

Québec, le 28 août 2012

290

DQ44.1

Projet de parc éolien de la Seigneurie de
Beaupré – 4 dans la MRC de La Côte-de-Beaupré

6211-24-053

Madame Marie-Josée Harvey
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet : Projet du parc éolien de la Seigneurie de Beaupré – 4/ MRC de La Côte-de-Beaupré
Réponse du MTQ à la question complémentaire du 20 août 2012 (DQ44 n° 13)**

Madame,

Dans le cadre de l'audience publique sur le projet mentionné ci-dessus, la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), chargée de ce dossier, a soumis au ministère des Transports du Québec (MTQ) la question complémentaire du 20 août 2012.

Nous vous faisons parvenir des précisions à la réponse du MTQ aux sous-questions 13 A et 13 B (DQ44). Dans ce contexte, nous vous demandons de remplacer le document initial du 23 août 2012 par celui daté du 28 août 2012.

Si des renseignements supplémentaires sont nécessaires, vous pouvez communiquer avec la soussignée, à la Direction de la Capitale-Nationale, au 418 380-2003, poste 2250.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Mudzo Maractho, M. ATDR
Service des inventaires et du plan

MM

p. j.

c.c. M. Jean-François Saulnier, ing., directeur, Direction de la Capitale-Nationale
M. Richard Ringuette, ing., chef, service des Inventaires et du plan, DCNAT
M. David Boudreault, chef, service de l'Environnement, Direction de l'environnement et
de la recherche
M. Carl Bélanger, ing., chef, service des Projets, DCNAT
M. Rémy Guay, ing., chef, Centres de services de la Capitale-Nationale

**Réponse du ministère des Transports du Québec (MTQ)
à la commission du BAPE, chargée de l'étude du projet de parc éolien
de la Seigneurie de Beaupré – 4**

Question complémentaire du 20 août 2012 (DQ44 n° 13)

Question 13

Dans une réponse antérieure du MTQ à la Commission, vous précisez au document DQ15.1, p. 2, que « Les chemins d'accès aux ressources ont pour vocation exclusive de conduire à des zones d'exploitation forestière et minière, à des installations hydroélectriques ou autres services publics, à des zones de récréation et de conservation de compétences provinciale ou fédérale, ou encore à des carrières exploitées par le ministère des Transports ».

Vous précisez que « la définition et les règles de sélection établies pour les routes d'accès aux ressources font en sorte que, lorsqu'une route correspond à la fois au réseau des routes locales et à celui des routes d'accès aux ressources, la route est classée dans le réseau des routes locales »

- A. *Sachant que la section du rang Saint-Antoine dont il est question était de responsabilité municipale et que le MTQ a accepté de prendre en charge la responsabilité de cette section en 1996, à la demande de la municipalité, et que cette route sert également à la circulation locale, pourriez-vous expliquer à la commission les raisons justifiant qu'une autre classe de route, telle que les routes régionales, collectrices ou locales, n'est été sélectionnée pour ce tronçon.*

Réponse à la question 13 A.

C'est la vocation d'une route qui détermine sa classification fonctionnelle dans un réseau routier ou un autre. Le tronçon d'environ 450 mètres du rang Saint-Antoine, compris entre le rang Saint-Léon et le chemin de l'Abitibi-Price, a été classé dans le réseau des routes d'accès aux ressources, puisqu'il donne accès aux ressources forestières sur le territoire.

Selon les critères de classification et l'analyse réalisée pour la reprise de ce tronçon de route par le MTQ en 1996, on peut noter que, même si cette route a pour vocations de donner accès aux résidents permanents, correspondant à la classe locale, et de donner accès aux ressources sur le territoire, c'est la classification dans le réseau des routes d'accès aux ressources qui a été retenue exceptionnellement.

Le tronçon du rang Saint-Antoine a été classé dans ce réseau, puisqu'il était utilisé dans une forte proportion par les véhicules de transports des ressources forestières, comparativement à la circulation locale. Quelques cas similaires sur le territoire du Québec ont été classés dans le réseau d'accès aux ressources pour la même raison.

De plus, pour la vitalité de ce territoire, il est primordial de conserver ce tronçon de route à vocation d'accès aux ressources dans le réseau de camionnage provincial pour venir compléter ce réseau en continuité avec le rang Saint-Léon (voir, en pièces jointes, la carte du réseau de camionnage-Localisation St-Ferréol/St-Tite et celle du réseau de camionnage rang St-Antoine).

