
De: Lavoie, Guillaume <Guillaume.Lavoie@mtq.gouv.qc.ca>
Envoyé: 9 novembre 2015 13:20
À: Boutin, Anne-Lyne (BAPE)
Cc: Bérubé, Michel; Hubert, Dany; Lachapelle, Vicky; Girard, Lysanne; Bernatchez, André
Objet: TR: BDE_R389 Question de la commission du BAPE - DQ1 (nos 1 à 8)
Pièces jointes: DQ1_Questions_et_reponses_MTQ_2015_11_09.pdf

Bonjour Mme Boutin,

Vous trouverez en pièce jointe les réponses aux questions posées par la Commission le 5 novembre dernier.

N'hésitez pas à me joindre s'il y avait un problème.

Bonne journée!

Guillaume Lavoie

Coordonnateur des opérations régionales et des activités publiques
Direction des communications
Ministère des Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone: 418 644-1537 poste 2558
Télécopieur: 418 643-1269
guillaume.lavoie@mtq.gouv.qc.ca

**Questions complémentaires du 5 novembre 2015
adressées au ministère des Transports
(DQ1, n^{os} 1 à 8)**

Question 1

Il est fait mention dans l'étude d'impact que la route est sous la responsabilité du MTQ depuis 1973 (tronçon E, PR3.2, p. 4). De plus, on mentionne que l'emprise requise pour le projet est située « sur les terres du domaine de l'État qui sont sous la gestion du MERN/MFFP » (selon l'étude d'impact des tronçons B, E versus D) et « mise en réserve » par le MTQ (tronçon B, PR5.1, p. 5 ; tronçon D, PR3.1, p. 6.18 et 6.19 ; tronçon E, PR3.2, p. 35).

Les projets routiers de plus de 1 km de longueur, dont l'emprise moyenne est de plus de 35 m de largeur, sont assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement si l'emprise n'appartenait pas déjà à l'initiateur du projet au 30 décembre 1980.

- a) Veuillez expliquer ce qu'impliquent les termes « sous la gestion », « mise en réserve » et « transfert de gestion ».
- b) À qui appartient l'emprise actuelle de la route 389 ? Depuis quand ?
- c) Est-ce qu'un transfert de gestion des terres du domaine de l'État est l'équivalent d'un changement de propriété au sens du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement ?

Réponses :

- a) Lorsque le MTQ possède la gestion d'une Route (qu'elle est « sous sa gestion »), celui-ci a la responsabilité de l'entretien des toutes les infrastructures de la route reliées à sa mission. Certaines ententes avec les municipalités ou organismes viennent baliser la responsabilité de l'entretien de certaines structures comme les trottoirs situés dans l'emprise.

La « mise en réserve » est un processus par lequel une certaine superficie de terrains est réservée, à quiconque en fait la demande, pour une acquisition future lorsque les besoins finaux sont connus. Cette mise en réserve oblige le MERN à consulter le bénéficiaire de celle-ci pour toute demande d'un tiers qui voudrait acquérir une partie de ladite superficie.

« Transfert de gestion » signifie que le MERN transfère la gestion du terrain au MTQ pour que ce dernier gère la route et ses infrastructures. À l'inverse, lorsque le MTQ procède à un abandon de gestion, le terrain est remis au MERN lorsque la route abandonnée est renaturalisée ou encore à un tiers, comme une MRC, une municipalité ou autre, lorsque la route est conservée praticable.

- b) L'emprise actuelle de la route 389 est sous la gestion du MTQ depuis l'adoption de la Loi sur la voirie de 1993.
- c) Oui, sur les terres du domaine de l'État, un transfert de gestion entre ministères est équivalent à un changement de propriété sur les terres privées.

Question 2

Dans l'étude d'impact du tronçon D, on constate que tous les segments décrits aux pages 5.6 à 5.11 ont une largeur d'emprise inférieure à 35 m, sauf un. La largeur moyenne de l'emprise de l'ensemble du tronçon D est évaluée à 27,5 m (tronçon D, PR3.1, p.5.6 à 5.11).

