



Envoi par courriel

Québec, le 5 novembre 2015

Monsieur Michel Bérubé
Directeur
Ministère des Transports
Direction Territoriale de la Côte-Nord
625, boulevard Laflèche, bureau 110
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5

**Objet : Projet d'amélioration de la route 389 entre Baie-Comeau et Manic 5
Questions complémentaires du 5 novembre 2015 (DQ1, n^{os} 1 à 8)**

Monsieur,

À la suite de la première partie de l'audience publique, la commission d'enquête et d'examen chargée du dossier désire obtenir des renseignements complémentaires.

Veillez trouver, annexées à la présente, des questions pour lesquelles les réponses sont attendues d'ici le 10 novembre prochain compte tenu de l'échéancier dont dispose la commission pour la réalisation de ses travaux et de la deuxième partie de l'audience qui débutera le 17 novembre prochain.

Il est également possible que d'autres questions vous soient acheminées ultérieurement au cours de la période du mandat.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Original signé

Anne-Lyne Boutin
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

c.c. : M. Guillaume Lavoie

p.j.

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.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 ?

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 que « 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 ?

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) Si non, quels sont les facteurs limitants qui ne permettent pas de faire les inventaires actuellement ?

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 ?

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 ?

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 ?

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 ?

Question 8

À l'étude d'impact du tronçon B, il est mentionné que, 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.