatchez, gérant de projet, MTQ	x	Gérald Hervieux	x		
Nathalie Hovington, adjointe au directeur, MTQ	x	Adélar Benjamin	x		
Marie-Ève Morissette, agente de communication, MTQ	x	Jack Picard	x		
Maryse Hamann, gestionnaire de projet AECOM	x	Andrée Paul	x		
Normand Gauthier, responsable environnement, AECOM	x	Éric Canopé	x		
Colette Schwartz, responsable communications, AECOM	x	Marceline Picard	x		

COMPTE-RENDU

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
	Présentation du projet	La rencontre a donné lieu à deux présentations : <ul style="list-style-type: none"> • La planification d'un grand projet routier, les démarches entreprises à ce jour et les démarches à venir • L'environnement dans le cheminement d'un grand projet routier
	Introduction	Michel Bérubé Remerciements et présentation des membres du Groupe de gestion intégré présents.
	Présentation du projet	André Bernatchez, Maryse Hamann et Normand Gauthier
A	PRÉSENTATIONS Route 389, pour une route sécuritaire et fluide (17 janvier 2013)	<ul style="list-style-type: none"> • Objectifs de la rencontre : <ul style="list-style-type: none"> ○ Présenter le Programme d'amélioration de la route 389 ainsi que l'avancement des activités au cours de la dernière année; ○ Présenter le déroulement de la préparation d'un projet routier; ○ Exposer le processus environnemental dans un projet routier; ○ Recevoir les préoccupations et commentaires. • Le Programme : <ul style="list-style-type: none"> ○ Le contexte et ses objectifs : <ul style="list-style-type: none"> ○ amélioration de la sécurité routière et de la conduite automobile; ○ un investissement de 438 M \$; ○ accroissement de la mobilité et accès au Nord pour soutenir le développement économique; ○ croissance économique socialement responsable, en respect du développement durable. ○ Desserte de la route 389 : <ul style="list-style-type: none"> ○ La route 389, longue de 570 km, est le seul lien routier entre Baie-Comeau et Fermont. Elle dessert les municipalités, les entreprises, les organismes de service public de la province de Québec et du territoire du Labrador.

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Besoins et résultats recherchés : <ul style="list-style-type: none"> ○ Problématique : <ul style="list-style-type: none"> ▪ débit journalier moyen annuel; ▪ pourcentage élevé de véhicules lourds; ▪ plusieurs croisements routiers avec la voie ferrée; ▪ zones de dépassement rares; ▪ distance de visibilité réduite; ▪ topographie de terrain accidentée; ▪ peu d'accotements sécuritaires; ▪ plusieurs kilomètres de route non asphaltée; ▪ plusieurs accidents enregistrés dont 30 à 50 % impliquent des véhicules lourds. ○ Résultats recherchés : <ul style="list-style-type: none"> ▪ améliorer la fluidité de la circulation; ▪ améliorer la visibilité; ▪ améliorer la cohabitation transports lourds / voitures / véhicules hors normes; ▪ augmenter la sécurité des usagers de la route; ▪ diminuer les coûts d'entretien; ▪ économie de temps et de coûts de transport; ▪ diminuer le nombre d'accidents, notamment ceux qui impliquent des véhicules lourds; ▪ améliorer la conception de la route.

