

## 8.15 TRANSPORTS

Les transports, comprenant les modes de transport routier et sur rail et les réseaux d'infrastructure qui les soutiennent, sont importants pour le public dans la zone entourant le Projet à des fins d'accès et de mobilité. Le transport routier et le transport sur rail sont également importants pour le transport sécuritaire des travailleurs et des fournitures vers et depuis le Projet. Les organismes de réglementation et le public ont identifié les transports comme une composante valorisée de l'environnement (CVE) à évaluer dans l'évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE). La contribution attendue du Projet aux niveaux de circulation existants dans la zone du Projet et la responsabilité de l'entretien du réseau routier qui pourrait se dégrader en raison du Projet sont préoccupantes. Par conséquent, les transports ont été sélectionnés en tant que CVE afin de reconnaître leur importance. Même si l'infrastructure de chemin de fer et les installations portuaires existantes seront utilisées pour le Projet, ces installations demeureront inchangées de leur état actuel, et aucune nouvelle infrastructure de chemin de fer ou de port n'est requise ou planifiée pour faciliter leur usage par le Projet.

Les véhicules transporteront le personnel, les matériaux, les fournitures et les produits vers et depuis le site du Projet durant toutes les phases du Projet, ce qui entraînera une augmentation du volume de circulation sur les routes publiques et d'exploitation forestière qui mènent au site du Projet ou en reviennent. Cette augmentation de la circulation pourrait causer des retards en raison de la réduction du niveau de service (NDS, défini ultérieurement) ou endommager la chaussée, en plus d'accroître les risques d'accidents et de collisions. La circulation liée au Projet utilisera le réseau routier provincial existant et les routes d'exploitation forestière existantes pour accéder au site du Projet. Ces routes sont sous-utilisées et sont en mesure de supporter l'augmentation de circulation limitée qu'entraînera le Projet, avec un peu d'entretien et quelques réaménagements au besoin. La probabilité d'une surcapacité sur le réseau de transport routier existant, ou de dommages causés à celui-ci découlant du Projet, sera atténuée par l'usage d'une voie d'accès principale pour les camions qui utilisent la route provinciale (limites de poids permises, toute configuration de camion permise) et les routes d'exploitation forestière désignées pour le camionnage lourd, par le transport du personnel par autobus des stationnements hors site afin de réduire le volume de circulation sur les routes d'accès au site durant la construction, et par le nombre limité de véhicules en provenance et à destination du site du Projet quotidiennement.

Grâce à l'atténuation proposée décrite ci-dessus, et à la consultation et les accords entre SML et les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne ainsi que le ministère des Ressources naturelles du Nouveau-Brunswick (MRN NB) concernant la remise en état et l'entretien requis du réseau de routes forestières, les effets environnementaux du Projet sur les transports seront non importants.

### 8.15.1 Portée de l'évaluation

La présente section définit la portée de l'évaluation des effets environnementaux possibles du Projet sur les transports en tenant compte du cadre réglementaire qui lui est propre, des enjeux mentionnés lors des activités de participation du public, des intervenants et des Premières nations, des interactions possibles entre le Projet et la CVE, ainsi que des connaissances actuelles.

### 8.15.1.1 Justification de la sélection de la composante valorisée de l'environnement, du cadre réglementaire et des enjeux soulevés durant les séances de participation

Les transports font spécifiquement référence aux transports associés au Projet. Les transports ont été sélectionnés en tant que CVE en raison de l'importance du réseau de transport pour la sécurité, l'économie et le bien-être social des citoyens et l'industrie du centre du Nouveau-Brunswick. Cette CVE englobe l'état de l'infrastructure routière (notamment l'état de l'infrastructure, ainsi que les poids et dimensions permis), le niveau de service en matière de circulation (volumes et opérations de la circulation) et la sécurité de la circulation (y compris les collisions de véhicules) associés à l'usage du réseau routier du Nouveau-Brunswick et des routes d'exploitation forestière par le Projet. L'évaluation des transports prendra, par conséquent, en considération les changements potentiels dans l'usage de l'infrastructure routière existante, les volumes de circulation et le niveau de service associé, ainsi que les conditions de sécurité de la circulation, suite aux activités du Projet.

La CVE des Transports aborde les routes principales et secondaires, les intersections et les infrastructures reliant le site du Projet au réseau routier provincial (routes de pénétration, routes collectrices et routes locales), les routes et infrastructures d'exploitation forestière reliant le site du Projet au réseau routier provincial, l'infrastructure ferroviaire à proximité du Projet et les effets environnementaux causés par les changements temporaires ou permanents dans la circulation routière ou dans l'utilisabilité de ces routes, intersections et infrastructures. Pendant toutes les phases du Projet, des véhicules participant au Projet circuleront sur les routes : des employés seront transportés vers le site et hors du site; des véhicules de construction et de l'équipement lourd accéderont au site; des camions transporteront des matériaux, des équipements, des biens et des produits; enfin, des véhicules d'entretien circuleront vers le site et hors du site du Projet.

Plusieurs moyens de transports et plusieurs options seront utilisés pour permettre aux employés, aux biens, aux services et aux matériaux d'atteindre le site du Projet, et pour expédier les matières en provenance du site du Projet pendant toutes les phases. La circulation routière causée par le Projet comprend le camionnage sur les routes provinciales et sur les routes d'exploitation forestière pour transporter les matériaux en provenance du site et hors du site, le camionnage entre le site et le tronçon ferroviaire à Napadogan pour l'expédition directe par chemin de fer vers les marchés, l'expédition par chemin de fer vers un port du Nouveau-Brunswick pour l'expédition par voie maritime vers les marchés ou l'expédition par camionnage directement vers les marchés. Les expéditions par les routes et les chemins de fer utiliseront l'infrastructure existante et adhéreront aux restrictions et limites comprises dans toutes les lois provinciales et fédérales applicables, notamment la *Loi sur la voirie* et la *Loi sur les chemins de fer de courtes lignes* du Nouveau-Brunswick.

Les Instructions finales (ME NB 2009) exigent une évaluation des effets environnementaux du Projet sur le flux de la circulation en incluant une prédiction des effets environnementaux sur les infrastructures routières et l'usage futurs avec une référence à la sécurité et à l'intégrité des infrastructures sur le flux de la circulation, le niveau de service et le taux d'accident. Ces préoccupations sont abordées dans cette CVE. De plus, les Instructions finales exigent que les effets environnementaux de l'augmentation du transport terrestre dans la région soient évalués en ce qui a trait à la qualité de l'air (y compris la combustion de carburant fossile), au bruit et au risque de déversement accidentel en raison de l'augmentation des volumes de circulation. Ces évaluations sont

incluses dans les sections 8.2 (Milieu atmosphérique), section 8.3 (Milieu acoustique) et section 8.17 (Accidents, défaillances et événements imprévus), respectivement.

Les Instructions finales et le Cadre de référence (Stantec 2012a) exigent également l'évaluation des effets environnementaux en raison du Projet sur le transport ferroviaire, advenant qu'un nouveau tronçon de voie ferrée soit nécessaire pour le Projet. L'infrastructure ferroviaire existante et le tronçon de voie ferrée existant à Napadogan seront utilisés pour transporter certains matériaux et fournitures de leur point d'origine vers le centre du Nouveau-Brunswick, et pour expédier les produits vers les marchés. Il n'y a pas de nouveaux tronçons de voie ferrée prévus ou proposés compris comme faisant partie du Projet, il n'y a pas non plus de plans actuels pour utiliser les tronçons de voie ferrée de Juniper ou de Deersdale pour soutenir le Projet. En outre, aucun train dédié ne sera nécessaire. L'expédition des matériaux, fournitures et produits du Projet sera plutôt accomplie par l'ajout d'un ou de plusieurs véhicules de chemin de fer aux trains existants voyageant à destination ou en provenance de Napadogan sur le même réseau ferroviaire. L'infrastructure de chemin de fer et les installations portuaires existantes demeureront inchangées de leur état actuel, et aucune nouvelle infrastructure de chemin de fer ou de port n'est requise ou planifiée pour faciliter leur usage par le Projet. Pour cette raison, le chemin de fer et les installations portuaires ne sont pas étudiés davantage dans le rapport d'EIE. Advenant que le Promoteur propose un nouveau tronçon de voie ferrée ou des améliorations au réseau ferroviaire existant afin de soutenir le Projet, une évaluation de cette composante serait menée pour identifier les effets environnementaux associés au changement à l'infrastructure ferroviaire dans le cadre des lois et règlements applicables.

Lors des activités de participation avec le public et les intervenants, les principaux enjeux et préoccupations soulevés par le public ou les intervenants en lien avec les transports découlant du Projet comprenaient ce qui suit.

- Quelles routes de transport seront utilisées à destination et en provenance de la mine?
- Les concentrés seront-ils expédiés par route ou par chemin ferré?
- Qui entretiendra l'infrastructure routière existante?

Les résidents, commerces et intervenants locaux ont également affirmé qu'une augmentation de la circulation dans les communautés locales (p. ex., Stanley, Juniper) serait la bienvenue, car cela pourrait entraîner une augmentation correspondante des dépenses dans les boutiques et entreprises locales. Les retombées économiques potentielles du Projet pour les régions avoisinantes sont évaluées dans la section 8.10 (Main-d'œuvre et économie).

Lors des activités de participation des Autochtones organisées dans le cadre du Projet, les Premières nations ont fait part de leurs préoccupations relativement à l'augmentation de la circulation routière causée par le Projet dans le réseau existant de chemins forestiers menant au Projet, ce qui pourrait potentiellement avoir une incidence sur la disponibilité du gibier pour la pratique des activités traditionnelles dans le secteur, en plus de potentiellement causer une augmentation des niveaux de poussière. L'augmentation potentielle des niveaux de circulation routière est abordée dans cette CVE et les niveaux de poussière sont abordés dans la Section 8.2 (Milieu atmosphérique). Aucun autre problème ou inquiétude n'a été soulevé par les Premières nations au sujet des transports dans le cadre du Projet.

### 8.15.1.2 Sélection des effets environnementaux et des paramètres mesurables

Les effets environnementaux potentiels du Projet sur les transports sont évalués en tant que changement au niveau du transport et comportent trois catégories de changement.

- La capacité des infrastructures routières existantes à supporter le transport des équipements et matériaux vers le site du Projet et les changements potentiels qui devront être apportés aux conditions et à l'intégrité du réseau routier à cause de l'augmentation de l'utilisation, de l'usure et de la détérioration.
- Les changements dans la circulation routière sur les routes collectrices et les routes de pénétration, en particulier aux intersections majeures reliant le réseau routier provincial au site du Projet, tels que mesurés par NDS.
- Les changements dans les taux de collision des véhicules sur les routes et aux intersections.

Le changement au niveau des transports est évalué à l'aide de quatre paramètres mesurables présentés dans le tableau 8.15.1, avec la justification de leur sélection.

**Tableau 8.15.1 Paramètres mesurables pour les transports**

Effet environnemental	Paramètre mesurable	Justification de la sélection du paramètre mesurable
Changement au niveau du transport	Le Niveau de service (NDS, exprimé en tant que NDS A à F; tableau 8.15.3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le NDS représente les conditions de circulation routière aux intersections et sur les routes rurales. Le Niveau de service est généralement mesuré en secondes de délai mesuré aux intersections majeures et est corrélé à une cote NDS variant de A (Excellent) à F (Inacceptable). Le Projet pourrait causer une augmentation du volume de circulation, ce qui pourrait potentiellement causer une diminution de la cote NDS.</li> <li>• Le Débit journalier moyen annuel (DJMA) représente la moyenne annuelle du volume total de véhicules (voitures et camions) empruntant chaque jour une autoroute ou une route. Le Débit journalier moyen de camions en une année (DJMCA) est un sous-ensemble du DJMA et correspond uniquement à la moyenne annuelle du volume de camions empruntant chaque jour une autoroute ou une route. Les changements dans le DJMA et le DJMCA sont utilisés pour calculer le NDS.</li> </ul>
	Taux de collisions par million de kilomètres de trajet (Col/MKT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une mesure de la sécurité de la circulation fondée sur le taux de collision rapporté pour un tronçon de route ou pour une rue, calculé par million de véhicules ayant emprunté la route ou la rue. Les collisions routières peuvent entraîner des dommages matériels ou des blessures.</li> </ul>
	Qualité de l'infrastructure du réseau routier (Caractéristiques géométriques; tableau 8.15.4)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité de l'infrastructure du réseau routier est mesurée par l'état de l'infrastructure routière par rapport à sa norme de conception applicable et son usage prévu. Les diverses normes et mesures prises en compte lors de l'identification de la qualité de l'infrastructure routière sont fondées sur les normes et exigences en matière de conception de ce service.</li> </ul>
	Tracé routier (changement dans le tracé en km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le chemin forestier de défense sera relocalisé autour de l'infrastructure du Projet.</li> </ul>

### 8.15.1.3 Limites temporelles

Les limites temporelles de l'évaluation des effets environnementaux potentiels du Projet sur les transports comprennent les trois phases Construction, Exploitation, ainsi que Déclassement, remise en état et fermeture du Projet, comme défini dans le chapitre 3.

