

**Mandat portant sur *Les enjeux liés à l'exploration et l'exploitation du gaz de schiste dans le shale d'Utica des basses-terres du Saint-Laurent***

**Questions complémentaires du 27 mai 2014 (DQ17, n<sup>os</sup> 1, 2, 3, 5)**

**Question 1**

Dans le tableau synthèse des autorisations, permis et avis à obtenir tout au long d'un projet type d'exploration et d'exploitation d'hydrocarbures de schiste (PR3.4.2) il est mentionné d'une demande d'autorisation ou de permis durant l'étape d'aménagement des voies d'accès et l'utilisation des voies existantes. Veuillez préciser en quoi consistent ces autorisations et permis.

**Réponse**

- Accès au réseau routier local : En fonction de la réglementation municipale
- Accès au réseau routier du MTQ : Ce sont les autorisations et permis mentionnés aux articles 23 et 37 de la Loi sur la voirie.

**Question 2**

Veuillez préciser quels sont les outils dont dispose le ministère afin de s'assurer de la sécurité routière et du maintien des conditions de fluidité de la circulation dans le cadre de l'industrie du gaz de schiste.

**Réponse**

1- Pour assurer la sécurité routière, le ministère des Transports du Québec (MTQ) met en place divers moyens visant à réduire le nombre et la gravité des accidents sur son réseau. Parmi ceux-ci, on retrouve notamment :

- des **investissements substantiels en sécurité routière** dans des interventions qui se situent dans les 4 grands axes du MTQ à savoir : l'amélioration du réseau, son développement, la conservation des chaussées et la conservation des structures en tenant compte des recommandations des coroners;
- la **correction de sites à potentiel d'amélioration** qui sont des sites de dimensions restreintes qui ont été le lieu d'accidents mortels, d'accidents graves ou d'un nombre anormalement élevé d'accidents pouvant être réduit de manière efficace par une intervention sur l'infrastructure;
- la **réalisation d'audits de sécurité routière** qui consiste en l'examen d'un projet routier sous l'angle de la sécurité routière, dans le but d'identifier les composantes qui présentent des risques pour la sécurité des usagers.
- la **mise en œuvre de mesures adaptées à des problématiques particulières**

telles que l'asphaltage des accotements, la correction de l'orniérage, l'installation et le remplacement de glissières de sécurité, l'implantation de bandes rugueuses, etc.

- l'**utilisation des cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle aux feux rouges** qui permet de réduire la vitesse et les accidents à proximité d'où ils sont installés;
- les différentes **campagnes de sensibilisation** (conditions routières hivernales, chantiers routiers, corridor de sécurité, village-relais, etc.);
- diverses **autres interventions** sont également mises de l'avant (recherche scientifique, développement d'outils informatiques, marquage amélioré, etc.).

L'ensemble de ces mesures et interventions contribue à l'amélioration de la sécurité sur les routes pour l'ensemble des usagers, incluant la circulation des véhicules liée à l'exploration et à l'exploitation du gaz de schiste.

2- Les agents de la paix de Contrôle Routier Québec sont habilités à mettre en application l'ensemble des dispositions législatives associées aux véhicules lourds en vertu du Code de la sécurité routière et de ses règlements. Par ailleurs, en cas de nécessité, les policiers de la Sûreté du Québec et ceux des corps municipaux sont habilités à maintenir les conditions de fluidité de la circulation sur les chemins publics sous leurs juridictions.

### Question 3

Le document PR3.8.8, p. 150 mentionne que « même s'il est possible de croire qu'une quantité plus importante de véhicules augmente la probabilité qu'un accident survienne, des phénomènes compensatoires s'activent avec l'augmentation du nombre de véhicules : les automobilistes réduisent leur vitesse et sont plus attentifs à leur environnement ». Ces phénomènes compensatoires réduiraient la probabilité qu'un accident revienne. Quel est l'avis du ministère ?

### Réponse

Sans être fausses les affirmations méritent d'être nuancées. Les relations entre quantité de véhicules et nombre d'accidents s'appliquent lors d'analyses ponctuelles. Au niveau régional ou provincial d'autres variables entrent en jeu (exemple : le bilan routier du Québec s'améliore malgré la hausse constante du nombre de véhicules en circulation). Concernant les phénomènes compensatoires leur importance varie selon les conditions de circulation existantes.

**Question 5**

Est-ce que le promoteur est tenu de documenter et d'informer les autorités gouvernementales et municipales concernées du nombre, de la fréquence et des itinéraires envisagés ? Est-ce que le promoteur est tenu de documenter l'état des routes avant la réalisation des travaux ?

**Réponse**

Les obligations et les renseignements à fournir varient selon les circonstances.

- Utilisation des routes existantes (format des véhicules) : Avec des véhicules réguliers aucune information n'est requise. Si des véhicules hors normes (poids et dimension) sont utilisés des informations détaillées doivent être fournies pour l'obtention du permis spécial approprié.
- Utilisation des routes existantes (matière transportée) : Il n'y a aucune obligation légale à une personne (au sens de l'article 5 du Code de la sécurité routière) de documenter et d'informer les autorités gouvernementales et municipales concernées du nombre, de la fréquence et des itinéraires envisagés.
- Modification / ajout d'accès industriels ou de rues au réseau routier géré par le MTQ : Des études de circulation et des études d'aménagement géométriques sont exigées avant l'émission des permis et autorisations prévues aux articles 23 et 37 de la Loi sur la voirie.
- État des routes : Le promoteur n'a pas l'obligation de documenter cet aspect.

Chantal Hudon, ing  
Service des inventaires et du plan  
Direction de l'Est-de-la-Montérégie  
Ministère des Transports du Québec  
201, place Charles-Le Moyne, 5e étage  
Longueuil, Québec J4K 2T5  
Téléphone : (450) 677-8974 poste 244