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<ul style="list-style-type: none"> • Stratégie de réalisation <ul style="list-style-type: none"> ○ Regroupement des interventions en cinq projets ○ Pourquoi? ○ Meilleure planification à long terme ○ Ampleur des projets réduite ○ Meilleur suivi de l'exécution des projets ○ Risque moindre dans l'échéancier général ○ Retombées locales pour plusieurs firmes de la région • Sommaire des interventions <ul style="list-style-type: none"> ○ Sommaire des interventions : <ul style="list-style-type: none"> ○ Des interventions seront faites sur 57 segments totalisant 200 km de route. ○ Description des projets <ul style="list-style-type: none"> ○ Projet A (km 478 à 564) : Consortium Roche-TDA, nouveau tracé de réfection majeur entre Fire Lake et Fermont, 100 M \$; ○ Projet B (km 0 à 22) : Dessau/Cegertec/LVM, correction de tracé et courbes sous standards (Baie-Comeau à Manic-2), 98 M \$; ○ Projet C (km 240 à 254) : BPR/AXOR, nouveau tracé dans le même corridor que la route existante (projet sinueux, localisé entre les points kilométriques 240 et 254), 40 M \$; ○ Projet D (km 22 à 110) : SNC-Lavalin inc., Correction de courbes sous-standards (Manic-2 à kilomètre 110), 120 M \$; ○ Projet E (km 111 à 212) : Genivar inc., Correction de courbes sous-standards (kilomètre 11 à Manic-Cinq), 80 M \$; ○ Total : 438 M \$.

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Démarches réalisées à ce jour : <ul style="list-style-type: none"> ○ Réalisation des études d'opportunité; ○ Préparation et octroi d'un mandat de gestion de projets: Mise en place du Groupe de gestion intégré MTQ-AECOM; ○ Démarrage et organisation du programme; ○ Approbation du Dossier de présentation stratégique; ○ Lancement des appels d'offres pour services professionnels; ○ Réception, évaluation de soumission et choix des prestataires; ○ Production des programmes de travail, négociation et signatures de marchés; ○ Début de l'ingénierie et des ÉIE; ○ Rencontre des élus, des groupes du milieu et de la population. ● Étapes d'un projet routier <ul style="list-style-type: none"> ○ Étude d'opportunité (étude des besoins et étude des solutions) <ul style="list-style-type: none"> ○ Évaluation du besoin de construire ou de corriger la route ○ Conception (avant-projet préliminaire et avant-projet définitif) <ul style="list-style-type: none"> ○ Élaboration de quelques scénarios de tracé ○ Analyse pluridisciplinaire en vue de déterminer le meilleur tracé ○ Plans et devis / libération de l'emprise (plans et devis préliminaires et plans et devis définitifs) <ul style="list-style-type: none"> ○ Conception finale de tous les éléments de la route : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Chaussées : ponceaux, glissières de sécurité, dévers, structure de chaussée, drainage, etc. ▪ Ponts : type, matériaux, longueur, largeur, nombre de travées, etc. ▪ Éclairage aux intersections (lorsque requis) ○ Libération de l'entreprise

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Construction (avant travaux et travaux) : <ul style="list-style-type: none"> ○ Appels d'offres publics d'entrepreneurs ○ Octroi des contrats de construction ○ En moyenne, 60 M \$ de travaux par année sur 10 ans ○ Évaluation : <ul style="list-style-type: none"> ○ Bilan par rapport aux coûts, aux délais et à la fonctionnalité ○ Transfert des ouvrages à l'entretien ○ Autorisations en environnement, MPO, TC : <ul style="list-style-type: none"> ○ Étude d'impact ou étude approfondie en environnement ○ BAPE ou consultation fédérale ○ Certificat d'autorisation ou décision ○ Autorisation selon l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ○ Certificat d'autorisation ○ Diverses autorisations comme pour les traversées de cours d'eau, l'habitat du poisson et autres ○ Etc. ○ Autorisations Villes, MRC, MRN : <ul style="list-style-type: none"> ○ Validation des Municipalités que le projet a fait l'objet d'un règlement du conseil et qu'il est conforme à la réglementation municipale. ○ Dossiers de présentation stratégique; ○ Dossier d'affaires initial; ○ Dossier d'affaires final : <ul style="list-style-type: none"> ○ Les grands projets sont intégrés à la Politique-cadre devant faire l'objet de l'approbation du gouvernement.