Les limites temporelles pour la caractérisation des conditions existantes pour les transports comprennent les données les plus récentes disponibles provenant des sources suivantes, car il n'est pas très utile de tenir compte des flux de la circulation passés lors de l'évaluation des effets environnementaux liés à un Projet :

- les données DJMA disponibles provenant du ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick (MTINB) pour l'année 2010;
- les données sur les taux de collision pour les routes dans la Zone locale de l'évaluation (ZLE, définie ci-dessous) pour la période de cinq ans la plus récente disponible (2006 à 2010), obtenue auprès du MTINB; et les données recueillies sur le terrain par exp Services Inc. (exp Services Inc. 2013a) à trois intersections dans la Zone locale de l'évaluation (ZLE, définie ci-dessous) entre octobre et novembre 2012, dans le but de caractériser le Débit journalier moyen annuel (DJMA) et le Débit journalier moyen de camions en une année (DJMCA) pour la présente EIE.

### 8.15.1.4 Limites spatiales

Les limites spatiales de l'évaluation des effets environnementaux sur les transports sont définies ci-dessous.

**Zone d'aménagement du projet (ZAP) :** La ZAP est la zone la plus élémentaire et immédiate du Projet, habituellement limitée à la zone des perturbations physiques associées à la Construction et à l'Exploitation du Projet. En particulier, la ZAP correspond à une zone d'environ 1253 hectares comportant : la mine à ciel ouvert, l'installation de traitement de minerai, les espaces de stockage, le bassin de l'installation de stockage de résidus (ISR), la carrière, le chemin forestier de défense, la nouvelle route d'accès au Projet et les lignes de transport électrique nouvelles et déplacées. La ZAP constitue la superficie au sol du Projet, ou empreinte, telle que décrite au chapitre 3.

Le réseau de transport à l'intérieur de la ZAP tel que décrit ci-dessus sera limité à des routes privées utilisées pour des véhicules de cheminement et manœuvre à l'intérieur du site du Projet. Une portion de la route d'accès aux ressources forestières existante, le chemin forestier de défense, devra être relocalisée dans le cadre du Projet et partagera le couloir de la ligne de transport électrique de 345 kV, qui devra aussi être relocalisée pour répondre aux besoins du Projet. Aucun changement en lien avec le Projet n'est prévu dans le réseau routier du Nouveau-Brunswick ou dans le réseau des routes d'exploitation forestière (à part le déplacement d'une petite portion du chemin forestier de défense et les activités normales d'entretien sur les routes existantes).

**Zone locale de l'évaluation (ZLE) :** La ZLE pour les Transports (Figure 8.15.1) comprend la ZAP, ainsi que les routes publiques et les routes d'exploitation forestière reliant le Projet au réseau routier du Nouveau-Brunswick. La ZLE est la zone maximale prévue à l'intérieur de laquelle les effets environnementaux reliés au Projet peuvent être prévus. La ZLE comprend :

- la Route 2 (la Transcanadienne) et la Route 8 (toutes deux classées comme des routes de pénétration provinciales);
- les Routes 107, 105, 104 et 130 (classées comme des routes collectrices provinciales);
- les Routes 620, 617, 610 et 605 (classées comme des routes locales);
- le Chemin d'accès principal au site (CAPS) débute à la Transcanadienne (Route 2) à Nackawic, emprunte la Route 105 et la Route 605, puis le chemin Napadogan (aussi appelé « Valley Forest Products Road » et le chemin forestier de défense (ces deux chemins sont des routes d'exploitation forestière), pour atteindre finalement le site du Projet; et
- le Chemin d'accès secondaire au site (CASS), débutant à la voie d'évitement du Canadian National (CN) à Napadogan, traversant la Route 107 et finalement le chemin Four Mile Brook et le chemin forestier de défense (les deux derniers étant des chemins de ressources forestières) vers le site du Projet.

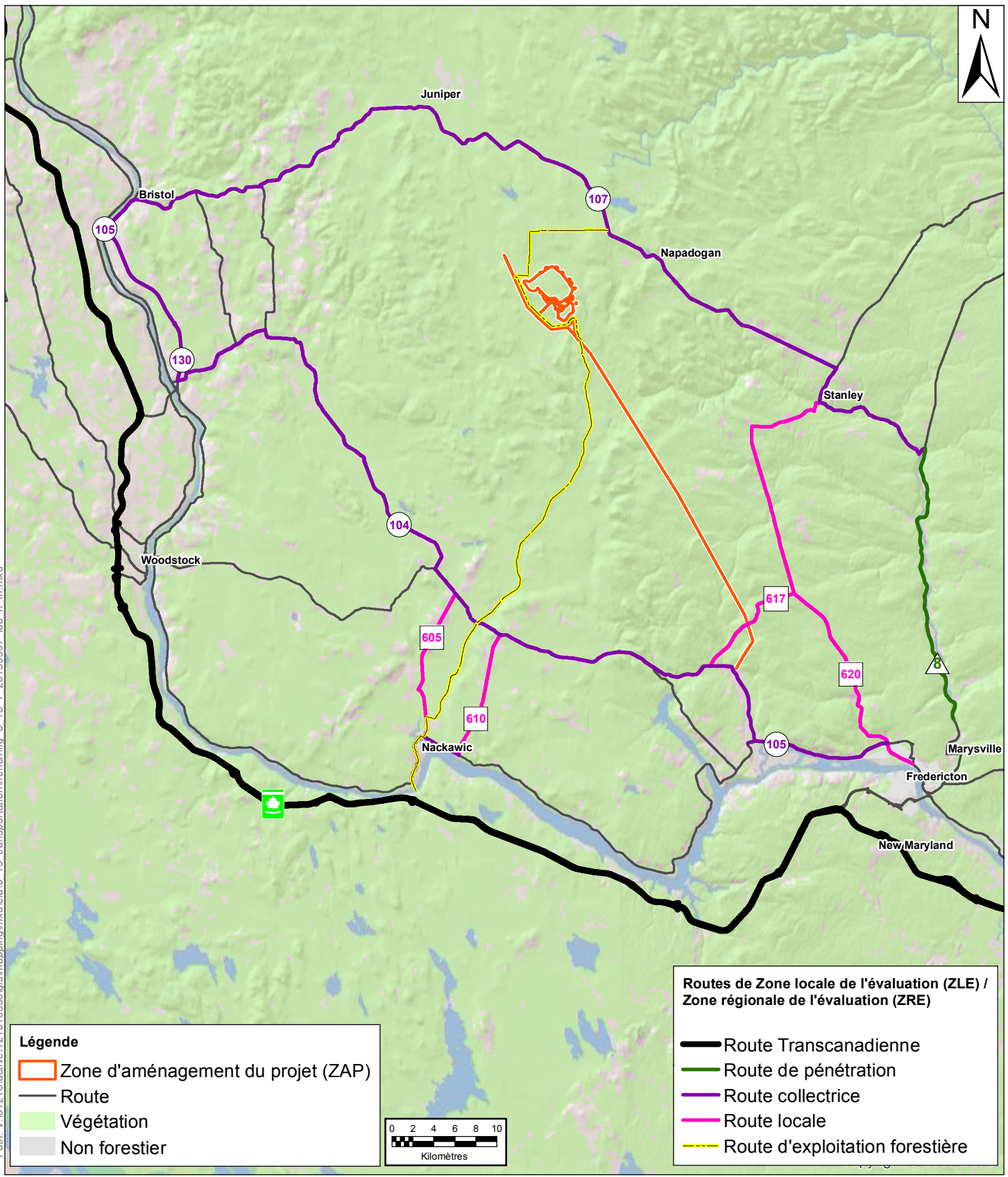
La ZLE comprend aussi les infrastructures ferroviaires existantes, qui sont associées au tronçon du CN à Napadogan, et qui seront utilisées pour expédier du matériel à destination et en provenance du Projet.

**Zone régionale de l'évaluation (ZRE) :** La ZRE est la zone où les effets environnementaux du Projet pourraient se chevaucher ou avoir un effet cumulatif avec les effets environnementaux d'autres projets ou activités passés ou présents. Aux fins de la présente CVE, la ZRE est la même que celle de la ZLE (Figure 8.15.1).

#### 8.15.1.5 Limites administratives et techniques

En ce qui a trait aux divisions administratives, la gestion des transports routiers sur les routes de pénétration, les routes collectrices et les routes locales, y compris les conditions routières et la gestion de la circulation, est la responsabilité du MTINB, conformément à la *Loi sur la voirie* du Nouveau-Brunswick. La *Loi sur les véhicules à moteur* du Nouveau-Brunswick, gérée par le Ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick (MSPNB), définit les règles de circulation routière (par exemple les limites de vitesse, les restrictions de poids saisonnières). Le classement des routes au Nouveau-Brunswick est défini dans le *Loi sur la voirie* et est décrit brièvement dans le tableau 8.15.2.

Path: V:\01218\active\121810356\gis\mapping\mxd\eia\8\_15\_1\_20130307\_1ea\_n\_frl.mxd



**Légende**

- Zone d'aménagement du projet (ZAP)
- Route
- Végétation
- Non forestier

**Routes de Zone locale de l'évaluation (ZLE) / Zone régionale de l'évaluation (ZRE)**

- Route Transcanadienne
- Route de pénétration
- Route collectrice
- Route locale
- Route d'exploitation forestière

REMARQUE : CE DESSIN ILLUSTRE DES RENSEIGNEMENTS DE SOUTIEN PROPRES À UN PROJET STANTEC ET NE PEUT SERVIR À D'AUTRES FINS.

<b>Zone locale de l'évaluation (ZLE) et Zone régionale de l'évaluation (ZRE) pour le transport</b> Projet Sisson : Rapport d'évaluation d'impact sur l'environnement (EIE), Napadogan, N.-B.	Échelle :	Projet n° :	Source des données :	Fig. n° :	
	1:500,000	121810356	ArcGIS Online MRN NB	8.15.1	
Client: Sisson Mines Ltd.	Date: <small>(jj/mm/aaaa)</small>	Des. par:	Appd. By:		
	08/01/2015	JAB	DLM		





**Tableau 8.15.2 Classement des routes au Nouveau-Brunswick**

Type de route	Description
Routes de pénétration	Ces routes sont les routes principales dans le système. Les routes 1, 2, 7, 8, 11, 15, 16 et 95 au Nouveau-Brunswick sont toutes classées comme des routes de pénétration. Elles sont généralement conçues pour la circulation de véhicules dont le poids nominal brut (PNBV) est de 43 500 kg à 62 500 kg. La limite de vitesse varie généralement de 80 km/h à 110 km/h et les routes principales à 4 voies ont la limite de vitesse la plus élevée. Les routes de pénétration sont indiquées par des panneaux verts. Elles sont identifiées par des numéros de route à un seul chiffre ou à deux chiffres (donc, des numéros inférieurs à 99).
Routes collectrices	Ces routes secondaires sont parfois des tracés routiers formés d'anciennes routes principales de pénétration ou sont des routes de raccordement entre les villes et les routes principales. Elles peuvent faire l'objet de restrictions de poids saisonnières. La limite de vitesse est généralement de 80 km/h. Les routes collectrices sont indiquées par des panneaux bleus et sont identifiées par des numéros à trois chiffres entre 100 et 199.
Routes locales	Il s'agit de routes tertiaires complétant le réseau routier et reliant des petites collectivités et des zones peu peuplées aux routes plus importantes. Ces routes sont assujetties à des restrictions de poids saisonnières imposées aux camions et à des limites de vitesses plus sévères, en particulier lorsqu'elles traversent de petites communautés. La limite de vitesse est généralement de 80 km/h ou inférieure selon les normes de conceptions des routes. Les routes locales sont indiquées par des panneaux noirs et sont identifiées par des numéros à trois chiffres à partir de 200.

En plus du réseau routier provincial géré par le MTINB, des routes d'accès aux ressources forestières (surtout sur les terres de la Couronne) sont utilisées pour accéder aux régions éloignées de la province. Plusieurs routes d'exploitation forestière seront utilisées dans le cadre du Projet. La gestion des routes d'exploitation forestière dans la ZLE est la responsabilité des titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne dans la zone d'intérêt et cette responsabilité leur est déléguée par le MRN NB en vertu de la *Loi sur les terres et forêts de la Couronne*. L'emplacement, la classe et l'état de toutes les routes forestières sur les terres de la Couronne exploitées par des titulaires de permis de coupe sont évalués chaque année par le MRN NB, pour s'assurer que chaque route forestière réponde aux exigences de construction et d'entretien des routes forestière. Les limites administratives correspondent donc aux permis sur les terres de la Couronne et la ZLE en compte plusieurs.

