



PAR COURRIEL ET PAR COURRIER

Québec, le 21 mai 2002

Monsieur Jean-Louis Loranger  
Ministère des Transports du Québec  
Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-  
Îles-de-la-Madeleine  
92, 2<sup>e</sup> Rue Ouest, bureau 101  
Rimouski (Québec) G5L 8E6

Objet : Questions de la commission concernant le projet de prolongement de  
l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles

---

Monsieur,

À la suite de la première partie de l'audience publique tenue les 6, 7 et 8 mai derniers sur le projet précité, la commission du BAPE, chargée de l'étude de ce dossier, désire obtenir des renseignements complémentaires sur plusieurs aspects. Elle vous soumet donc les questions suivantes :

#### 1. Portant sur le projet

- a) Le projet initial prévoyait une emprise nominale de 92 m et la réalisation dans un premier temps d'une seule voie dans la demi-emprise de 47 m. Cependant, le MTQ a procédé à des modifications au projet, ramenant l'emprise nominale à 90 m. Conséquemment, quelle largeur aura la demi-emprise?
- b) En référence au document déposé PR5.1 : Étant donné la diminution de la largeur de l'emprise nominale de 92 m à 90 m, le promoteur pourrait-il confirmer à la commission que le nombre de résidences (3) et de bâtiments secondaires (4) sujets à expropriation sur le chemin du Coteau-du-Tuf demeure le même ?
- c) Les traverses agricoles qui seraient construites au-dessus ou en dessous de l'autoroute projetée seraient-elles conçues dès le départ pour traverser la totalité de l'emprise de 90 m ou devraient-elles être réaménagées lors de la construction de la seconde travée?
- d) Combien d'hectares supplémentaires de terres agricoles, boisées ou autres devraient être acquis pour aménager les voies de desserte lorsque viendrait le temps de la construction de la deuxième travée d'autoroute, compte tenu que les voies de desserte seraient initialement construites dans la demi-emprise non utilisée?

- e) S'il y a lieu, la commission aimerait que le promoteur apporte une correction au document déposé DA30 afin de le rendre conforme à ses propos lors de l'audience publique du 8 mai dernier.
- f) En référence au document déposé DA30 : À la deuxième page de ce document, la comparaison tient-elle compte des modifications à la route du Coteau-des-Érables de même que de l'abandon de la voie de raccordement prévue entre le chemin du Coteau-du-Tuf et la route 132 selon l'option retenue dans l'étude d'impact ?
- g) Toujours dans ce même document (DA30), il serait profitable que le promoteur précise qu'à la troisième page, l'évaluation des impacts a été faite par rapport à l'option 2.
- h) En référence au document déposé DA27, p.3 : Dans la position technique sur l'échangeur à la route Drapeau, il est dit que « la longueur entre l'échangeur de la route de la Station et la route Drapeau n'est que de 3,4 km et la longueur entre la station et la route 293 n'est que de 64 km ». Le promoteur peut-il éclaircir et reformuler ce point?
- i) Dans la comparaison du tracé retenu et du tracé sud au point de vue agricole (document déposé DA14), le promoteur peut-il confirmer à la commission que le «tracé retenu» est effectivement celui qui intègre les plus récentes modifications ? Dans la négative, à quand remonte le tracé retenu et qu'en est-il de la comparaison lorsque l'on considère le dernier tracé retenu ?
- j) En référence au document déposé DA18 : Il est mentionné dans ce document que le tracé modifié entraîne la création de nouveaux résidus agricoles en culture de superficie importante (64 ha), pour l'exploitation agricole N° 3. Est-ce que le total des 64 ha résulte de la modification? Comment? Quelle était la valeur du résidu avant modification?
- k) L'étude d'opportunité réalisée en 1990 reconnaissait à l'intersection des routes 293 et 132 un niveau de service D et un taux élevé d'accidents. Ces accidents expliquaient le facteur de taux critique de 27% calculé pour Trois-Pistoles (DA5, p. 42). L'annexe 1 de l'étude d'impact définit cette intersection comme majeure sur le tronçon étudié et y reconnaît un indice de gravité des accidents élevés, bien que la situation quant au taux d'accidents se soit améliorée au cours des dernières années. Lors de l'audience publique votre ministère a déposé une liste de modifications au projet dont la non réalisation du viaduc et de l'échangeur situés à l'est de la route 293, tous deux devant être réalisés dans le cadre du projet Trois-Pistoles-Bic (DT1, p. 71-72). Quelles mesures seraient mises de l'avant pour s'assurer qu'à cette intersection critique les améliorations recherchées en matière de taux d'accidents, de niveau de service et de taux critique soient atteintes? N'aurait-il pas été plus sécuritaire d'assurer la jonction entre l'autoroute projetée et la 293 en empruntant préalablement un échangeur situé à l'est de la route 293 plutôt qu'en obligeant un virage à angle droit en direction nord? À combien dans chacune des situations évaluez-vous le taux d'accident, le niveau de service et le facteur de taux critique une fois les travaux complétés?
- l) En référence au document déposé DA5, fig.4.3, p.19 : Votre étude d'opportunité comporte une variante « Chambre de commerce de Rimouski ». Pourquoi? Qu'offre-t-elle de particulier?