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
	<p>Route 389, l'environnement dans le cheminement d'un projet routier (17 janvier 2013)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les études d'impact en environnement <ul style="list-style-type: none"> ○ Cadre législatif environnemental des projets routier : <ul style="list-style-type: none"> ○ législation québécoise ○ législation canadienne ○ Principales étapes – Projets B, D et E, démarche provinciale : <ul style="list-style-type: none"> ○ avis de projet du promoteur; ○ directive du MDDEFP pour la réalisation de l'étude; ○ réalisation de l'étude d'impact, questions et commentaires du Ministère; ○ dépôt du rapport de l'ÉIE au MDDEFP; ○ consultations interministérielles par le MDDEFP et questions au MTQ; ○ réponses aux questions par le dépôt d'un addenda; ○ avis de recevabilité de l'ÉIE; ○ consultation publique de l'étude; ○ audience du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) par commission d'enquête, le cas échéant; ○ rapport du BAPE; ○ rapport d'analyse environnementale; ○ décision du gouvernement par décret et autorisation ministérielle. ○ Principales étapes – Projet A, démarche fédérale : <ul style="list-style-type: none"> ○ avis de projet; ○ évaluation de la portée du projet; ○ directives de l'autorité responsable; ○ étude d'impact; ○ participation du public selon les moments et les modalités indiquées : commentaires via le site Internet ou rencontres publiques;

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<ul style="list-style-type: none"> ○ rapport d'étude approfondie; ○ décision du Ministre; ○ octroi de permis. • L'environnement dans le cheminement d'un projet routier <ul style="list-style-type: none"> ○ Étapes de réalisation d'un projet routier ○ Assujettissement des projets aux études d'impact ○ Principaux enjeux environnementaux et sociaux : <ul style="list-style-type: none"> ○ collaboration avec les communautés autochtones; ○ relief accidenté et faible présence de matériaux pour la construction routière; ○ présence de nombreux lacs et cours d'eau; ○ espèces animales et végétales à statut précaire; ○ traversée d'aires protégées sous juridiction provinciale; ○ traversée de la réserve mondiale de la Biosphère Manicouagan-Uapishka; ○ accès au territoire pour les usagers de la route 389 : riverains, autochtones, touristes, entreprises, etc.; ○ exigences de projets de développement en cours ou à venir, s'il y a lieu; ○ retombées économiques. ○ Activités en environnement réalisées à ce jour : <ul style="list-style-type: none"> ○ invitation des communautés autochtones à une présentation du Programme; ○ diverses présentations aux élus municipaux, provinciaux, fédéraux et aux groupes concernés; ○ présentations publiques à Baie-Comeau et à Fermont; ○ rencontres avec les agences provinciales et fédérales et avec les bureaux régionaux des différents ministères;

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<ul style="list-style-type: none"> ○ publication trimestrielle du bulletin d'information <i>Accès 389</i>; ○ soumission des avis des cinq projets; ○ réception des directives provinciales et fédérales; ○ réorganisation du cheminement des études pour tenir compte de la modification de la LCÉE (2012). <ul style="list-style-type: none"> ● Activités à venir <ul style="list-style-type: none"> ○ Études d'impact en environnement ○ Rencontres régulières avec la population et les groupes concernés ● Impacts positifs du Programme <ul style="list-style-type: none"> ○ Amélioration de la sécurité routière ○ Meilleure fluidité de la circulation et meilleur accès au territoire ○ Facilitation de l'activité économique
B	QUESTIONS ET COMMENTAIRES	<p>Une carte est jointe au présent compte-rendu et montre la localisation des cinq projets A, B, C, D et E.</p> <p>Les commentaires et questions ont porté principalement sur des précisions ou des éclaircissements quant à la démarche de planification de projet et à l'évaluation environnementale.</p> <p>Route 389</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Plusieurs questions concernent des éléments spécifiques du Programme. Les informations apportées à ces questions sont les suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ○ La route 389 se termine à Fermont; ○ L'investissement de 438 M \$ s'étend sur une période 10 ans; ○ Le secteur de Manic-Cinq en bas du barrage n'est pas inclus dans le Programme; ○ Les firmes choisies réaliseront tout le travail préalable à la construction, aux études et aux plans et devis.