Le niveau de service (NDS) est une mesure des conditions de circulation durant les périodes de pointe, et est fondé sur les conditions dominantes du trafic, la géométrie des routes et les mesures de contrôle du trafic en place sur les rues urbaines ou les autoroutes rurales, ainsi qu'aux intersections. Six niveaux de services sont désignés par les lettres A à F pour définir les conditions de débit de circulation. Le niveau de service A représente les meilleures conditions de circulation, et le niveau de service F, les pires. La plupart des autorités urbaines et rurales accepteront des conditions de courant de circulation D avant d'envisager le contrôle du trafic ou d'entreprendre des mesures d'amélioration des infrastructures (Bureau de la sécurité des transports 2000). Le tableau 8.15.3 présente un résumé des critères de NDS.

Tableau 8.15.3 Critères de niveau de service (NDS)

NDS	Carrefour double équipé de panneaux ARRÊT (CDPA)		Routes à deux voies sur chaussée unique		
	Délai causé à l'intersection (secondes par véhicule)	Description de NDS	Route à deux voies de classe I (route de pénétration) (PTCS : Pourcentage du temps consacré au suivi)	Routes à deux voies de classe II (routes collectrices et locales) (PTCS : Pourcentage du temps consacré au suivi)	Description de NDS
A	Moins de 10,0 s	Très faible délai; la plupart des véhicules n'ont pas besoin d'attendre pour s'insérer dans la circulation. <b>(Excellent)</b>	Inférieur ou égal à 35 %.	Inférieur ou égal à 40 %.	Circulation routière fluide. <b>(Excellent)</b>
B	Entre 10,0 et 15,0 s	Délais plus importants; plus de véhicules doivent attendre que la voie se dégage. <b>(Très bon)</b>	Plus de 35 %, jusqu'à 50 %.	Plus de 40 %, jusqu'à 55 %.	Circulation routière stable. <b>(Très bon)</b>
C	Entre 15,0 et 25,0 s	Congestion plus élevée; le nombre de véhicules devant attendre que la voie se dégage est significatif. <b>(Bon)</b>	Plus de 50 %, jusqu'à 65 %.	Plus de 55 %, jusqu'à 70 %.	Circulation routière stable, avec quelques interactions entre les véhicules, la formation de groupes de véhicules et un effet sur la vitesse des véhicules. <b>(Bon)</b>
D	Entre 25,0 et 35,0 s	La congestion devient visible; certains véhicules doivent attendre longtemps avant qu'une voie se dégage. <b>(Satisfaisant)</b>	Plus de 65 %, jusqu'à 80 %.	Plus de 70 %, jusqu'à 85 %.	Densité plus élevée et plus grand nombre de groupes de véhicules; la circulation devient instable et la vitesse et la liberté de manœuvre sont restreintes. <b>(Satisfaisant)</b>
E	Entre 35,0 et 50,0 s	L'intersection est très près de sa limite de volume de circulation (ou cette limite a été atteinte); il s'agit, selon plusieurs agences d'administration des routes, de la limite des délais acceptables. (Limite des délais acceptables)	Supérieur à 80 %.	Supérieur à 85 %.	Lorsque le volume de véhicules approche de la capacité du réseau, la circulation devient instable et cause des arrêts, tandis que la manœuvrabilité est très réduite. (Limite des délais acceptables)
F	Plus de 50,0 s	Ce niveau est considéré comme inacceptable par la plupart des conducteurs; il se produit lorsque le volume de circulation dépasse la capacité de l'intersection. <b>(Inacceptable)</b>	Le volume de circulation dépasse la capacité.	Le volume de circulation dépasse la capacité.	La demande dépasse la capacité de l'intersection, avec une route fortement encombrée, des variations fréquentes de vitesse des véhicules et des arrêts fréquents. <b>(Inacceptable)</b>

Source : Bureau de la sécurité des transports (2000).

Pour évaluer la sécurité routière, les statistiques de collision de véhicules sont compilées par le MTINB afin de normaliser les collisions de véhicules en fonction du débit routier et de la longueur du tronçon et pour déterminer une base de comparaison tout en identifiant les tronçons où les collisions de véhicules sont plus fréquentes. Le taux moyen de collisions de véhicules est calculé comme le nombre de collisions par million de kilomètres de trajet (Col/MKT) sur des tronçons de route ou de rue (en milieu urbain). Les taux de collisions sont classés en fonction de la sévérité, dans la catégorie Collision avec dommages matériels seulement (causant des dommages uniquement aux véhicules ou à d'autres biens), Collision avec blessures corporelles (causant des blessures à une ou plusieurs personnes) ou Collision fatale (causant un ou plusieurs décès). Aucun seuil de taux de collisions de véhicules ou de sévérité n'est défini pour attirer l'attention sur l'amélioration de la sécurité d'un tronçon; toutefois, les bases de données d'accidents sont évaluées régulièrement par le MTINB afin d'identifier les emplacements associés à des fréquences d'accidents particulièrement élevées et de déterminer s'il est souhaitable d'appliquer des mesures correctives.

L'état des infrastructures routières est déterminé par le MTINB (et par certaines municipalités dont le territoire constitué est plus vaste), principalement sur les bases d'observations sur le terrain et du jugement professionnel de ses ingénieurs des transports. La qualité des infrastructures routières est définie par les caractéristiques et par la géométrie des liens routiers et comprend la conception classique par types de profils en travers, le type et l'état des surfaces routières, les limites de vitesse indiquées et d'autres panneaux routiers, le nombre de voies et leur largeur, la largeur de l'accotement, ainsi que la courbure de voie horizontale et verticale, tel que défini dans le tableau 8.15.4 (exp Services Inc. 2013a).

**Tableau 8.15.4 Critères géométriques de l'état de l'infrastructure routière**

Critères géométriques	Description
Type de surface	Le type de surface est identifié comme étant de l'asphalte, de l'enduit superficiel ou une combinaison des deux et est basé sur les données des diagrammes Étude de durée de vie des routes provenant du MTINB, et des observations sur le terrain de l'équipe de l'étude.
Largeur de la surface	La largeur de la surface est identifiée à l'aide des diagrammes de durée de vie des routes du MTINB. La largeur des chaussées de la série 600 est notée de manière qualitative lors des observations sur le terrain par l'équipe de l'étude.
État de la surface	L'état de la surface est fondé sur l'évaluation qualitative effectuée lors des observations sur le terrain par l'équipe de l'étude. La classification de l'état est fondée sur une observation visuelle subjective de la détérioration de la chaussée et de son état général (par exemple, présence de fissures, chaussée cahoteuse, etc.).
Carrossabilité	La carrossabilité est une mesure de l'état général de la chaussée et de la rugosité de la surface, exprimée en tant qu'Indice de confort de roulement (ICR), sur une échelle de 1 à 10, les valeurs plus élevées représentant une surface de roulement plus douce.
Nombre de voies	Le nombre de voies de circulation que compte la chaussée.
Largeur de l'accotement	La largeur de l'accotement est identifiée à l'aide des diagrammes de durée de vie des routes du MTINB. La largeur de l'accotement des chaussées de la série 600 est notée de manière qualitative lors des observations sur le terrain par l'équipe de l'étude.
État de l'accotement	L'état de l'accotement est fondé sur une évaluation qualitative et sur une cote attribuée par l'équipe de l'étude lors des observations sur le terrain. L'état de l'accotement est caractérisé par une cote qualitative, dont les valeurs possibles varient de « inacceptable » à « excellent ».

Source : exp Services Inc. (2013a).

La condition de l'infrastructure routière existante a été établie à l'aide des données obtenues du MTINB comme disponibles, et complétée à l'aide d'observations sur le terrain par les ingénieurs en transport (exp Services Inc. 2013a).

L'évaluation des transports a ses limites techniques. Ces dernières se rapportent principalement aux méthodes utilisées pour recueillir les données de base et les données sur les conditions existantes pour les paramètres mesurés (ces données proviennent du décompte des véhicules effectué pendant une courte période à des emplacements prédéterminés, et dont on extrapole les valeurs de DJMA ou de DJMCA). De plus, les niveaux de circulation varieront quotidiennement, mensuellement ou annuellement pendant la phase d'exploitation du Projet; il s'avère donc difficile de les prédire. Par conséquent, le mois pour lequel le volume de circulation le plus élevé a été prédit est utilisé dans cette évaluation, pour adopter une approche prudente. Les taux de collision des véhicules sont difficiles à prédire, car aucune relation causale évidente n'a été déterminée entre le volume de circulation et le taux de collision.

#### **8.15.1.6 Critères d'importance des effets environnementaux résiduels**

Du point de vue des Transports, l'augmentation de la circulation routière causée par le Projet aura un effet environnemental résiduel significatif :

- une diminution du niveau de service existant au NDS D pour des routes et intersections qui obtenaient auparavant le NDS A, B ou C, sauf pendant des périodes de courte durée ne dépassant pas un mois;
- une dégradation des infrastructures routières faisant en sorte que le réseau routier ne soit plus en mesure de fonctionner au niveau de service actuel ou encore, des dommages substantiels aux infrastructures;
- une augmentation du taux de collision de véhicules causée par le Projet si des mesures d'atténuation ne sont pas mises en place ou lorsqu'il n'y a pas de compensation pour les dommages causés; ou
- un changement d'alignement ne permettant pas d'obtenir un NDS et un réseau de transport similaire ou supérieur, relativement à l'utilisation prévue de la route.

#### **8.15.2 Conditions existantes**

Les conditions existantes du réseau de transport routier qui procureront l'accès au site du Projet sont décrites dans la présente section. La société exp Services Inc. de Fredericton (Nouveau-Brunswick) a été choisie pour son expertise dans l'ingénierie des transports et aura pour mandat de caractériser les conditions de transport dans la ZLE et d'évaluer les effets environnementaux potentiels de la circulation causée par le Projet (exp Services Inc. 2013a; 2013b).

### 8.15.2.1 Chemin d'accès principal au site (CAPS) et Chemin d'accès secondaire au site (CASS)

La figure 8.15.2 illustre les deux routes d'accès principales vers le Projet. Elles comprennent les tronçons suivants.

- **Chemin d'accès principal au site (CAPS) :** De la Transcanadienne (Route 2), par la Route 105 et la Route 605, puis par deux routes d'exploitation forestière, le chemin Napadogan (aussi appelé « Valley Forest Products Road ») et le chemin forestier de défense, jusqu'au site du Projet.
- **Chemin d'accès secondaire au site (CASS) :** De la voie d'évitement du CN à Napadogan, par la Route 107, puis par deux routes d'exploitation forestière, le chemin Four Mile Brook et le chemin forestier de défense, jusqu'au site du Projet.

Le CAPS utilise deux routes d'exploitation forestière, le chemin Napadogan (aussi appelé « Valley Forest Products Road ») et le chemin forestier de défense, sur une distance d'environ 45 km des Routes 105 et 605 (à l'entrée de l'usine de pâte à papier AV Nackawic) jusqu'au site du Projet. Ce trajet a été désigné par SML comme le chemin d'accès principal au site du Projet à partir du réseau de routes provinciales. Le chemin Napadogan croise la Route 104 environ 10 km au nord de l'usine de pâte à papier AV Nackawic. Après la Route 104, il permet de parcourir 28 km vers le nord, jusqu'au chemin forestier de défense. Le Projet est situé environ un autre 7 km au nord de cette intersection (Figure 8.15.2).

Le CASS utilise aussi deux chemins forestiers existants, le chemin Four Mile Brook et le chemin forestier de défense, qui se dirigent vers l'ouest, pour ensuite bifurquer vers le sud par la Route 107, jusqu'au site du Projet, pour une distance totale d'environ 17 km. Ces routes ont été désignées par SML comme le chemin d'accès secondaire à partir du réseau routier provincial au nord du Projet. Le chemin d'accès secondaire au site traverse la Route 107 au chemin Four Mile Brook, environ 5 km à l'ouest de la communauté de Napadogan (Figure 8.15.2).

### 8.15.2.2 Réseau de transport routier existant

La route 2 (Transcanadienne) est classée comme une route de pénétration provinciale qui commence à la frontière avec le Québec à l'ouest d'Edmundston, traverse la province du Nouveau-Brunswick au complet et se termine à la frontière de la Nouvelle-Écosse à Aulac. Elle se raccorde à la route québécoise 185 à la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Québec et à la route 104 de la Nouvelle-Écosse à la frontière entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, ainsi qu'à la route interétatique américaine 95 via la route 95. Il s'agit d'une autoroute à 4 voies desservant directement les villes d'Edmundston, de Fredericton et de Moncton.

