



**Comité d'harmonisation des usages de
l'accès à la Seigneurie-de-Beaupré par
Saint-Ferréol-les-Neiges**

**COMPTE RENDU
RENCONTRE #5**

26 MAI 2015

L'art de bâtir des ponts

transfertconsult.ca

MONTRÉAL - QUÉBEC - SAGUENAY - SHERBROOKE

Table des matières

1	Ouverture et mot de bienvenue.....	1
2	Adoption de l'ordre du jour.....	1
3	Adoption du compte rendu de la dernière rencontre.....	1
4	Suivis.....	1
5	Récents développements	2
6	Atelier : Évaluation et priorisation des solutions possibles en fonction des objectifs	3
7	Évaluation de la faisabilité des solutions.....	4
8	Varia.....	7
9	Prochaine rencontre.....	7

Annexes : document joint

Annexe 1	Liste des présences
Annexe 2	Ordre du jour
Annexe 3	Liste des suivis
Annexe 4	Tableau croisé d'évaluation et de priorisation des solutions– Grille de compilation des évaluations des membres

1 OUVERTURE ET MOT DE BIENVENUE

Mme Julie Malo-Sauvé souhaite la bienvenue à tous. Elle rappelle les objectifs du Comité qui sont de formuler un éventail de solutions à la problématique alléguée d'accès à la Seigneurie-de-Beaupré qui seraient satisfaisantes aux yeux des parties prenantes.

La liste de présences se trouve à l'annexe 1.

2 ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Mme Malo-Sauvé propose de faire la lecture de l'ordre du jour. L'ordre du jour est adopté et figure à l'annexe 2.

3 ADOPTION DU COMPTE RENDU DE LA DERNIÈRE RENCONTRE

Mme Malo-Sauvé propose de faire un retour sur le compte-rendu de la rencontre d'avril 2015 et demande aux membres s'ils ont des modifications à apporter.

Le compte-rendu est adopté par le comité, sans modification.

4 SUIVIS

Mme Malo-Sauvé suggère d'effectuer un retour sur les suivis de la rencontre d'avril pour en vérifier l'avancement.

SUIVIS DE LA RENCONTRE DU 28 AVRIL 2015	
1. Valider l'adresse courriel du membre et lui retransmettre les documents ;	Mme Vallière : Nous avons vérifié auprès du membre et transféré les documents nécessaires.
2. Mettre en ligne le compte rendu approuvé de la rencontre du 17 mars ;	Mme Vézina : La mise en ligne du compte rendu n'est pas encore faite; elle le sera d'ici la fin de la semaine, avec le compte rendu de la rencontre d'avril.
3. Inviter les deux représentants du MTQ pour la prochaine rencontre soit M. Tardif et M. Vézina ;	Mme Vézina : Les deux représentants ont été invités. M. Vézina n'était pas disponible, mais M. Tardif sera présent et aura eu l'occasion de consulter ses collègues pour recueillir leur avis sur les solutions envisagées. Il se joindra à la rencontre vers 19h30.
4. Envoyer l'outil révisé en fonction des discussions aux membres du Comité avant la prochaine rencontre ;	L'outil a été reçu et rempli par les membres.

5. Inviter le directeur du poste de la Sureté du Québec de La Côte-de-Beaupré, M. Brassard , à la prochaine rencontre.

Mme Vézina : M. Brassard ne pourra pas être présent car il est indisponible pour des rencontres en soirée. Les différentes solutions lui ont été présentées, il a formulé des commentaires préliminaires. Les membres pourraient décider, en fin de rencontre, de l'intérêt de faire déplacer un représentant de la SQ.

SUIVIS – RENCONTRE DU 26 MAI

1. Mettre en ligne les compte rendus des rencontres de mars et d'avril 2015 ;

La liste complète des suivis de la rencontre du 26 mai se retrouve en annexe 3.

5 RÉCENTS DÉVELOPPEMENTS

Un membre souligne que lors des dernières réunions, les discussions sur les scénarios envisageables pour le transport hors norme ont permis de comprendre que les résidents de l'avenue Royale ont été consultés quant au scénario impliquant un passage devant leur résidence. Toutefois, cinq résidents se sont manifestés après avoir eu vent de la proposition du scénario 3. Ils mentionnent leur insatisfaction de n'avoir pas été informés, ni consultés.

Les membres citoyens du Comité signifient leur préoccupation quant à cette nouvelle information. Ils ne souhaitent pas formuler une recommandation pour un scénario de transport qui occasionnerait des insatisfactions chez les résidents concernés. Le consensus face à ce scénario de transport dépendra d'une clarification sur cette question.

Mme Malo invite les gens de Boralex à réexpliquer la démarche entreprise auprès des résidents.