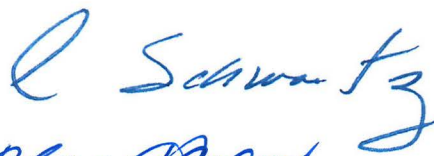
N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<p>Commentaires autochtones</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les participants ont émis le souhait que, lors des assemblées publiques, le Ministère fournisse un service de traduction simultanée innu - français, français - innu. Plusieurs membres de la communauté, particulièrement les plus âgés, ne parlent pas le français. Le Ministère a indiqué que ce service pourrait être inclus si la communauté souhaite la tenue d'une rencontre publique. • Les participants ont également demandé à être consultés dès le début du projet, notamment relativement à la directive, comme c'est le cas lors des consultations sur les évaluations environnementales fédérales et en respect des ententes de reconnaissance des droits indigènes. La communauté craint que le fait que les cinq firmes qui feront les études soient déjà choisies signifie que les principaux éléments du projet sont déjà déterminés sans consultation des communautés autochtones. À titre d'exemple, les documents présentés ne mentionnent pas la nécessité d'obtenir l'approbation des communautés autochtones comme c'est le cas pour les municipalités, entre autres. M. Picard rappelle que la route 389 touche à l'ensemble du territoire revendiqué par les autochtones et a un impact sur les activités des membres de la communauté. • Le MTQ a indiqué que, au contraire, les consultations tenues dans le cadre de ce projet sont conformes au processus habituel et même davantage. Il indique également que la directive provinciale est générique, mais que les études d'impact environnemental tiendront compte de la réalité actuelle. Les études terrains ne font que commencer. À titre d'exemple, les études environnementales s'échelonneront sur environ deux ans, de 2013 à 2015. Les communautés seront consultées dans le cadre de ces études, si elles le souhaitent. À cet égard, M. Picard précise que les données sur les usages du milieu datent de 2004 et sont désuètes. • Le fait que les documents de présentation ne soient pas disponibles a été jugé non acceptable par le Conseil. Le Conseil a indiqué que, quand le Secrétariat aux affaires autochtones mène une consultation, les documents sont toujours remis au Conseil. Le Conseil en fait même une condition à la poursuite de la démarche d'information et de consultation du Programme d'amélioration de la route 389, notamment à l'organisation d'une assemblée publique pour la communauté de la réserve. Le MTQ indique que des documents sont disponibles sur le site Internet du Ministère et que la non diffusion d'une version papier est une directive politique. Le MTQ indique que la seule façon d'obtenir une copie électronique ou papier est d'en faire la demande écrite au ministre des Transports avec une copie conforme au Secrétariat aux affaires autochtones.

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<p>Environnement et milieu humain</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seul le projet A (Fire Lake Fermont) est soumis à une évaluation environnementale approfondie du fédéral, mais selon l'ancienne Loi, celle qui a précédé les changements de 2012. Cependant, la Loi sur les Pêches s'applique à tous les projets. • Sur le territoire, il existe des troupeaux de caribous forestiers et de caribous migrateurs-toundriques. La communauté demande si la route est dans l'aire de déplacement des caribous et si des passages seront construits comme c'est le cas pour la route 175. Il y a des caribous forestiers dans le secteur de Manic-Cinq et dans le secteur plus au sud. Le MTQ confirme que les déplacements des caribous seront pris en compte. • La communauté juge aussi essentiel de tenir compte des différents aspects du milieu humain des autochtones. Ces préoccupations doivent être inscrites dans la directive de l'étude d'impact environnemental. Le MTQ précise que le projet C ne répond pas aux critères prescrits pour une étude d'impact. Pour ce qui est des projets D et E, seuls les tronçons de plus d'un kilomètre feront l'objet d'une étude d'impact conformément à la loi. Mais, dans tous les cas, les aspects humains seront pris en compte. • Le gouvernement a déclaré que 50 % du territoire du Plan Nord serait protégé. La communauté demande quelle partie du territoire sera protégée et si la route est dans ce secteur? Le Ministère mentionne que les aires protégées ne seront pas situées dans les zones déjà occupées. M. Picard précise que le projet A pourrait être dans l'aire protégée pour la protection du caribou forestier. Il y a aussi les rivières Carheil et Pékan dans la réserve de Manicougan-Uapishka à protéger. <p>Priorités</p> <ul style="list-style-type: none"> • La communauté souligne qu'un des objectifs du Programme est d'accroître la fluidité de la route 389. Or, on se questionne sur l'ordre de priorité des projets. Le projet A au nord est classé premier bien qu'il y ait peu d'achalandage dans ce secteur. Ne devrait-on pas tenir compte du nombre d'accidents pour fixer les priorités de réalisation? Le MTQ reconnaît que la circulation est moindre au nord. Toutefois, cette route est le seul lien routier vers la Ville de Fermont qui se développe rapidement et les travaux à faire sont importants, trop importants pour faire partie des travaux d'entretien annuel. C'est pour cette raison que le projet est inclus dans le Programme d'amélioration. Par ailleurs, le classement des projets, A, B, C, n'indique pas l'ordre de