La route 8 est classée comme une route de pénétration provinciale qui débute à la ville de Fredericton, se dirige vers le nord vers la ville de Miramichi et se termine à la route 11, juste à l'est de la ville de Bathurst dans le nord du Nouveau-Brunswick. Il s'agit d'une route à 2 voies sur toute sa longueur. La route 107 croise la route 148, puis la route 8 à Nashwaak Bridge, à l'est de Stanley. La nouvelle voie de contournement de la route 8, un tracé modifié d'une route à 2 voies de 36 km pour dévier la circulation autour de Marysville vers South Portage, a été ouverte à l'été 2014. L'ancienne section de la Route 8 entre Marysville et South Portage a été renommée Route 148. Nous n'approfondirons pas

notre étude de la Route 148 dans cette EIE, puisque nous supposons que le trafic habitation-travail (incluant le trafic lié au Projet) emprunterait plutôt la Route 8, qui est une route plus directe et en meilleure condition que la Route 148, qui est une route plus ancienne.

La route 7 est la route de pénétration principale entre Fredericton et Saint John. Elle croise la route 8 à Fredericton et la route 1 à Lorneville, à l'ouest de Saint John. La voie de contournement de Welsford sur la Route 7 a été inaugurée à l'automne 2013. La route 1 est une route de pénétration à 4 voies qui raccorde le réseau routier du Nouveau-Brunswick au réseau interétatique des États-Unis à Calais (Maine) et à la route 2 près de Salisbury dans l'est. La route 1 procure également un point d'accès direct au port de Saint John.

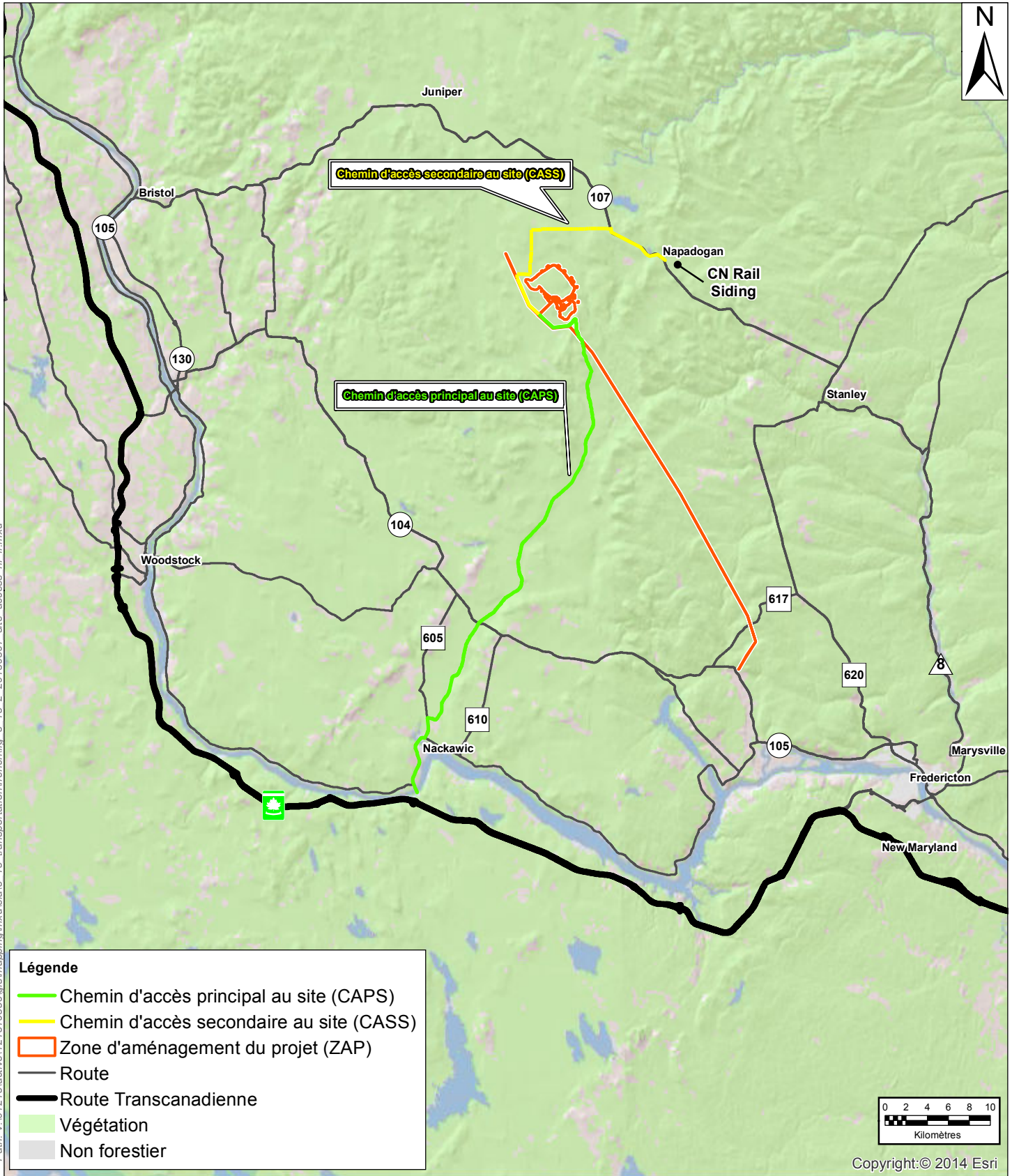
La route 105 (entre les routes 2 et 605) est classée comme une route collectrice provinciale, et relie la route 2 à la route 605 dans Nackawic. La longueur du tronçon de la route 105 à partir de la route 605 jusqu'à la route Hawkshaw Bridge est de 5,1 km et se raccorde à la route 2 par le pont Hawkshaw Bridge (0,9 km) et une courte section de la route 102 (1,3 km). La longueur totale de ce segment entre la route 2 et la route 605 est 7,3 km.

La route 107 est classée comme une route collectrice provinciale. À son extrémité ouest, la route 107 croise la route 105 à Bristol, et à son extrémité est, elle croise la route 620 et la route 148, puis la route 8 à Nashwaak Bridge. La route 107 croise le CASS à l'ouest de Napadogan.

En plus des chemins CAPS et CASS qui procurent un accès au site comme décrit ci-dessus, il y a un certain nombre de routes secondaires qui pourraient donner accès au site du Projet. Tel qu'illustré à la figure 8.15.2, ils comprennent :

- Route 107 (Route 105 vers CASS);
- Route 105 (Route 107 vers Route 130);
- Route 104 (Route 105 vers CAPS);
- Route 104 (Route 130 vers CAPS);
- Route 105 (Route 620 vers Route 104); et
- Route 620 (Route 105 vers Route 107).

Les autres routes procurant un accès direct au Projet sont en provenance de l'est et de l'ouest de la route 104 et de l'ouest de la route 107. La route 104 est classée comme une route collectrice provinciale. À son extrémité ouest, la route 104 croise la route 130 dans Hartland; à son extrême limite est, la route 104 croise la route 105 à Keswick. Le chemin Napadogan traverse la route 104 à environ 2 km à l'est de Millville. Cette intersection offre un accès de rechange au site du Projet à partir du réseau autoroutier.



Path: V:\01218\active\121810356\gis\mapping\mxds\del18\_15\_2\_20130307\_site\_access.nl\_fr.mxd

REMARQUE : CE DESSIN ILLUSTRE DES RENSEIGNEMENTS DE SOUTIEN PROPRES À UN PROJET STANTEC ET NE PEUT SERVIR À D'AUTRES FINS.

<b>Chemin d'accès principal au site (CAPS) et chemin d'accès secondaire au site (CASS)</b>  Projet Sisson : Rapport d'évaluation d'impact sur l'environnement (EIE), Napadogan, N.-B.	Échelle :	Projet n° :	Source des données :	Fig. n° :	
	1:500,000	121810356	MRN NB ArcGIS Online	8.15.2	
Client:	Date:	Dwn. By:	Appd. By:		
Sisson Mines Ltd.	09/01/2015	JAB	DLM		





Selon l'origine de la circulation générée par le Projet, voici d'autres routes provinciales à l'intérieur de la ZLE qui pourraient procurer un accès au Projet :

- Route 130 (Route 105 vers Route 104);
- Route 605 (Route 105 vers Route 104);
- Route 610 (Route 105 vers Route 104); et
- Route 617 (Route 104 vers Route 620).

### 8.15.2.3 Niveau de service existant

Les données sur les volumes de camions et de véhicules ont été obtenues, lorsque disponibles, auprès du MTINB et à l'aide de décomptes des véhicules effectués pour le compte du Projet aux intersections majeures dans la ZLE. Le NDS existant des routes principales à l'intérieur de la ZLE est fourni dans le tableau 8.15.5.

**Tableau 8.15.5 Niveau de service (NDS) existant pour les routes sélectionnées à l'intérieur de la ZLE**

Emplacement			Critères et résultats du NDS pour les routes sélectionnées à l'intérieur de la ZLE						
			Longueur (km)	DJMA (2010)	Limite de vitesse affichée (km/h)	Possibilités de dépassement	Densité de développement aux abords de la route	NDS <sup>a</sup>	PTCS
Segment de route	Route 8	Limites de la ville de Fredericton vers Route 107	28	3 500-5 340	80-70-80-50-90-80	Faible-moderé	Faible-moderé	D	58,1 à 61,8 %
	Route 104	Route 105 vers CAPS	34,1	780-2 540	80-60-80-50-80-50	Modéré	Modéré	A-B	33,4 à 50,1 %
	Route 104	CAPS vers Route 130	48,6	330-1 070	80-50-80-70-80-50-80-50-80	Faible-moderé	Faible	A	28,6 à 36,9 %
	Route 107	Route 8 vers CASS	42,8	290-1 280	50-70-80-70-50-80-50-80-60-80	Modéré-élevé	Faible-moderé	A	23,3 à 34,6 %
	Route 107	CASS vers Route 105	57	300-1 200	80-50-80-50-80-50	Modéré-élevé	Faible-moderé	A	23,5 à 33,8 %
	Route 105	Route 620 vers Route 104	13,1	4 500-8 700	90-70-80-70	Modéré	Élevé	C-D	57,5 à 70,9 %
	Route 105	Route 2 vers Route 605	11,2	1 360-3 480	70-80-70-80	Modéré-élevé	Modéré	A-B	35,5 à 54,4 %
	Route 105	Route 107 vers Route 130	4,3	6 000	50-80-50	Faible	Élevé	C	63,50 %
	Route 130	Route 105 vers Route 104	16,9	2 800	80-100	Élevé	Faible	B	45,70 %
	Route 605	Route 105 vers l'entrée de l'usine AV Nackawic	2	2 430	80	Modéré	Modéré	B	53,40 %
Route 605	Entrée de l'usine AV	12,9	520	80-70-80-50	Faible-moderé	Faible-moderé	A	30,80 %	

**Tableau 8.15.5 Niveau de service (NDS) existant pour les routes sélectionnées à l'intérieur de la ZLE**

Emplacement		Critères et résultats du NDS pour les routes sélectionnées à l'intérieur de la ZLE						
		Longueur (km)	DJMA (2010)	Limite de vitesse affichée (km/h)	Possibilités de dépassement	Densité de développement aux abords de la route	NDS <sup>a</sup>	PTCS
	Nackawic vers Route 104							
Route 610	Route 105 vers Route 104	12,4	360	80	Faible	Faible	A	29,30 %
Route 617	Route 104 vers Route 620	11,5	650	50-80	Faible	Faible	A	32,70 %
Route 620	Route 105 vers Route 107	42,7	1 240	50-60-80-60-80-70-80-50	Modéré	Faible-modéré	A	38,20 %

**Remarques :**  
<sup>a</sup> Consultez le tableau 8.15.3 pour les descriptions de NDS.

**Légende :**  
 CAPS Chemin d'accès principal au site. PTCS Pourcentage du temps consacré au suivi.  
 CASS Chemin d'accès secondaire au site. DJMA Débit journalier moyen annuel.  
 NDS Niveau de service.

Source : exp Services Inc. (2013a).

Les données du tableau 8.15.5 indiquent que toutes les routes fonctionnent à un NDS C bon ou meilleur, à l'exception de la Route 8 (entre les limites de la ville de Fredericton et la Route 107) et la Route 105 (entre la Route 620 et la Route 104), qui fonctionnent à un NDS D satisfaisant. Ces routes supportent des volumes de circulation plus importants que les autres routes étudiées, puisqu'elles servent de routes de banlieue vers la ville de Fredericton.

Les niveaux de service généraux des intersections présentement mesurés à chacune des intersections principales sont montrés dans le tableau 8.15.6.

**Tableau 8.15.6 Niveaux de service existants des intersections principales**

Intersection	Type	Période	NDS <sup>a</sup>
Route 105 / Route 605 (vers CAPS)	Carrefour doté de trois panneaux ARRÊT sur la route 605	Heure de pointe en matinée	A
		Heure de pointe en soirée	A
Route 104 / CAPS (Chemin Napadogan)	Carrefour doté de quatre panneaux ARRÊT sur le CAPS	Heure de pointe en matinée	A
		Heure de pointe en soirée	A
Route 107 / CASS (Chemin Four Mile Brook)	Carrefour doté de trois panneaux ARRÊT sur le CASS	Heure de pointe en matinée	A
		Heure de pointe en soirée	A

**Remarques :**  
<sup>a</sup> Consultez le tableau 8.15.3 pour les descriptions de NDS.

**Légende :**  
 CAPS Chemin d'accès principal au site. PTCS Pourcentage du temps consacré au suivi.  
 CASS Chemin d'accès secondaire au site. DJMA Débit journalier moyen annuel.  
 NDS Niveau de service.