Il est aussi important de mentionner que la circulation des camions est interdite sur le tronçon de la route régionale 360, qui dessert le centre de ski du Mont Sainte-Anne, et ce, de l'intersection avec la route 138 (à Beaupré) jusqu'à celle avec le rang Saint-Léon. Pour ce qui est du réseau municipal, il est essentiel de souligner que la circulation des camions est également prohibée sur une grande partie du rang Saint-Antoine et sur tout le parcours du rang Sainte-Marie (voir, en pièce jointe, la carte du réseau de camionnage rang Ste-Marie).

Question 13

B. Théoriquement, quelle classe de route serait appropriée pour cette section du rang St-Antoine ?

Réponse à la question 13 B.

Comme précisé dans l'argumentaire détaillé à la réponse 13 A, le tronçon du rang Saint-Antoine a été classé dans le réseau des routes d'accès aux ressources, même s'il donne accès dans une petite proportion à la population rurale permanente. Selon les critères de la classification fonctionnelle, il ne pourrait être classé autrement et sa classification dans un réseau d'accès aux ressources demeure pertinente.

À ce titre, les définitions des autres classes de route sont reprises dans les paragraphes suivants.

Les routes régionales comprennent les liaisons entre les agglomérations urbaines secondaires (généralement entre 5 000 et 25 000 habitants) de même qu'entre celles-ci et les agglomérations urbaines principales, les liaisons des centres ruraux (moins de 5 000 habitants) à caractère industriel, les accès aux stations touristiques majeures, de même qu'aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance régionale. Les routes servant de seconde liaison entre deux agglomérations urbaines principales peuvent également faire partie de cette classe.

Les routes collectrices comprennent les liaisons des centres ruraux (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations urbaines et aux dessertes maritimes ou aériennes en région éloignée, de même que les principaux accès aux parcs gouvernementaux et aux stations touristiques d'importance régionale. Les routes servant de seconde liaison entre les agglomérations urbaines secondaires peuvent également faire partie de cette classe.

Pour rappel, la Commission peut aussi se référer aux définitions des **chemins d'accès aux ressources**, des **routes locales de niveau 1, 2 et 3** qui ont été transmises dans la réponse du MTQ à la question 5 A (11 juillet 2012) en réponse à la question complémentaire du 6 juillet 2012 de la Commission (DQ15 n° 5).

Question 13

- C. *Veillez expliquer quelles seraient les différences entre la classe accès ressource et la classe de route théoriquement appropriée au regard de l'application de la politique du bruit routier, de la qualité de l'air (poussière), et des autres normes, politiques et règlements sur les nuisances.*

Réponse à la question 13 C.

La **classification des routes** du ministère des Transports du Québec n'a pas comme critère les nuisances. Après vérification par les responsables du Service de l'environnement du MTQ, il n'existerait pas de normes québécoises relatives à l'entretien des routes en termes des nuisances, notamment dans le *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère* (Q-2, r.4.1). En effet, le MTQ applique ses propres normes d'entretien aux routes sous sa responsabilité. Ces normes internes ne sont pas réglementaires et ne peuvent donc être imposées. Toutefois, elles peuvent servir de critères ou de références aux autres exploitants de routes.