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
		<p>priorité en termes d'importance. Le Programme a été divisé en cinq projets pour des raisons d'efficacité. Les travaux se feront en parallèle. Il faut aussi souligner que, présentement, l'enveloppe du Programme est de 438 M \$. C'est une enveloppe fermée et les travaux seront réalisés jusqu'à épuisement du budget. Certains segments pourraient donc ne pas être faits. Ceux-ci seraient localisés dans les projets D et E. Il est certain que les segments moins sécuritaires comme les sinueux seront priorisés. La prise en compte de l'achalandage signifie également, à titre d'exemple, qu'au nord de Manic-Cinq la route est moins large. L'emprise totale des travaux – largeur du projet - est en deçà de 35 m de largeur, ce qui explique pourquoi les travaux situés les plus au nord sont exclus des études d'impact provinciales.</p> <p>Autres considérations</p> <ul style="list-style-type: none"> • La communauté souhaite savoir si le Ministère tient compte du projet du CN dans la région de Fermont. Le MTQ informe l'assemblée que le projet n'entre pas en conflit avec celui du CN. Actuellement, trois scénarios sont envisagés pour le nouveau tracé de la voie ferrée. Le MTQ a fait une mise en réserve pour ses propres ouvrages ce qui signifie que tout promoteur doit consulter le Ministère avant d'aller de l'avant avec son projet. • Pour ce qui est du projet B, la Ville de Baie-Comeau a déjà pris position pour un tracé (le tracé du milieu) et d'autres groupes ont déjà manifesté leur préférence. Toutefois, aucune décision n'est encore prise et trois scénarios seront étudiés. Pour ce qui est des tronçons qui ne seront pas retenus, le Ministère, avec les organismes concernés, évalueront à qui seront confiés la propriété et l'entretien de ces tronçons. M. Picard mentionne que des villégiateurs pourraient s'opposer au changement du tracé actuel de la route 389. Le Ministère précise qu'il n'y aura qu'une route 389, mais que les tronçons qui font partie des scénarios non retenus ne seront pas nécessairement abandonnés. • On demande si la route 389 a été classée route nationale. La route 389 est classée route nationale, mais aucun investissement fédéral n'a été annoncé. M. Picard dit que le député Peter Panashue du Labrador pourrait aider à cet égard. • La communauté aimerait savoir s'il y aura des retombées pour la communauté, s'il y aura des ententes de signées. Le Ministère spécifie que les contrats de construction feront l'objet d'appels d'offres publics. Pour ce qui est des ententes, il faut parler au gouvernement à un niveau supérieur. M. Picard souligne qu'il y a une entente de principe en ce qui a trait aux territoires innus.

N°	Sujet discuté	Éléments clés des discussions
D	ÉVALUATION GLOBALE	Les participants ont apprécié la rencontre.

Préparé par Colette Schwartz, B.Sc., M.Sc., MBA :



Vérifié par Maryse Hamann, ing., M.Ing. :



RQP, Magali Daille, MBA :