Source : exp Services Inc. (2013a).

L'analyse de NDS présentée dans le tableau 8.15.6 identifie que les trois intersections du CAPS et du CASS avec les routes provinciales fonctionnent à un NDS A excellent durant les périodes de pointe et

sont utilisées efficacement et bien en deçà de la capacité en fonction des volumes de circulation, de la géométrie des routes et du contrôle de la circulation existants.

#### 8.15.2.4 Sécurité de la circulation existante

Les fréquences et taux de collision impliquant un véhicule annuels moyens pour chaque chemin d'accès pour la période de cinq ans de 2006 à 2010 ont été recueillis auprès du MTINB. Le taux de collision total et les taux par degré de sévérité pour chaque segment de route provinciale, par degrés de sévérité (décès, blessures et dommages matériels seulement) sont présentés dans le tableau 8.15.7.

**Tableau 8.15.7 Taux de collision existants sur les autoroutes provinciales (2006 – 2010)**

Emplacement			Total	Collisions par gravité			Taux de collision (Col/MKT)			
			Collisions annuelles moyennes	% DMS	% de blessures	% de morts	Total	DMS	Blessures	Morts
Segment de route	Route 8	Limites de la ville de Fredericton vers Route 107	19,4	81 %	17 %	2 %	0,568	0,462	0,094	0,012
	Route 104	CAPS vers Route 105	15,2	72 %	28 %	0 %	0,824	0,596	0,228	0
	Route 104	CAPS vers Route 130	6,2	74 %	26 %	0 %	0,652	0,484	0,168	0
	Route 107	Route 8 vers CASS	5,6	68 %	32 %	0 %	0,412	0,28	0,133	0
	Route 107	CASS vers Route 105	11,2	70 %	28 %	2 %	0,577	0,402	0,165	0,01
	Route 105	Route 620 vers Route 104	22,2	80 %	20 %	0 %	0,697	0,559	0,138	0
	Route 105	Route 2 vers Route 605	7,2	92 %	8 %	0 %	1,038	0,951	0,086	0
	Route 105	Route 107 vers Route 130	4,6	91 %	9 %	0 %	0,482	0,44	0,042	0
	Route 130	Route 105 vers Route 104	9,7	83 %	17 %	0 %	0,587	0,486	0,101	0
	Route 605	Route 105 vers l'entrée de l'usine AV Nackawic	1,0	100 %	0 %	0 %	0,564	0,564	0	0
	Route 605	Entrée de l'usine AV Nackawic vers Route 104	1,8	56 %	44 %	0 %	0,796	0,442	0,354	0
	Route 610	Route 105 vers Route 104	1,0	100 %	0 %	0 %	0,65	0,65	0	0
	Route 617	Route 104 vers Route 620	2,8	71 %	29 %	0 %	0,824	0,588	0,235	0
	Route 620	Route 105 vers Route 107	19,2	76 %	23 %	1 %	0,956	0,727	0,219	0,01

**Remarques :**  
 1) Calculé à partir des rapports de collisions du MTINB, 2006 à 2010.  
 2) Col/MKT correspond au nombre moyen de collisions par million de kilomètres de trajet.  
 3) Les catégories de sévérité des collisions sont : collisions ayant entraîné des dommages matériels seulement (DMS); collisions ayant entraîné des blessures à une ou plusieurs personnes (Blessures); et des collisions ayant causé un ou plusieurs décès (Morts).

**Légende :**  
 CAPS Chemin d'accès principal au site.  
 CASS Chemin d'accès secondaire au site.

Source : exp Services Inc. (2013a).

Le nombre moyen de collisions par million de kilomètres de trajet pour les routes provinciales dans la ZLE devrait correspondre à la moyenne provinciale pour les routes de pénétration sur chaussée unique (0,703 Col/MKT) et les routes collectrices provinciales (0,949 Col/MKT).

Les données sur les collisions ne sont pas disponibles pour les routes d'exploitation forestière (le chemin Napadogan, le chemin forestier de défense et le chemin Four Mile Brook). Des panneaux d'arrêt sont placés à l'approche du chemin Napadogan et du chemin Four Mile Brook, près des intersections de la Route 104 et de la Route 107. Des signaux d'avertissement d'arrêt sont placés sur le chemin Napadogan environ 150 mètres avant l'intersection de la Route 104, à l'approche nord et à l'approche sud.

Certaines portions du chemin Four Mile Brook, du chemin forestier de défense (au nord et au sud du site du Projet) et le tronçon nord du chemin Napadogan sont étroits et en terrain montagneux et nécessitent, lorsque que deux véhicules se rencontrent, l'arrêt d'un véhicule pour permettre à l'autre de passer, en particulier lorsqu'un des véhicules est un camion lourd ou à charge exceptionnelle. Des panneaux de danger sont placés à l'approche des ponts à une seule voie et avertissent les conducteurs de s'arrêter lorsque des véhicules arrivent en sens contraire. Il y a aussi des repères kilométriques (à chaque kilomètre) sur les chemins forestiers. Une pratique courante pour les camions lourds empruntant les routes forestières consiste à communiquer leur position par radio BP, tous les 2 km, aux autres véhicules dans le secteur. Des panneaux routiers, placés par les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne à plusieurs endroits sur le réseau de routes forestières, conseillent aux conducteurs de communiquer leur position par radio BP, tous les 2 km. Des panneaux jaunes d'avertissement de virage dangereux sont placés à l'approche des courbes prononcées.

Même si les volumes de circulation sont très faibles, le taux d'utilisation proportionnellement élevé des routes d'exploitation forestière pour le camionnage et les limites des infrastructures (par exemple, les ponts à une seule voie) peuvent entraîner un risque de collision. Les participants de l'industrie forestière répondent actuellement à ce risque en plaçant des panneaux de danger aux points d'entrée et en demandant aux conducteurs utilisant les routes forestières de communiquer leur position par radio BP.

#### 8.15.2.5 État de l'infrastructure routière existante

L'état de l'infrastructure routière est généralement caractérisé à l'aide des caractéristiques géométriques d'un tronçon de route ou de chaussée; ces caractéristiques comprennent le type de surface, la largeur de la surface, la carrossabilité de la surface, le nombre de voies, la largeur de l'accotement et l'état de l'accotement, tel que défini dans le tableau 8.15.4. À l'automne 2012, exp Services Inc. a effectué une étude sur le terrain pour diverses routes provinciales et pour des routes d'exploitation forestière pouvant potentiellement être utilisées pour rejoindre le site du Projet; et l'équipe de l'étude (qui comprenait un ingénieur professionnel et un technicien en transport) a documenté les observations qualitatives de l'infrastructure routière suivantes.

- **Type de surface** : Le type de surface identifié peut être l'asphalte, un enduit superficiel ou une combinaison des deux, selon les diagrammes de durée de vie des routes du MTINB.
- **Largeur de la surface** : La largeur de la surface des chaussées de série 600 a été notée de manière qualitative lors des observations sur le terrain par l'équipe de l'étude.

- **État de la surface** : L'état de la surface a été évalué qualitativement, de « passable » à « très bon ». La classification de l'état est fondée sur une observation visuelle subjective de la détérioration de la chaussée et de son état général (par exemple, présence de fissures, chaussée cahoteuse, etc.).
- **Carrossabilité** : La carrossabilité, exprimée en tant qu'Indice de confort de roulement (ICR), est présentée dans le tableau 8.15.7, selon les diagrammes de durée de vie des routes du MTINB. La carrossabilité n'était pas disponible pour les chaussées de la série 600.
- **Nombre de voies** : Toutes les chaussées observées lors de l'étude sur le terrain comportaient deux voies, à l'exception d'une section de la Route 105 qui comportait quatre voies à l'ouest de la Route 620.
- **Largeur de l'accotement** : La largeur de l'accotement est identifiée à l'aide des diagrammes de durée de vie des routes du MTINB. La largeur de l'accotement des chaussées de la série 600 est notée de manière qualitative lors des observations sur le terrain par l'équipe de l'étude.
- **État de l'accotement** : L'état de l'accotement était classé de façon qualitative par l'équipe de l'étude, avec des catégories allant de médiocre à très bon.

Le tableau 8.15.8 présente un profil sommaire des caractéristiques géométriques de chacune des routes dans la ZLE.

**Tableau 8.15.8 Caractéristiques géométriques des routes à l'intérieur de la ZLE**

Emplacement			Critères géométriques							
			Type de surface	Largeur de surface (m)	État de la surface	Carrossabilité	Nombre de voies	Type d'accotement	Largeur de l'accotement (m)	État de l'accotement
Segment de route	Route 8	Limites de la ville de Fredericton vers Route 107	Asphalte	7,3-7,5	Bon à très bon	5,88	2	Asphalte / Gravier	1,0-2,5	Bon à très bon
	Route 104	Route 105 vers CAPS	Asphalte / Enduit superficiel	6,8-7,0	Bon	5,43	2	Gravier	1,0-2,0	Bon
	Route 104	CAPS vers Route 130	Asphalte / Enduit superficiel	7,0	Passable à bon	4,26	2	Gravier	0,9-2,0	Passable
	Route 107	Route 8 vers CASS	Asphalte / Enduit superficiel	6,6-7,0	Passable à bon	4,53	2	Gravier	1,0-2,0	Passable à bon
	Route 107	CASS vers Route 105	Asphalte / Enduit superficiel	6,8-7,0	Passable à bon	4,88	2	Gravier	1,0-2,0	Passable à bon
	Route 105	Route 620 vers Route 104	Asphalte	7,0	Bon	5,75	2 – 4	Asphalte / Gravier	1,5-2,0	Bon
	Route 105	Route 2 vers Route 605	Asphalte / Enduit superficiel	7,0	Bon à très bon	5,42	2	Asphalte / Gravier	1,1-2,0	Bon à très bon
	Route 105	Route 107 vers Route 130	Asphalte	7,0	Bon à très bon	5,09	2	Asphalte / Gravier	0,4-2,0	Bon à très bon

**Tableau 8.15.8 Caractéristiques géométriques des routes à l'intérieur de la ZLE**

Emplacement		Critères géométriques								
		Type de surface	Largeur de surface (m)	État de la surface	Carrossabilité	Nombre de voies	Type d'accotement	Largeur de l'accotement (m)	État de l'accotement	
Route 130	Route 105 vers Route 104	Asphalte	7,5	Très bon	6,71	2	Asphalte	1,5-3,0	Très bon	
Route 605	Route 105 vers l'entrée de l'usine AV Nackawic	Enduit superficiel	Voies larges	Bon	S.O.	2	Enduit superficiel / Gravier	Large	Bon	
Route 605	Entrée de l'usine AV Nackawic vers Route 104	Enduit superficiel	Voies étroites	Passable	S.O.	2	Gravier	Étroit	Médiocre	
Route 610	Route 105 vers Route 104	Enduit superficiel	Voies étroites	Passable	S.O.	2	Gravier	Étroit	Médiocre	
Route 617	Route 104 vers Route 620	Enduit superficiel	Voies étroites	Passable	S.O.	2	Gravier	Étroit	Médiocre	
Route 620	Route 105 vers Route 107	Asphalte / Enduit superficiel	Varie	Passable à bon	S.O.	2	Asphalte / Gravier	Varie	Passable	
CAPS	Route 605 vers Route 104	Gravier	Varie	Bon	S.O.	2	Gravier	Varie	Passable	
CAPS	Route 104 vers site du Projet	Gravier	Étroit	Passable à médiocre	S.O.	1-2	Gravier	Varie	Médiocre	
CASS	Route 107 vers site du Projet	Gravier	Étroit	Passable à médiocre	S.O.	1-2	Gravier	Varie	Médiocre	

**Légende :**  
 CAPS Chemin d'accès principal au site. S.O. Sans objet.  
 CASS Chemin d'accès secondaire au site.

Source : exp Services Inc. (2013a).

En général, l'infrastructure de réseau routier provincial dans la ZLE comprend des routes collectrices rurales bidirectionnelles à deux voies pavées et des routes locales entretenues par des activités provinciales continues de réfection et de renouvellement des couches de roulement pour obtenir un état de la surface et une carrossabilité passable à bon. Dans la ZLE, les routes rurales ont généralement des accotements étroits qui sont partiellement pavés, mais surtout en gravier.