- a) Veuillez clarifier les différents termes qualifiant le concept « d'emprise » dans les études d'impact (tels qu'« emprise légale », « emprise de travail », « emprise de terrassement », etc.).
- b) Veuillez expliquer laquelle de ces emprises doit être considérée au sens du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement.
- c) Veuillez expliquer quels sont les motifs qui ont permis de conclure que les segments de moins de 35 m de largeur d'emprise, au niveau du tronçon D, sont également soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Réponses :

- A) L' « emprise légale » représente l'emprise officielle qui sera demandée par le MTQ au MERN lors du transfert gestion.**

L' « emprise de travail » et l' « emprise de terrassement » sont similaires à la seule différence que l'emprise de travail inclut le déboisement à l'extérieur des limites de terrassement.

- B) L'emprise de travail est celle à considérer au sens du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement. Le MTQ a d'ailleurs consulté le MDDELCC à cet effet au début du Programme d'amélioration de la route 389, afin de s'en assurer.**

- C) Les largeurs moyennes d'emprises identifiées dans l'étude d'impact ont été calculées en avant-projet préliminaire, au moment où la conception du projet est peu avancée. Pour ce type de route, on utilise un gabarit de type C, qui a une emprise nominale de 35 mètres. Le MTQ sait, par expérience, qu'une route construite avec un tel gabarit dans des secteurs aussi accidentés que ceux que l'on retrouve sur la route 389 se traduira par une emprise moyenne supérieure à 35 mètres en plans et devis finaux. Le Ministère a donc agi par mesure préventive.**

Question 3

Vous mentionnez dans les études d'impact, pour les tronçons B et D, que des inventaires des espèces floristiques à statut particulier dans les habitats touchés seront effectués avant le début des travaux et que ce rapport « traitera, en fonction des résultats de ces inventaires, de l'impact du projet sur les EFMVS » (tronçon D, PR3.3, p. 2.8 ; PR5.2.1, p. 4 ; tronçon B, PR5.2.1, p. 7). Le MDDELCC note que l'évaluation des impacts est nécessaire à l'évaluation de l'acceptabilité du projet, mais qu'un inventaire exhaustif doit être fait seulement lors de la demande de certificat d'autorisation (tronçon D, PR6, note 17).

- a) Ces inventaires ont-ils été effectués ? Si oui, veuillez déposer le rapport.
- b) Sinon, quels sont les facteurs limitants qui ne permettent pas de faire les inventaires actuellement ?

Réponses : les inventaires sont faits et aucune présence de ces espèces n'a été répertoriée. Les rapports sont en cours de production et vous seront transmis lorsqu'ils seront prêts.

Question 4

Il est fait mention dans les études d'impact de « remise en production » des corridors de route abandonnés (tronçon D ; PR3.1, p. 6.17).

- a) De quelle façon sera effectuée la restauration de ces corridors ? Expliquez et distinguez quelles mesures seront prises pour les milieux forestiers, humides et aquatiques.
- b) Qui sera responsable de cette restauration (financièrement, matériellement, suivis)?
- c) Quels sont les délais envisagés ?
- d) Les coûts estimés de cette restauration sont-ils inclus dans les coûts estimés du projet ?

Réponses :

- A) Les corridors de route abandonnés seront remis en production en adoucissant les pentes de la route abandonnée et en reboisant le corridor selon les exigences du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs. Ce dernier a indiqué que le pin gris est l'espèce favorisée, car elle pousse mieux dans le type de corridor où elle sera plantée. Le pin gris est également favorable à la présence du caribou forestier.**

Au niveau des milieux humides et aquatiques, le MTQ est présentement en discussion avec le MDDELCC pour déterminer la compensation à réaliser dans ces milieux, de même que la façon de le faire. Ce processus se fait en parallèle de l'avancement des plans afin de connaître les empiétements réels.

- B) Le MTQ est responsable des restaurations de milieux et des suivis et en assumera les coûts.**
- C) Les clauses de restauration sont prévues à même les contrats de construction pour les restaurations pouvant être réalisées à l'intérieur de la zone de travaux de chacun des segments. Si l'autocompensation ne peut être atteinte à l'intérieur même des segments reconstruits, un programme de compensation sera alors proposé au MDDELCC et sera réalisé dans les meilleurs délais.**
- D) Les coûts sont effectivement estimés dans les projets, ainsi qu'une réserve dans l'analyse de risques du Programme d'amélioration de la route 389.**

Question 5

Pour les tronçons B et D, la vitesse de conception est fixée à 100 km/h. Pour le tronçon E, le consultant propose une vitesse de conception de 90 km/h (tronçon E, PR3.1, p. 97). Lors de la première partie de l'audience, le représentant du Ministère a mentionné que la diminution de la vitesse de conception à 90 km/h était acceptable compte tenu du fait que la route 389 est située en milieu forestier et qu'il y a peu d'accès et d'intersections. Cela permettrait notamment de diminuer les coûts du projet (DT1, p. 86 et 87).