## **2. Période de construction**

- a) Advenant que le projet se réalise, pour évaluer l'ampleur des inconvénients durant la phase de construction, leur durée et le moment où ils se produiront, la commission désire recevoir de votre part le calendrier de réalisation du projet (ordre chronologique des différentes étapes) et la séquence actuellement envisagée des travaux sur le terrain.
- b) La commission désire recevoir une estimation des volumes de déblais/remblais qui devraient être effectués pour la construction de l'autoroute de même qu'une liste des voies publiques à proximité du chantier et qui pourraient être utilisées pendant les travaux de construction.

## **3. Approvisionnement en eau potable (puits)**

En référence au document déposé DA19, lettre du 12 avril 2001 : Concernant la crête rocheuse, chaînage 4+000 à 7+200, en début de tracé, selon les variantes de tracé, la longueur à protéger varie de 300 m à 1 km, les résidences susceptibles d'être touchées passent de deux à quatre. Les fossés, excavés dans le roc, seraient asphaltés si le suivi démontre un effet, sinon, ce serait de la bentonite sur dépôt meuble. Compte tenu des propos tenus à cet égard par le promoteur le 7 mai dernier, comment le promoteur entend-il s'assurer que l'asphaltage soit préférable à une membrane de bentonite qui pourrait être déposée sur une assise de sable?

## **4. Propriétés fédérales**

- a) En référence au document déposé DA12 : Concernant les précisions sur les terrains de la Réserve nationale de faune, les parties de lots 95, 97 et 99 sont dites de propriété fédérale selon le texte, mais n'ont pas le statut de réserve. Selon la carte jointe, il s'agirait plutôt des parties des lots 95, 97 et 98. Quelle est la bonne énumération? Est-ce que le promoteur pourrait rectifier?
- b) En relation avec l'«évaluation de quatre options dans le secteur de la tourbière Michaud» (document déposé DA24) et de la proposition de monsieur Réal Michaud lui-même (document déposé DC1), quel serait l'empiètement respectif sur les lots 95, 97 et 98 (voir précision dans question précédente), ainsi que sur les lots ou parties de lots nos 471 et 472-A de propriété fédérale ?

## **5. Traversée de la rivière des Trois-Pistoles**

- a) En référence au document déposé DA6, p.6 : La construction d'une traverse est prévue sous le pont de la rivière des Trois-Pistoles en rive ouest pour les exploitations agricoles numéros 65, 66 et 62. Comment sera réalisé ce passage compte tenu de l'instabilité de la terrasse et du passage du tracé à la limite du périmètre de protection éloignée du puits de la ville de Trois-Pistoles?

- b) La construction de la travée Nord du pont de la rivière des Trois-Pistoles rapprocherait davantage les résidences de la rue du Sault de l'infrastructure autoroutière. Quelle distance séparerait le dernier pilier de cette section du pont, de la dernière résidence de la rue du Sault? À partir de quelle distance le ministère des Transports serait-il dans l'obligation d'exproprier ces résidences ou de dédommager leur propriétaire?

#### **6. Simulations visuelles**

En référence au document déposé DA8, site no 1 : Concernant la simulation visuelle du chemin du Coteau-du-Tuf, nous remarquons une élévation peu marquée et l'absence de remblai apparent en approche du viaduc. Pourtant, l'autoroute ne semble pas être en tranchée puisque la signalisation et les garde-fous apparaissent en bordure de la voie. Quelle est l'explication ?

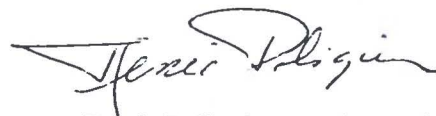
#### **7. Haies brise-vent**

En référence au document déposé DA17 : Concernant les haies brise-vent, ce document prévoit des plantations aux alentours de l'échangeur dans le secteur Coteau-des-Érables-Coteau-du-Tuf. Si l'échangeur est déplacé vers la route du Coteau-des-Érables actuelle, est-ce que de tels aménagements sont prévus? Si oui, où?

Une réponse rapide de votre part serait appréciée, compte tenu de la deuxième partie de l'audience débutant le 10 juin 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 sentiments les meilleurs.



Renée Poliquin, coordonnatrice  
du secrétariat de la commission

c.c. : Madame Louise Boucher, présidente de la commission