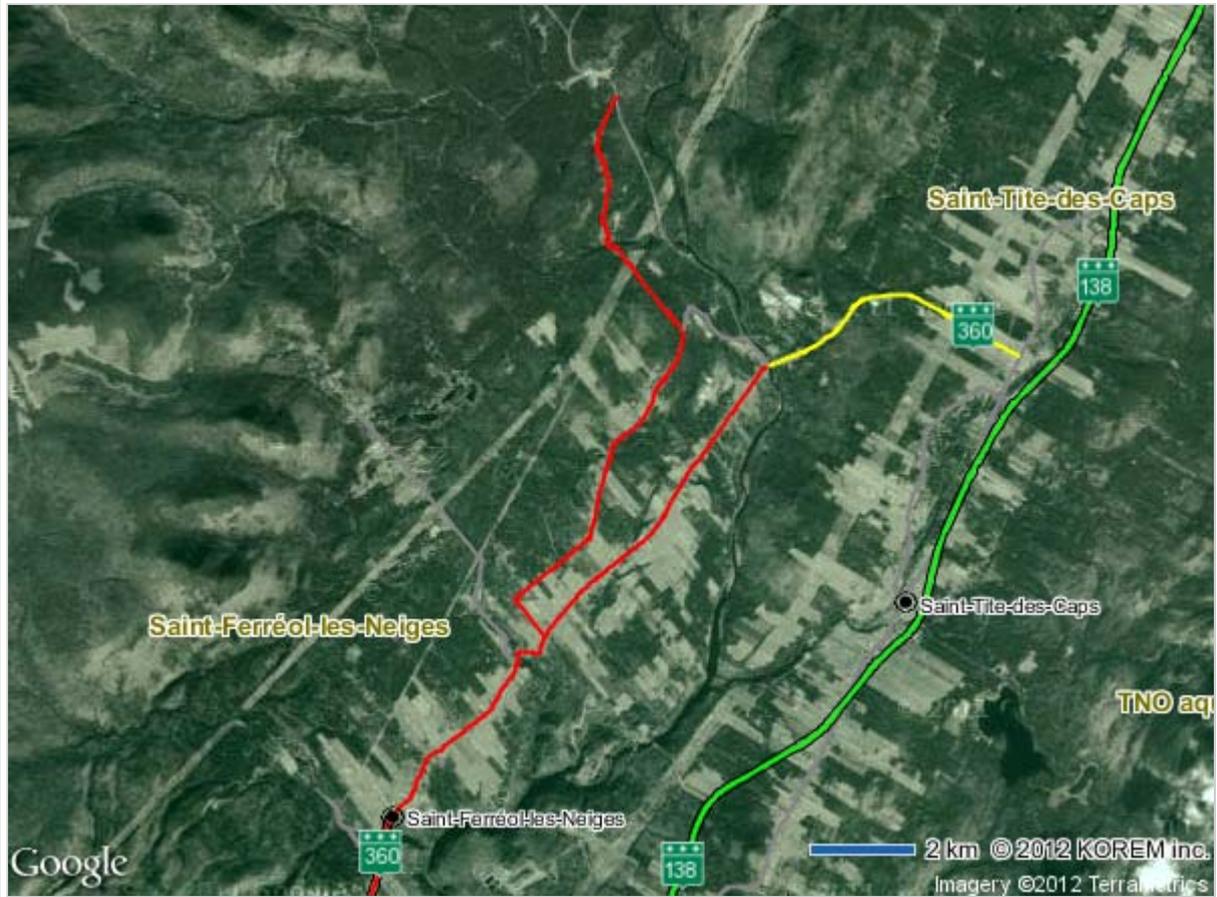
En ce qui a trait au **bruit routier**, la *Politique sur le bruit routier* vise à prévenir et à atténuer les nuisances sonores générées par le réseau routier du ministère des Transports. L'approche corrective et l'approche de planification intégrée de la politique reposent notamment sur la présence d'usages sensibles (utilisation du sol à des fins résidentielles, institutionnelles ou récréatives) en bordure du réseau routier. Cependant, ces deux approches ne se basent pas sur la classification fonctionnelle.

Par ailleurs, il en est de même pour les mesures propres aux chantiers du Ministère. Ainsi, les normes concernant les mesures d'atténuation environnementales temporaires ou encore les devis spécifiques à la gestion du bruit de chantier sont indépendants de la classification de la route. En somme, ce sont la nature et l'ampleur des travaux, les caractéristiques du milieu naturel et la présence de zones habitées qui dictent les mesures à prendre.

Quant aux **poussières**, les normes exigent le recours aux abats-poussières lorsque les conditions d'empoussièrement dépassent certains seuils sécuritaires. Ces normes sont aussi indépendantes de la classification fonctionnelle des routes entretenues. Ces conditions sont précisées à la norme 6322-2.

Mudzo Maractho (M. ATDR)
Service des inventaires et du plan
Direction de la Capitale-Nationale du MTQ

28 août 2012



Carte du réseau de camionnage provincial

Auteur : MTQ_MTL

Description :

Mise à jour du réseau de camionnage: 25 juillet 2012

Imprimée le : 23 août 2012

Légende

Réseau de camionnage
Mise à jour: 25 juillet 2012

-  Autre route ou chemin non-classifié
-  Route de transit
-  Route interdite
-  Route interdite partiellement
-  Route restreinte



Carte du réseau de camionnage provincial

Auteur : MTQ_MTL

Description :

Mise à jour du réseau de camionnage: 25 juillet 2012

Imprimée le : 23 août 2012

Légende

Réseau de camionnage

Mise à jour: 25 juillet 2012

-  Autre route ou chemin non-classifié
-  Route de transit
-  Route interdite
-  Route interdite partiellement
-  Route restreinte



Carte du réseau de camionnage provincial

Auteur : MTQ_MTL

Description :

Mise à jour du réseau de camionnage: 25 juillet 2012

Imprimée le : 23 août 2012

Légende

Réseau de camionnage

Mise à jour: 25 juillet 2012

-  Autre route ou chemin non-classifié
-  Route de transit
-  Route interdite
-  Route interdite partiellement
-  Route restreinte