Mme Vézina explique que le 5 mars 2015, tous les citoyens (la liste a été fournie par la MRC) de l'avenue Royale concernés par le tracé des camions ont été invités à une rencontre d'information. Seulement quelques personnes se sont déplacées. Des demandes ont été formulées par les membres pour redoubler d'efforts pour contacter les voisins les plus touchés, ce qui a été fait. Depuis deux semaines, des demandes ont été faites auprès de Boralex pour obtenir de l'information. Boralex a répondu à la demande en organisant une rencontre avec les résidents et il y a une deuxième rencontre planifiée cette semaine. Un représentant des municipalités mentionne par ailleurs que parmi les citoyens ayant été conviés à la rencontre du 5 mars, plusieurs avaient d'abord manifestés un désintérêt à être rencontrés, avant de formuler des demandes à cet effet quelques mois plus tard.

Il est proposé de tenir une rencontre d'information avec un représentant de Boralex et un représentant du Comité afin de clarifier le quiproquo, de fournir l'information aux membres sur

le scénario de transport retenu et si nécessaire de réfléchir à des mesures pour encadrer ce scénario. Mme Vézina souligne toutefois qu'il est trop tard pour modifier le choix du scénario, puisque le transport commencera d'ici quelques semaines.

Il est proposé que le représentant du Comité qui sera présent à cette rencontre en fasse un topo par courriel aux membres. Il est également décidé que ceux qui se sentent interpellés par le sujet et souhaitent être présents à la rencontre contactent la représentante de Boralex ou la représentant du Comité.

SUIVIS – RENCONTRE DU 26 MAI

2. **Contacter les résidents de l'avenue Royale pour identifier le meilleur moment pour tenir la rencontre d'information ;**

6 ATELIER : ÉVALUATION ET PRIORISATION DES SOLUTIONS POSSIBLES EN FONCTION DES OBJECTIFS

Mme Malo-Sauvé présente la méthode et l'échelle de priorisation proposées pour l'évaluation à chacune des solutions : chaque solution sera pondérée et évaluée de façon consensuelle en fonction de sa pertinence pour le secteur et de son efficacité à répondre aux critères d'évaluation.

Elle souligne que l'évaluation faite par les membres des solutions proposées a été compilée sur la base de la récurrence des valeurs et propose de baser les discussions sur celles-ci.

Certaines solutions suscitent davantage de discussions entre les membres :

- **Mettre en place une route de contournement** :
 - Pour les secteurs Avenue Royale (Saint-Tite-des-Caps) et Rang St-Léon, la route de contournement permettrait de répondre aux critères de qualité de vie et de sécurité publique advenant que son tracé n'emprunte pas ces secteurs.
 - Pour le secteur Avenue Royale (Saint-Ferréol-les-Neiges), la mise en place d'une route de contournement ne permet que partiellement de répondre à la problématique alléguée d'accès puisque beaucoup de gens circulent par cette route pour divers autres usages que ceux étudiés par le Comité.
 - Pour le secteur Chemin de l'Abitibi-Price, la route de contournement ne répond pas au critère retenu quant à l'aménagement du territoire, mais permet de répondre plus largement aux enjeux de transport.
- **Uniformiser la responsabilité du chemin** : La diversité de juridictions et d'intervenants concernés par la responsabilité des chemins d'accès à la Seigneurie-de-Beaupré complexifie le suivi des travaux. L'uniformisation de la responsabilité du chemin faciliterait partiellement celui-ci.
- **Utilisation d'abats-poussières** :

- Cette solution est intéressante sur le Chemin de l’Abitibi-Price car la route est en gravier. L’utilisation d’abats-poussières sur ce tronçon, mesure déjà en place, a également un effet positif sur le Rang Saint-Antoine, adjacent au Chemin de l’Abitibi.
- Sur le Rang Saint-Antoine, on note que ce sont surtout les roues des véhicules qui transportent de la boue. On propose de remplacer l’utilisation d’abats-poussières pour ce tronçon de route par le nettoyage de la chaussée, une solution qui est déjà en place.
- **Rachat de propriétés :**
 - Pour les secteurs Avenue Royale (Saint-Tite-des-Caps et Saint-Ferréol-les-Neiges), ainsi que Rang Saint-Léon, cette solution n’est pas applicable.
 - Pour le secteur Chemin de l’Abitibi-Price, cette solution serait pertinente pour le cas d’un seul propriétaire.

Le travail d’évaluation et de priorisation des solutions sera poursuivi lors de la prochaine rencontre.

La grille de compilation des évaluations des membres intégrant les consensus dégagés à la suite de cette rencontre figure à l’annexe 4.

7 ÉVALUATION DE LA FAISABILITÉ DES SOLUTIONS

Mme Malo-Sauvé propose de profiter de la présence du MTQ pour lui soumettre les questions des membres en lien avec les solutions. M. Vincent Tardif indique qu’il ne lui sera pas nécessairement possible de donner des réponses définitives en raison des études nécessaires pour élucider plusieurs solutions.