Toutes les routes provinciales de la ZLE sont utilisées pour le camionnage, en général pour le transport de produits forestiers, mais la plupart de ces routes sont assujetties à des restrictions de poids saisonnières, avec un poids nominal brut (PNBV) maximal de 43 500 kg et une limite de poids de 80 % au printemps. Certains tronçons routiers, dont des tronçons de la Route 105 et de la Route 605 entre la Transcanadienne et le chemin Napadogan, sont des routes praticables en toutes saisons, avec un PNBV de 63 500 kg convenant à la plupart des configurations de camion (exp Services Inc. 2013a).

Les routes forestières (c.-à-d., le chemin Napadogan, le chemin Four Mile Brook et le chemin forestier de défense) sont des chemins en gravier entretenus par les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne actuels. Le tronçon du CAPS reliant Nackawic à la Route 104, sur environ la moitié de la distance jusqu'au site du Projet au nord de la Route 104, est suffisamment large pour permettre la circulation à double sens et son état varie de bon à passable (Photo 8.15.1). La partie restante du chemin Napadogan et du chemin forestier de défense vers le site du Projet est un chemin à une voie

(Photo 8.15.2). Il y a trois ponts à une voie sur le segment nord du CAPS (Photos 8.15.3 et 8.15.4). Le CASS est en grande partie étroit avec un pont à une voie et sa fonction est limitée à une voie seulement avec un état de passable à médiocre. Les routes d'exploitation forestière sont équipées de repères kilométriques et autres panneaux routiers (p. ex., avertissements près des ponts à une voie; panneaux rappelant aux conducteurs de communiquer leur position par radio BP) (Photo 8.15.5). Même s'ils ne comptent qu'une seule travée, les ponts routiers sur le CAPS et le CASS ont été bâtis pour supporter les camions lourds transportant des produits forestiers, avec un PNBV jusqu'à 62 500 kg. L'application des règles de la circulation sur les chemins forestiers est la responsabilité de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC).

La conception des routes forestières est la responsabilité des titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne et est étudiée et approuvée par le MRN NB avant la construction. Les critères de conception et d'entretien des routes forestières, dont les points de franchissement des cours d'eau, dépendent des charges prévues, des dimensions des véhicules, des vitesses de déplacement, des distances de visibilité et des densités de circulation prévues pour la route, pour toute sa durée de vie (MRN NB 2004). L'entretien des routes forestières (nivellement, déneigement, réparation et modernisation) est effectué par les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne et est géré dans le cadre d'ententes entre les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne, en concertation avec le MRN NB. Le degré d'entretien des routes fourni pour chaque tronçon et l'état des routes forestières dépend généralement de leur utilisation (ou non utilisation) par l'industrie forestière (exp Services Inc. 2013a).



**Photo 8.15.1** Chemin Napadogan (aussi connu sous le nom Valley Forest Products Road), vers le nord.



**Photo 8.15.2** Chemin forestier de défense, près de l'intersection avec le chemin Napadogan, vers l'est.



**Photo 8.15.3** Nouveau pont à une seule travée et une seule voie sur la rivière Nashwaak.





**Photo 8.15.4** Pont à une seule travée et une seule voie sur la rivière Keswick.



**Photo 8.15.5** Panneau de danger près d'un pont à une seule voie sur le chemin Four Mile Brook.

### 8.15.3 Interactions possibles entre le Projet et la composante valorisée de l'environnement

Le tableau 8.15.9 ci-dessous présente chaque activité du Projet et chaque travail concret du Projet, et il classe chaque interaction 0, 1 ou 2, en fonction du niveau d'interaction que chaque activité ou travail concret aura avec les transports.

**Tableau 8.15.9 Effets environnementaux potentiels du Projet sur les transports**

Activités et travaux concrets du Projet	Effets environnementaux potentiels
	Changement au niveau du transport
<b>Construction</b>	
Préparation du site pour la mine à ciel ouvert, l'installation de stockage, les bâtiments et les installations auxiliaires	0
Construction concrète et aménagement des installations du Projet	0
Construction de lignes de transport d'électricité et des infrastructures associées	0
Construction du tracé modifié du chemin forestier de défense, de la nouvelle route d'accès au Site et de routes sur le Site	1
Mise en place d'un plan de compensation de l'habitat du poisson	0
Émissions et déchets	0
Transports	2
Emploi et dépenses	0
<b>Exploitation</b>	
Exploitation minière	0
Traitement du minerai	0
Gestion des déchets et des eaux de la mine	0
La présence, l'exploitation et l'entretien des installations linéaires	0
Émissions et déchets	0
Transports	2
Emploi et dépenses	0
<b>Déclassement, Remise en état et Fermeture</b>	
Déclassement	0
Remise en état	0
Fermeture	0
Post-fermeture	0
Émissions et déchets	0
Transports	1
Emploi et dépenses	0
<b>Effets environnementaux relatifs au Projet</b>	
Remarques :	
Les effets sur l'environnement liés au Projet ont été classifiés comme suit :	
0	Aucune interaction importante. Les effets sur l'environnement sont classifiés comme étant non importants et ne sont pas davantage étudiés dans le présent rapport.
1	Des interactions se produiront. Toutefois, selon l'expérience antérieure et le jugement professionnel, l'interaction n'entraînerait pas d'effet environnemental important, même sans atténuation, ou l'interaction ne serait clairement pas importante en raison de l'application de pratiques ou de conditions d'octroi de permis codifiées. Les effets sur l'environnement sont classifiés comme étant non importants et ne sont pas davantage étudiés dans le présent rapport.
2	Une interaction peut, malgré l'atténuation ou les conditions d'octroi de permis codifiées, entraîner un effet environnemental possiblement important ou elle est importante du point de vue des intérêts réglementaires ou publics. Les effets potentiels sur l'environnement sont traités en détails dans l'EIE.

Les organismes de réglementation ont identifié le transport ferroviaire comme nécessitant une évaluation si une nouvelle infrastructure ferroviaire est requise pour soutenir le Projet. Le centre du

Nouveau-Brunswick a un réseau ferroviaire mature qui est en place depuis le milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Le chemin de fer du CN est un chemin de fer de catégorie 1<sup>1</sup> reliant la plaque tournante de Moncton aux centres de transport multimodal plus importants de Halifax (Nouvelle-Écosse) et de Montréal (Québec). Le réseau ferroviaire existant est sous-utilisé et bien en deçà de sa capacité. Aucun train dédié ne sera requis pour les expéditions à destination ou en provenance du Projet; les expéditions seront plutôt effectuées en ajoutant un ou plusieurs véhicules de chemin de fer aux trains existants voyageant présentement à destination ou en provenance de Napadogan sur une base périodique. Même avec le Projet, il restera une capacité considérable au sein du réseau ferroviaire existant. Ainsi, nous n'anticipons pas de préoccupation quant à la capacité reliée au Projet en ce qui a trait à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire existante. Aucune nouvelle infrastructure ferroviaire n'est prévue ou requise en raison du Projet. Par conséquent, les effets environnementaux du Projet sur le transport ferroviaire sont classifiés non importants et ne seront pas considérées davantage dans la présente évaluation.

Les effets environnementaux du Projet sur les Transports sont étudiés collectivement dans la rubrique Transports du tableau 8.15.9, de manière à intégrer toutes les activités du Projet liées aux transports (le déplacement des équipements, fournitures, matériaux et employés vers le site du Projet et à partir du site du Projet) dans une activité unique pour chaque phase. Par conséquent, toutes les autres activités du Projet obtiennent la classification d'interaction 0 (aucune interaction) dans le tableau 8.15.8 et sont considérées comme n'étant pas importantes. Il n'est pas nécessaire d'étudier davantage ces activités dans l'EIE.

Les effets environnementaux possibles liés au Projet pour les transports pourraient se produire en raison de la circulation liée au Projet utilisant les routes publiques et d'exploitation forestière à l'intérieur de la ZLE durant toutes les phases du Projet. Les transports ont été classés 2 dans le tableau 8.15.9 pour les phases Construction et Exploitation, et 1 pour la phase Déclassement, Remise en état et Fermeture. Le Projet causera de la circulation de véhicules pendant toutes les phases en raison du déplacement de l'équipement, des fournitures, des matériaux et du personnel vers le site et en provenance de celui-ci. Le changement le plus perceptible dans les transports sur les routes au sein de la ZLE aura lieu durant la construction, quand la préparation du site et la construction physique de l'infrastructure liée au Projet nécessiteront de l'équipement spécialisé, des matériaux, des fournitures et jusqu'à 500 employés (certains par autobus) au plus fort de l'activité de construction devant être transportés quotidiennement vers le site du Projet. Au fil du temps, durant l'exploitation, le public et le réseau de transport s'adapteront à une augmentation des véhicules personnels et des déplacements des camions sur les routes locales et les routes d'exploitation forestière lorsqu'ils se déplacent en direction du site du Projet et en reviennent. Les produits minéraux traités seront expédiés hors site par camion via le réseau de routes d'exploitation forestière existant et sur le réseau routier provincial, soit directement vers les marchés par camion, soit par le tronçon de voie ferrée existant situé à Napadogan. L'augmentation des volumes de circulation sur le CAPS et (ou) le CASS pourrait diminuer le NDS des intersections sur ces chemins en deçà des limites acceptables. Une augmentation de la circulation, tout particulièrement une augmentation des poids lourds, pourrait endommager l'infrastructure routière. Ces activités reliées au Projet durant la construction et l'exploitation seront alors pris en considération dans l'EIE. Les considérations de sécurité routière sont par définition

<sup>1</sup> Un chemin de fer de catégorie 1 au Canada est l'un des chemins de fer les plus importants au pays selon les revenus d'exploitation. Le seuil pour un chemin de fer de catégorie 1 en 2006 était de 346,8 millions de dollars (CN 2013).

considérées un Accident, une Défaillance ou un Événement imprévu, qui sont abordées dans la section 8.17.

Les transports durant la phase Déclassement, Remise en état et Fermeture ont été classés 1 dans le tableau 8.15.9. Pendant la phase Déclassement, Remise en état et Fermeture, la majorité de la circulation liée au Projet comprendra la circulation des poids lourds servant à transporter les équipements et les matériaux à destination et en provenance du site du Projet. Comparé à cette hausse durant la phase d'Exploitation, durant les activités de Déclassement et de Remise en état, il y aura une diminution de la circulation liée aux véhicules personnels, qui deviendra ensuite négligeable au moment de la Fermeture. Nous pouvons supposer de façon conservatrice que les niveaux de circulation durant la phase Déclassement, Remise en état et Fermeture auront des caractéristiques semblables à celles des niveaux de circulation durant la Construction; quoi que des volumes moins importants sont anticipés et il est à prévoir que les niveaux de circulation ralentissent une fois les activités de déclassement et remise en état terminées et que les activités de la Fermeture commencent. Avec des effets environnementaux réduits et les mêmes mesures d'atténuation en place, en s'appuyant sur l'évaluation des effets environnementaux de la Construction et de l'Exploitation et des mesures d'atténuation planifiées, les effets environnementaux possibles du Projet sur les Transports pendant la phase Déclassement, Remise en état et Fermeture (comprenant les effets environnementaux cumulatifs) sont considérées comme n'étant pas importantes. Il n'est pas nécessaire d'étudier davantage ces activités dans l'EIE.

La construction physique du chemin forestier de défense selon le tracé modifié, de la nouvelle route d'accès au site et des routes locales sur le site a été classée 1 dans le tableau 8.15.9, puisque la construction de la nouvelle route d'accès au site et le déplacement du chemin forestier de défense modifieront les flux de circulation et auront potentiellement une incidence sur le NDS dans la ZLE. La construction de la route d'accès au site et le nouveau tracé d'une partie du chemin forestier de défense pour permettre la construction des installations du Projet seront conçus selon les normes en vigueur et respecteront les pratiques exemplaires relatives à la construction de chemins forestiers. Durant ces activités de construction, le réseau de routes forestières existant demeurera en opération pour servir les conducteurs et l'industrie forestière dans la ZLE. Certaines interruptions du débit de circulation temporaires, à court terme et intermittentes pourraient se produire lorsque des matériaux sont transportés, déposés et installés (ponceaux) dans des zones où de nouvelles routes et des routes existantes se croiseront, et lors de manœuvre d'équipement lourd sur l'emprise existante. Ces interruptions ne devraient pas causer des délais prolongés dans la circulation ou de risques pour la sécurité. Le déplacement du chemin forestier de défense sera planifié avec l'accord des titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne et le MRN NB pour s'assurer que les fonctions actuelles de ces routes sont maintenues pendant la Construction et pendant toute la durée du Projet. Nous communiquerons au MRN NB les plans de conception du chemin d'accès au site et du nouveau tracé du chemin forestier de défense nécessaires au Projet et nous maintiendrons la communication avec les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne dans la ZLE pendant toute la durée du Projet. SML consultera les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne régulièrement pour étudier tout nouveau plan, les exigences en matière d'entretien et les accords de construction requis pour soutenir l'usage continu des routes d'exploitation forestière.

