

Envoi par courriel et par télécopieur : 514 840-3826

270

DQ12

Projet d'expansion du réseau de transport en  
Minganie – Raccordement du complexe de la  
Romaine

Côte-Nord

6211-03-073

Québec, le 23 juin 2010

Madame Carole Ménard  
Conseillère - Gestion stratégique  
Direction principale - Projets de transport et construction  
Hydro-Québec Équipement et services partagés  
855, rue Sainte-Catherine Est, 17<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2L 4P5

**Objet : Projet d'expansion du réseau de transport en Minganie –Raccordement  
du complexe de la Romaine**

*Questions complémentaires du 23 juin 2010 (DQ12, n<sup>os</sup> 29 et 30)*

---

Madame,

En référence au dossier présentement à l'étude, la commission chargée de l'examen du projet désire obtenir des renseignements complémentaires.

Veuillez trouver, annexées à la présente, des questions dont une réponse rapide de votre part serait appréciée, soit d'ici le 30 juin compte tenu des travaux de la commission en cours.

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

Anne-Lyne Boutin  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

p.j.

**Questions complémentaires du 23 juin 2010 (DQ12, n<sup>os</sup> 29 et 30)  
Adressées au Promoteur**

---

**29. La part des véhicules légers dans la circulation induite par le projet de raccordement**

Dans les prévisions de circulation induites par le projet de complexe hydroélectrique de la Romaine, on distinguait les véhicules lourds des véhicules légers. Globalement, selon ces prévisions, les véhicules légers représentaient la majorité (plus de 80 %) des passages de véhicules attribuables au projet pour la période de 2010 à 2020 (réponse du 24 novembre 2008, tableau DQ9-4-5, p. 10 du DQ9.1).

En ce qui concerne le projet de raccordement, les prévisions de circulation induite présentées dans l'étude d'impact et à l'audience distinguent les passages de camions de bois des passages de camions de matériel et d'équipement. Les véhicules légers ne semblent pas avoir été comptabilisés dans ces prévisions.

**Doit-on comprendre que l'apport des véhicules légers a été jugé négligeable ?  
Sinon, quel serait-il pour les années considérées (2011 à 2014 et 2015 à 2018) ?**

**30. L'interdiction du frein moteur**

À quelques reprises, Hydro-Québec a évoqué la possibilité d'interdire l'usage du frein moteur dans les villages (PR5.1, p. 122; M<sup>me</sup> Christiane Rompré, DT1, p. 63). Il était surtout question d'inciter les entrepreneurs et les camionneurs à cet effet. Dans sa présentation à la réunion du 17 mai, le ministère des Transports soulignait que les municipalités ne pouvaient pas interdire formellement les freins moteurs sur leur territoire (DQ10.1). Par ailleurs, dans une réponse à des questions écrites de la commission du 25 mai, Hydro-Québec disait être en train de travailler à la mise en place des mesures d'atténuation des impacts du transport lourd et que les mesures déjà en place incluaient la sensibilisation des camionneurs au respect des limites de vitesse (DQ4.1, p. 5).

**Pourriez-vous nous dire où en sont les démarches de sensibilisation auprès des entrepreneurs et des camionneurs pour restreindre l'usage des freins moteurs aux abords des villages. A-t-on obtenu un consensus sur la façon de faire ? Y a-t-il eu des résultats concrets ?**