Les questions soulevées sont les suivantes :

Question	Réponse
Il a déjà été discuté que le MTQ réalise un réaménagement du Rang Saint-Antoine.	M. Tardif : Le projet est planifié pour 2017 et n’a pas encore été accepté par les autorités. Il s’agit d’un projet de réaménagement de la surface du rang.
Est-ce que c’est le MTQ qui est intervenu le long du Rang Saint-Antoine? Il y a des piquets plantés tout au long.	M. Tardif : Il y a eu des forages sur le rang. Souvent, lors de réfection de surface, il y a d’autres tests réalisés.
Quelles sont les étapes pour réduire la limite de vitesse sur une portion de route?	M. Tardif : Cela passe par une résolution d’un conseil municipal, ou par le MTQ s’il y a un historique d’accident (ce qui n’est pas le cas pour les secteurs concernés). Il y a déjà eu deux résolutions municipales pour le rang Saint-Antoine, dont la dernière demande pour une réduction à 30 km/h, refusée par le MTQ. Il est rare que l’on change les limites de

	<p>vitesse, car il est démontré que la modification d'un panneau d'affichage de vitesse ne change pas significativement la vitesse des utilisateurs.</p> <p>Les études démontrent que lorsque l'on diminue la limite de vitesse de 10 km/h, la vitesse réelle diminue de 2 km/h. Il serait surprenant que le MTQ accepte de changer la limite de vitesse dans le secteur, mais la demande pourrait être formulée par le biais d'une résolution municipale.</p>
<p>Le projet de re-surfage étudié pour 2017 ne permet pas de résoudre les enjeux de transport sur le rang. Il serait dommage d'investir dans un réaménagement de surface si on envisage une réévaluation plus large du rang qui offrirait une solution à plus long terme aux enjeux de transport. Quelles études devraient avoir lieu pour envisager cette réévaluation?</p>	<p>M. Tardif : Il s'agit d'une question de volonté politique qui peut passer par une résolution municipale. Le MTQ indiquera ensuite à la municipalité s'il compte réaliser les études. Le projet de re-surfage n'est pas conçu pour régler les enjeux de transport soulevés ici.</p>
<p>Le rôle premier du MTQ est d'assurer une surface de roulement pour les véhicules. Y a-t-il des possibilités de partenariats avec les municipalités lorsque le MTQ planifie des travaux qui peuvent améliorer l'utilisation des routes?</p>	<p>M. Tardif : Il arrive que des protocoles d'entente divers soient signés, lorsque les travaux ont lieu dans le cœur d'une municipalité par exemple.</p>
<p>Des études de circulation ont été conduites afin d'évaluer la vitesse moyenne de la circulation sur les différents tronçons de route. Est-ce que vous avez les résultats de la moyenne?</p>	<p>M. Tardif : Ces études sont réalisées à chaque année. La vitesse moyenne dans le secteur est de 52 à 54 km/h. La baisse de vitesse de 70 km/h à 50 km/h a donné des résultats positifs.</p>
<p>Pourquoi n'avez-vous pas baissé la vitesse à 30 km/h?</p>	<p>M. Tardif : Cette limite de vitesse n'est pas adaptée au milieu; elle s'applique presque exclusivement en zone scolaire ou dans des secteurs où on remarque des problématiques sérieuses, ce qui n'est pas le cas ici.</p>
<p>Le réaménagement du tronçon du rang Saint-Antoine qui représente un enjeu pour la municipalité et le comité, n'en est pas un pour le MTQ autrement que pour le re-surfage. Au-delà d'une résolution municipale, je suppose que vous avez besoin de motifs sérieux pour mener des études.</p>	<p>M. Tardif : En effet, cela nécessite des investissements pour décider si on fait le projet qui impliquent une volonté réelle de régler cette problématique. C'est un processus politique qui peut interpeller les municipalités, les MRC et les députés pour que le dossier évolue plus rapidement au ministère.</p>
<p>Dans le rapport du BAPE sur Beaupré 4, des questions sont soulevées sur la classification</p>	<p>M. Tardif : Pour le moment, la classification du rang est « chemin d'accès à la ressource », en</p>