- a) Est-ce que la vitesse affichée variera d'un tronçon à l'autre ? Veuillez préciser quelle sera la vitesse affichée pour chacun des tronçons.
- b) Pourquoi ne pas avoir utilisé la même vitesse de conception pour les trois tronçons ?
- c) Quelle serait la vitesse de conception des tronçons A et C ?

Réponses :

A) La vitesse affichée sera la même sur les trois projets et pour tous les tronçons, soit 90 km/h comme la majorité des routes nationales pavées.

B) La vitesse de conception n'a pas été fixée à 100 km/h, il s'agit plutôt de la vitesse de conception visée par les normes du Ministère pour une route affichée à 90 km/h. La vitesse de conception minimale visée pour la route 389 est la même pour les cinq projets, soit 90 km/h.

Le Programme d'amélioration de la route 389 est particulier en ce sens que la route n'est pas entièrement refaite et le défi des concepteurs est de ne pas créer de pièges pour les usagers. Une attention particulière est portée afin que la route projetée soit conçue afin de s'harmoniser avec les segments non reconstruits.

C) La vitesse de conception visée est la même pour les cinq projets.

Question 6

Vous mentionnez que plusieurs véhicules peuvent stationner en bordure de route (tronçon D, PR3.1, p. 4.9).

- a) Est-ce que cette pratique entraîne des problèmes de sécurité routière dans la situation actuelle ?
- b) Le cas échéant, quels moyens pourraient être mis en place pour sécuriser cette pratique ?

Réponses :

- a) Les accotements existants étant de largeurs insuffisantes et variables (0,5 à 2,0 mètres en général), lorsqu'un usager de la route doit s'arrêter et se stationner en urgence sur l'accotement, son véhicule peut alors empiéter sur la chaussée.
- b) Les segments qui seront reconstruits auront des accotements uniformes de 2,5 mètres, ce qui permettra aux usagers de stationner leurs véhicules entièrement à l'extérieur de la chaussée avec une marge de sécurité. De plus des voies de refuge d'une largeur de 4 mètres seront construites à des intervalles réguliers d'environ 10 kilomètres dans les segments reconstruits, ce qui augmentera les possibilités de stationnement temporaire sécuritaire sur la 389.

Question 7

Sachant que les communications par cellulaire ne sont pas disponibles partout le long de la route 389, de quelle façon les accidents sont-ils signalés généralement ?

Réponse :

Généralement les gens circulant sur la route 389 se portent au secours des usagers en difficulté, en les faisant monter dans leur véhicule ou en communiquant avec la police aussitôt que possible, soit à l'aide des téléphones SOS présents sur la route 389 ou en arrivant dans le secteur de Baie-Comeau. Certains usagers fréquents de la route 389 possèdent des téléphones satellites qui rendent la communication possible dans la majorité des cas. Finalement certains

véhicules fournis aux employés du Ministère qui travaillent au Centre de services de Baie-Comeau ainsi que ceux d'Hydro-Québec, ont des systèmes de radio communication. Les employés peuvent alors venir en aide aux gens en difficulté.

Question 8

À l'étude d'impact du tronçon B, il est mentionné qu'à Baie-Comeau, « lorsque l'on a demandé aux participants quelle solution ils considéraient comme optimale pour le projet B, la majorité en vient à la même conclusion que l'étude d'opportunité et opte pour la solution 2 » (tronçon B, PR3.1, p. 129). Veuillez préciser le nombre de personnes sondées et les résultats en valeurs absolues.

Réponse :

Comme mentionné dans le document qui vous a été remis et que vous avez nommé DA3, soit le compte-rendu des journées portes ouvertes, 37 personnes ont rempli le sondage. Parmi elles, 32 ont indiqué préférer la solution 2, une personne a choisi la solution 1 alors que trois personnes ont sélectionné la solution 3.