SML s'engage à maintenir des couloirs de déplacement sécuritaires à l'intérieur de la ZLE, et à participer activement à la gestion et à l'entretien de ces chemins. Le réaligement du chemin forestier de défense élargira la surface de déplacement pour permettre une circulation continue à double sens sur la section réalignée du chemin forestier de défense. Les panneaux informant les conducteurs au sujet des activités de construction dans la région et des changements de configuration de la circulation seront installés à intervalles réguliers sur les chemins forestiers, conformément aux normes actuelles de sécurité et de construction et aux pratiques exemplaires relatives à la construction de chemins forestiers. La construction physique du chemin forestier de défense modifié, de la nouvelle route d'accès au site et des routes internes du site n'entraîneront pas en soi une augmentation des niveaux de circulation sur les CAPS et CASS, mais elle facilitera le déplacement sûr et efficace des véhicules dans la ZLE. Le Projet sera construit selon les normes de conception de pratiques exemplaires actuelles qui permettent implicitement d'améliorer la sécurité de la circulation se déplaçant dans la zone (p. ex., une meilleure ligne visuelle) en comparaison avec certaines autres zones.

En tenant compte de la nature des interactions entre la construction physique du chemin forestier de défense relocalisé, de la nouvelle route d'accès au site et des routes sur le site et du transport, ainsi que la mise en place prévue de mesures d'atténuation connues et éprouvées, les effets environnementaux possibles de la construction physique du chemin forestier de défense relocalisé, de la nouvelle route d'accès au site et des routes sur le site (comprenant les effets environnementaux cumulatifs) sur les transports sont classés non importants, ne seront pas traités davantage dans la présente EIE.

Les transports en tant qu'activité du Projet au sein de la construction et de l'exploitation ont été classés 2 dans le tableau 8.15.9 et seront abordés plus en détails dans les sections ci-dessous.

#### **8.15.4 Évaluation des effets environnementaux liés au Projet**

Le tableau 8.15.10 donne un résumé de l'évaluation des effets environnementaux sur les transports pour les interactions classées 2.

**Tableau 8.15.10 Résumé des effets environnementaux résiduels liés au Projet sur les transports**

Effets environnementaux aux résiduels possibles liés au Projet	Phases, activités et travaux concrets du Projet	Mesures d'atténuation ou de compensation	Caractéristiques des effets environnementaux résiduels						Importance	Niveau de confiance de la prévision	Probabilité	Effets environnementaux cumulatifs?	Suivi et surveillance recommandés
			Direction	Ampleur	Étendue géographique	Durée et fréquence	Réversibilité	Contexte écologique/socio-économique					
Changement au niveau du transport	Construction • Transports	Les mesures d'atténuation devront être mises en œuvre durant les phases Construction et Exploitation comme suit. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pendant la construction, le transport du personnel par autobus se fera entre le site du Projet et les parcs de stationnement situés à Nackawic et Napadogan et peut-être dans d'autres villes.</li> <li>• La désignation des voies d'accès principales au site du Projet pour les camions, afin de limiter au CAPS et au CASS la circulation des camions pendant toutes les phases.</li> <li>• La conception du nouveau tracé du chemin forestier de défense sera réalisée en accord avec les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne et en consultation avec le MRN NB, qui devra ensuite donner son approbation.</li> <li>• Respect des normes de conception et pratiques exemplaires actuelles pour la construction de chemins forestiers, le réalignement du chemin forestier de défense et le réaménagement des routes d'accès aux ressources forestières, le long du CAPS et du CASS, selon les besoins pour permettre la circulation dans les deux sens sur la section</li> </ul>	N	M	L	MT/S	R	P	N	E	-	O	Aucune recommandation à cet effet.
	Exploitation • Transports		N	F	L	MT/R	R	P	N	E		O	

**Tableau 8.15.10 Résumé des effets environnementaux résiduels liés au Projet sur les transports**

Effets environnementaux aux résiduels possibles liés au Projet	Phases, activités et travaux concrets du Projet	Mesures d'atténuation ou de compensation	Caractéristiques des effets environnementaux résiduels						Importance	Niveau de confiance de la prévision	Probabilité	Effets environnementaux cumulatifs?	Suivi et surveillance recommandés
			Direction	Ampleur	Étendue géographique	Durée et fréquence	Réversibilité	Contexte écologique/socio-économique					
		<p>réalignée du chemin forestier de défense.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En consultation avec le MRN NB et les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne, on effectuera l'entretien de la chaussée et installera des panneaux d'avertissement au bord des routes pour réduire les risques pour la sécurité sur les routes forestières qui font partie du CAPS et du CASS pendant toutes les phases.</li> <li>• En consultation avec le MRN NB et les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne, le défrichage des buissons au bord des routes pour améliorer la distance de visibilité à l'approche des intersections du CAPS, du CASS et des autoroutes provinciales pendant l'exploitation.</li> <li>• Le respect des pratiques exemplaires actuelles relatives aux routes forestières, qui nécessitent l'utilisation de postes bande publique (dans les véhicules gérés par SML, comme les camions lourds et les autobus) pour permettre aux conducteurs de se communiquer entre eux l'emplacement des véhicules ou des camions lourds, réduira les risques pour la sécurité</li> </ul>											

**Tableau 8.15.10 Résumé des effets environnementaux résiduels liés au Projet sur les transports**

Effets environnementaux aux résiduels possibles liés au Projet	Phases, activités et travaux concrets du Projet	Mesures d'atténuation ou de compensation	Caractéristiques des effets environnementaux résiduels						Importance	Niveau de confiance de la prévision	Probabilité	Effets environnementaux cumulatifs?	Suivi et surveillance recommandés
			Direction	Ampleur	Étendue géographique	Durée et fréquence	Réversibilité	Contexte écologique/socio-économique					
		de la circulation sur les CAPS et CASS pendant toutes les phases. <ul style="list-style-type: none"> <li>Un plan de circulation, qui indique précisément les dangers sur les CAPS et CASS, sera élaboré pour guider les employés du Projet et les véhicules de livraison. Le plan de circulation comprendra une formation en matière de communications et de pratiques exemplaires et un programme de surveillance et de production de rapports visant à réduire les risques pour la sécurité de la circulation sur les CAPS et CASS pendant la phase d'exploitation.</li> </ul>											
	Déclassement, remise en état et fermeture												
	Effets environnementaux résiduels pour toutes les phases							N	E	-	O		



**Tableau 8.15.10 Résumé des effets environnementaux résiduels liés au Projet sur les transports**

Effets environnementaux aux résiduels possibles liés au Projet	Phases, activités et travaux concrets du Projet	Mesures d'atténuation ou de compensation	Caractéristiques des effets environnementaux résiduels							Suivi et surveillance recommandés
			Direction	Ampleur	Étendue géographique	Durée et fréquence	Réversibilité	Contexte écologique/socio-économique	Importance	
<p><b>LÉGENDE</b></p> <p><b>Direction</b>                      P Positive.                      N Négative.</p> <p><b>Ampleur</b>                      F Faible : Aucun dommage à l'infrastructure, aucun changement dans le NDS au complet, ou aucun changement dans les taux d'accident.                      M Modérée : Une légère augmentation ou des dommages locaux mineurs ou réparables à l'infrastructure routière ou des changements non atténués de l'ordre d'une catégorie (mais pas sous le niveau NDS D) au NDS en général; ou encore, une augmentation du taux d'accidents pouvant être préoccupant pour le MTINB, le MRN NB ou les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne et nécessitant des mesures d'atténuation.                      E Élevée : Des dommages substantiels à l'infrastructure routière; des changements substantiels non atténués dans le NDS de plus d'une catégorie ou à un niveau inférieur au NDS D; ou une augmentation du taux d'accidents pouvant préoccuper le MTINB, le MRN NB ou les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne et nécessitant des mesures d'atténuation.</p> <p><b>Étendue géographique</b>                      S Spécifique au site : À l'intérieur de la ZAP.                      L Local : À l'intérieur de la ZLE.                      R Régional : À l'intérieur de la ZRE.</p> <p><b>Durée</b>                      CT Court terme : Se produit et dure pendant de courtes périodes (p. ex., jours/semaines).                      MT Moyen terme : Se produit et dure pendant de longues périodes (p ex., années).                      LT Long terme : Se produit pendant la construction ou l'exploitation et dure pendant toute la durée de vie du Projet.                      P Permanent : Se produit pendant la construction et l'exploitation et au-delà.</p> <p><b>Fréquence</b>                      U Se produit une fois.                      S Se produit sporadiquement à intervalles irréguliers.                      R Se produit régulièrement à intervalles réguliers.                      C Se produit de manière continue.</p> <p><b>Réversibilité</b>                      R Réversible.                      I Irréversible.</p> <p><b>Contexte écologique/socio-économique</b>                      NA Non affecté : la zone est relativement affectée ou non négativement affectée par l'activité humaine.                      P Perturbé : la zone a été considérablement perturbée auparavant par l'aménagement des humains ou l'aménagement des humains est toujours présent.                      S.O. Sans objet.</p> <p><b>Importance</b>                      I Important.                      N Non important.</p> <p><b>Niveau de confiance de la prévision</b>                      La confiance dans la prévision de l'importance, selon les renseignements scientifiques et l'analyse statistique, le jugement professionnel et l'efficacité connue de l'atténuation :                      F Faible niveau de confiance.                      M Niveau modéré de confiance.                      E Niveau de confiance élevé.</p> <p><b>Probabilité</b>                      Si un effet important sur l'environnement est prévu, la probabilité qu'il se concrétise est déterminée par le jugement professionnel :                      F Faible probabilité de se produire.                      M Moyenne probabilité de se produire.                      E Probabilité de se produire élevée.</p> <p><b>Effets environnementaux cumulatifs?</b>                      O Potentiel que l'effet environnemental interagisse avec les effets environnementaux d'autres projets ou activités passés, présents ou prévisibles dans la ZRE.                      N L'effet environnemental n'interagira pas ou n'est pas susceptible d'interagir avec des effets environnementaux d'autres projets ou activités passés, présents ou prévisibles dans la ZRE.</p>										

#### 8.15.4.1 Mécanismes des effets environnementaux potentiels du Projet

Les effets environnementaux possibles liés au Projet pour les transports pourraient se produire en raison de la circulation liée au Projet utilisant les routes publiques et d'exploitation forestière à l'intérieur de la ZLE durant toutes les phases du Projet. Le Projet causera de la circulation de véhicules en raison du déplacement des équipements, des fournitures, des matériaux, des produits et du personnel vers le site et en provenance de celui-ci pendant toutes les phases. Les produits seront expédiés dans des contenants fermés hors site par camion via le réseau de transport existant soit directement vers les marchés par camion, soit via le chemin de fer existant à Napadogan. Toute la circulation liée au Projet sera distribuée entre les trois principales routes suivantes :

- la Route 2 (route Transcanadienne) vers la Route 105 et la Route 605 vers le site du Projet sur le chemin CAPS;
- la Route 8 vers la Route 107 jusqu'au site sur le chemin CASS; et
- la Route 107 à partir du site de la voie d'évitement du CN dans Napadogan vers le site du Projet sur le chemin CASS.

La construction nécessitera des équipements spécialisés, des matériaux, des fournitures et jusqu'à 500 employés à transporter vers le site du Projet. SML exigera que les entrepreneurs fournissent des autobus à partir d'une aire de stationnement désignée près de Nackawic et une autre à Napadogan pour transporter les travailleurs de la construction entre ces aires de stationnement et le site du Projet, ou à partir des villages et villes à proximité. La plupart des déplacements à destination et en provenance du site du Projet durant la construction se produiront pendant le jour, puisqu'il est à prévoir que l'activité de construction de nuit sera très limitée. Cette activité de transport variera de jour en jour et de mois en mois au fur et à mesure que les activités de construction changent, mais continueront tout au long de la phase de construction.

Tel que discuté dans le chapitre 3, environ 10 km du chemin forestier de défense existant sera relocalisé et élargi dans le cadre du Projet. Ce nouveau tracé permettra d'améliorer l'infrastructure existante et modifiera les flux de circulation sur le réseau de routes forestières, même s'il n'est pas prévu que les niveaux de circulation augmentent considérablement au-dessus des niveaux actuels, à l'exception de la circulation liée au Projet.

Durant l'exploitation, la circulation comprendra les poids lourds utilisés pour les matériaux, les réactifs et les équipements entrants, ainsi que les produits sortants, et divers entretiens et services, en plus des employés se rendant au site du Projet ou en revenant dans leurs véhicules personnels. SML ne fournira aucun autobus durant l'exploitation. Environ 300 employés (répartis dans les quarts de travail de jour et de nuit) voyageront vers le site et hors du site en utilisant leur véhicule personnel et la circulation de véhicules personnels augmentera de manière marginale comparativement à la phase de Construction. Cette circulation continuera tout au long de la durée de vie du Projet.