<p>des routes. Quel est donc le statut actuel du rang Saint-Antoine? Est-il classé « route locale » ou « chemin d'accès aux ressources » ?</p>	<p>raison de l'importance du rang pour le transport du bois. Ceci explique la responsabilité du MTQ sur ce tronçon. S'il était classé « route locale », il serait de responsabilité municipale.</p>
<p>En ce qui concerne l'interdiction du frein moteur, est-ce que les normes actuelles en encadrent l'usage abusif?</p>	<p>M. Tardif : Oui. Toutefois, puisqu'il s'agit d'un équipement de sécurité, aucune norme n'encadre l'interdiction d'utilisation du frein moteur.</p> <p>Il y a actuellement deux projets pilotes dans la province afin d'évaluer la possibilité d'interdiction du frein moteur. Mais actuellement, il est plus réaliste de sensibiliser les chauffeurs.</p>
<p>Comment est déterminé l'emplacement des photo radars? Est-ce suite à des études dans des zones problématiques?</p>	<p>M. Tardif : Oui. Les sites suggérés pour les photo radars mobiles le sont pas la Sureté du Québec. Il revient par la suite au MTQ la responsabilité d'aménager les sites et de les rendre sécuritaires. Les demandes devraient donc être formulées à la SQ.</p> <p>Mme Vézina : L'information obtenue auprès de M. Brassard, de la Sureté du Québec, est qu'un projet pilote est en cours pour évaluer les zones d'intérêt pour les photo radars mobiles sur le boulevard Sainte-Anne. Ce sont des décrets qui déterminent entre quelles adresses les photo radars peuvent être installés, en fonction de la circulation.</p>
<p>Les travaux de réfection du pont sont-ils toujours prévus l'an prochain?</p>	<p>M. Tardif : Oui, ces travaux sont programmés et seront faits l'an prochain.</p>
<p>Avez-vous des commentaires sur la proposition d'améliorer la signalisation routière?</p>	<p>M. Tardif : Des vérifications pourraient être faites, mais il ne semble pas y avoir de non-conformité dans le secteur.</p>
<p>Il y a des grands tableaux interactifs dans le secteur Mont Sainte-Anne pour avertir secteur de ravages de chevreuils. Quelles sont les conditions pour avoir ce genre de panneau? Y-a-t-il une possibilité d'en obtenir pour diffuser des messages variables ?</p>	<p>M. Tardif : Habituellement, ces panneaux sont utilisés pour des problématiques particulières et doivent faire l'objet d'une demande au MTQ. Autrement, les municipalités peuvent décider de s'en munir, mais ils sont fort coûteux et font régulièrement l'objet de vol et de vandalisme</p>
<p>Une des solutions étudiées est la mise en place d'une route de contournement qui pourrait se rattacher sur la 138 ou des routes qui appartiennent au MTQ. Quels critères</p>	<p>M. Tardif : Des études de sécurité et géométrie doivent être conduites afin d'évaluer la distance de visibilité à l'arrêt. À la suite de ces études, le MTQ fait une</p>

doivent être étudiés pour s'interconnecter sur une artère qui vous appartient?	recommandation. Ces études ne sont pas trop longues à réaliser et sont à la charge du promoteur.
Des solutions telles que le déplacement et l'achat de résidences, l'expropriation sont étudiées par le Comité. Y-a-t-il une faisabilité à votre niveau sur les tronçons du MTQ?	M. Tardif : Si la volonté politique de faire un gros projet comme ça, c'est possible. L'expropriation n'est pas souhaitable, les processus d'acquisition sont privilégiés.
Y-a-t-il des normes pour la construction de route le long d'une rivière?	M. Tardif : Il est nécessaire d'obtenir un certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement.
Dans le cas d'un élargissement de route, quelle est la norme de distance entre l'extrémité de la route et les résidences?	M. Tardif : Il n'y a pas vraiment de norme. Il doit y avoir un dégagement latéral minimum variable en fonction des secteurs, ou ajout d'une glissière de sécurité.

Les membres remercient M. Tardif pour sa présence et les éclaircissements apportés.

8 VARIA

Aucun point n'est apporté au varia.

9 PROCHAINE RENCONTRE

Mme Malo-Sauvé souligne que la prochaine rencontre est la dernière prévue au calendrier du Comité.

Les membres proposent de terminer l'exercice d'évaluation et de priorisation et de s'entendre sur un éventail de solutions satisfaisantes puis de tenter de les étoffer au maximum afin d'étayer le rapport du Comité. Il est entendu que Boralex présente les contraintes techniques de faisabilité qu'ils entrevoient pour chacun des scénarios, afin de bonifier le portrait des contraintes réglementaires brossé plus tôt par le représentant du MTQ.

Les membres conviennent que la prochaine rencontre ait lieu le jeudi 11 juin 2015, à 17h30. On s'entend sur la possibilité de tenir la rencontre à l'hôtel de ville de Saint-Ferréol-les-Neiges pour faciliter la présence de la mairesse.

Mme Malo-Sauvé remercie les participants pour leur présence et leur écoute, souhaitant à tous une bonne fin de soirée. La rencontre prend fin à 21h15.

Production du compte rendu

Myriam Vallière, Transfert Environnement et Société

Personne-ressource du Comité