#### 8.15.4.2 Atténuation des effets environnementaux du Projet

Les mesures d'atténuation suivantes, associées à une conception et une planification minutieuses, seront mises en œuvre pendant les phases Construction et Exploitation afin de réduire les effets environnementaux du Projet sur les Transports (Tableau 8.15.10).

- Pendant la construction, le transport du personnel par autobus se fera entre le site du Projet et les parcs de stationnement situés à Nackawic et Napadogan et peut-être dans d'autres villes. Aux fins du présent rapport d'EIE, il est supposé de façon prudente que le transport par autobus ne se fera qu'entre le site et les parcs de stationnement de Nackawic et Napadogan.
- La désignation des voies d'accès principales au site du Projet pour les camions, afin de limiter au CAPS et au CASS la circulation des camions pendant toutes les phases.
- La conception du nouveau tracé du chemin forestier de défense sera réalisée en accord avec les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne et en consultation avec le MRN NB, qui devra ensuite donner son approbation.
- Respect des normes de conception et pratiques exemplaires actuelles pour la construction de chemins forestiers, le réalignement du chemin forestier de défense et le réaménagement des routes d'accès aux ressources forestières, le long du CAPS et du CASS, selon les besoins pour permettre la circulation dans les deux sens sur la section réalignée du chemin forestier de défense.
- En consultation avec le MRN NB et les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne, on effectuera l'entretien de la chaussée et installera des panneaux d'avertissement au bord des routes pour réduire les risques pour la sécurité sur les routes forestières qui font partie du CAPS et du CASS pendant toutes les phases.
- En consultation avec le MRN NB et les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne, le défrichage des buissons au bord des routes pour améliorer la distance de visibilité à l'approche des intersections du CAPS, du CASS et des autoroutes provinciales pendant l'exploitation.
- Le respect des pratiques exemplaires actuelles relatives aux routes forestières, qui nécessitent l'utilisation de postes bande publique (dans les véhicules gérés par SML, comme les camions lourds et les autobus) pour permettre aux conducteurs de se communiquer entre eux l'emplacement des véhicules ou des camions lourds, réduira les risques pour la sécurité de la circulation sur les CAPS et CASS pendant toutes les phases.
- Puisqu'il ne sera pas possible de maintenir des radios BP dans chaque véhicule de passagers privé, un plan de circulation sera élaboré afin de guider les employés du Projet et les véhicules de livraison qui identifie tout particulièrement les dangers sur la route le long du CAPS et du CASS. Le plan de circulation comprendra une formation en matière de communications et de pratiques exemplaires et un programme de surveillance et de production de rapports visant à réduire les risques pour la sécurité de la circulation sur les CAPS et CASS pendant la phase d'exploitation.

### 8.15.4.3 Caractérisation des effets environnementaux résiduels du Projet

#### 8.15.4.3.1 Infrastructure routière

##### Construction

Tel qu'énoncé dans la Description du Projet (section 3.4.1), pour les volumes de circulation liés au Projet, nous avons prévu que le Trafic journalier moyen (TJM) atteindrait un total de 136 véhicules, ce qui reflète le volume de circulation maximum attendu durant le mois ayant l'activité de construction la plus élevée. Les volumes de circulation générés durant la construction seront répartis entre le CAPS et le CASS, et s'accumuleront au fur et à mesure qu'ils s'approchent du site du Projet. Le tableau 8.15.11 présente une comparaison des volumes de circulation existants aux volumes de circulation totaux attendus sur le réseau routier provincial menant au site du Projet durant le mois le plus achalandé de la construction. Alors que ces volumes de circulation représentent la période d'activité la plus occupée durant la construction, l'évaluation des transports à l'aide de ces volumes est une approche prudente.

**Tableau 8.15.11 Répartition des volumes de circulation sur les segments de routes – Phase Construction**

Emplacement		Véhicules existants (DJMA)	Trafic supplémentaire du Projet généré durant la construction (TJM) <sup>d</sup>	Trafic total durant la construction du Projet (DJMA)	
Segment de route	Route 8	Limites de la ville de Fredericton vers Route 107	3 500-5 340	20	3 520-5 360
	Route 104	Route 105 vers CAPS	780-2 540	25-26 <sup>a</sup>	805-2 566
	Route 104	CAPS vers Route 130	330-1 070	25	355-1 095
	Route 107	Route 8 vers CASS	290-1 280	76-80 <sup>c</sup>	370-1 356
	Route 107	CASS vers Route 105	300-1 200	75	375-1 275
	Route 105	Route 620 vers Route 104	4 500-8 700	14	4 514-8 714
	Route 105	Route 2 vers Route 605	1 360-3 480	31 <sup>b</sup>	1 360-3 511
	Route 105	Route 107 vers Route 130	6 000	38	6 038
	Route 130	Route 105 vers Route 104	2 800	Négligeable	2 800
	Route 605	Route 105 vers l'entrée de l'usine AV Nackawic	2 430	31	2 461
	Route 605	Entrée de l'usine AV Nackawic vers Route 104	520	Négligeable	520
	Route 610	Route 105 vers Route 104	360	Négligeable	360
	Route 617	Route 104 vers Route 620	650	Négligeable	650
	Route 620	Route 105 vers Route 107	1 240	18	1 258
	CAPS	Route 605 vers Route 104	190	31	221
	CAPS	Route 104 vers site du Projet	242	81	323
	CASS	Route 107 vers site du Projet	16	55	71
<b>Remarques :</b>					
<sup>a</sup> 26 TJM entre la Route 105 et la Route 617 et 25 TJM entre la Route 617 et le CAPS.					
<sup>b</sup> 31 TJM entre la Route 2 et la Route 605 et 0 TJM entre la Route 605 et la Route 610.					
<sup>c</sup> 80 TJM entre le CASS et le stationnement des employés à Napadogan et 76 TJM entre le stationnement des employés à Napadogan et la Route 620. Des volumes plus faibles sont générés à l'est de la Route 620.					
<sup>d</sup> Les volumes de circulation générés par le Projet ci-dessus ont été fondés sur le mois le plus occupé de l'activité de construction, quand, en vertu des plans actuels, nous anticipons que le trafic soit le plus élevé durant la période de construction de 18 à 24 mois planifiée.					

Source : exp Services Inc. (2013a).

Le tableau 8.15.11 montre que sur le CAPS, même si des autobus sont utilisés entre le stationnement et le site du Projet, nous prévoyons une augmentation notable de la circulation sur le CAPS pendant le mois où les activités de construction du Projet sont à leur apogée; le TJM augmentera alors à 31 véhicules entre la Transcanadienne et le chemin Napadogan. Avec l'augmentation de la circulation sur le CAPS, en particulier au nord de la Route 104, le TJM augmentera pour atteindre 81 véhicules, avec les travailleurs de la construction qui emprunteront le chemin Napadogan à l'est et à l'ouest de la Route 104. Pour un TJM total de 81, 31 véhicules seront des camions ou des autobus et les 50 autres véhicules seront des voitures particulières.

Un TJM total de 55 véhicules liés à la construction voyageront sur le CAPS, à partir de la Route 107 à l'ouest du chemin d'accès et à partir du stationnement des employés, qui se trouve sur la voie d'évitement du CN à Napadogan. Pour un TJM total de 55, 5 véhicules seront des camions ou des autobus et les 50 autres véhicules seront les voitures particulières des travailleurs de la construction.

Les volumes de circulation liés au Projet sur la Route 107 entre la Route 8 et Napadogan, et entre Napadogan et le chemin Four Mile Brook sur le CAPS, seront plus élevés, avec un TJM de 76 et 80 véhicules respectivement, à cause du plus grand nombre de voitures particulières des travailleurs de la construction se rendant au stationnement pour prendre l'autobus vers le site du Projet.

Durant la construction, tous les matériaux et équipements seront transportés de la route Transcanadienne vers le site du Projet via le CAPS. Les segments de route provinciale de cette route permettent les configurations de camion de 23 m de longueur (c.-à-d., les gros porteurs WB-20) avec un PNBV jusqu'à 62 500 kg. Le réseau routier provincial sur ce trajet comprend des routes praticables en toutes saisons sans restrictions de poids saisonnières et permet les dimensions maximales autorisées et les limites de poids les plus élevées pour les camions au Nouveau-Brunswick.

Une petite portion de la circulation de camions (les véhicules de service) proviendront de Fredericton ou de communautés le long de la Route 8 et de la Route 107 et emprunteront le CAPS vers le site du Projet. La Route 8 est actuellement une route praticable en toutes saisons, avec un PNBV jusqu'à 62 500 kg. Un PNBV de 43 500 kg et une restriction de poids au printemps (correspondant habituellement à 80 % du PNBV autorisé) s'appliquent à la Route 107, entre la Route 8 et le CAPS. Les camions utilisant cette route ne doivent pas dépasser le poids limite même au printemps (lorsque les restrictions saisonnières s'appliquent); les camions dépassant cette limite doivent se rendre au site par la Transcanadienne.

Les matériaux de construction et l'équipement seront transportés à la voie d'évitement du CN aux fins de transbordement vers le site du Projet. Le site du CN ne sera utilisé que comme stationnement pour les travailleurs transportés par autobus vers le site pendant la Construction. Ces autobus ne dépasseront pas le PNBV de 43 500 kg de la Route 107.

Les chemins CAPS et CASS sont constitués de routes forestières de gravier construites pour servir l'industrie forestière. À exception des segments du CAPS du chemin Napadogan entre la Route 605 à l'usine Nackawic et la Route 104 et la section inférieure du segment nord de la Route 104 (qui sont tous en bon état), la plupart des segments du CAPS et de CASS sont dans un état passable à médiocre. Habituellement, les routes d'exploitation forestière sont entretenues uniquement aux endroits où l'industrie forestière est active et que les chemins sont en cours d'utilisation. SML créera un nouveau tracé et élargira le chemin forestier de défense dans le cadre du Projet, et avec le MRN NB et

les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne, coopérera au réaménagement des routes forestières servant de CAPS et CASS au besoin pour accommoder la circulation liée au Projet, et gèrera activement l'usage sécuritaire, l'exploitation et l'entretien de ces routes.

Le déplacement et l'élargissement d'environ 10 km du chemin forestier de défense pour accommoder les installations du Projet amélioreront le réseau de routes forestières dans la ZLE. Le chemin forestier de défense courant est relativement étroit et laisse, en général, passer qu'un seul véhicule à la fois. Le déplacement sera conçu selon les normes applicables et les meilleures pratiques pour la construction de routes forestières, ainsi que pour accommoder les besoins en matière de transport sécuritaire du Projet, des titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne, et dans une moindre mesure le public, y compris une largeur adéquate pour une circulation à double sens sur le chemin forestier de défense réaligné et l'affichage de panneaux avertissant les conducteurs de la présence d'activités de construction et des changements dans les flux de circulation dans la zone. La conception du nouveau tracé sera menée en concertation avec le MRN NB et approuvée par ce dernier en vertu de la *Loi sur les terres et forêts de la Couronne*, et en accord avec les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne dans la ZLE. Le réseau de routes forestières existant sera maintenu pendant toute la construction du nouveau tracé afin de pouvoir répondre aux besoins courants du Projet et des titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne.

La circulation de voitures particulières additionnelles générées par les travailleurs de la construction se rendant au site du Projet ou le quittant n'affectera pas l'état de l'infrastructure routière sur le réseau routier provincial. Le poids des voitures particulières se situent entre 1 300 kg (automobiles compactes) à 2 500 kg (camionnettes ou véhicules utilitaires sport - VUS), qui est bien en-deçà des restrictions de poids saisonnières ou en toutes saisons sur le réseau routier provincial.

L'augmentation du TJM sur les routes forestières dans le CAPS et le CASS pourrait détériorer l'infrastructure routière, causant une usure ondulatoire (c.-à-d., une série de petits replis et nids-de-poule qui ressemblent à la surface d'une planche à laver) ou d'autres problèmes d'érosion et de drainage (p.ex., orniérage par les pneus, débordements). Aux endroits où des activités d'entretien sur les routes forestières sont nécessaires (p. ex., nivellement), il peut y avoir un délai à court terme et intermittent dans la circulation, pendant que la machinerie effectue des manœuvres à l'intérieur de l'emprise. Nous mettrons en œuvre les pratiques exemplaires relatives à l'entretien des routes de gravier; nous installerons notamment des panneaux indiquant les zones où se déroulent des activités d'entretien.

Une communication transparente avec les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne dans la ZLE sera maintenue pendant toute la durée du Projet. SML communiquera régulièrement avec les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne pour évaluer les exigences en matière d'entretien permettant d'assurer l'utilisation continue des routes forestières et tous les nouveaux plans (changements apportés à la conception) nécessaires pour assurer le mouvement sécuritaire des véhicules sur ces routes seront fournis au MRN NB à des fins d'examen et d'étude avant la mise en œuvre.

Ainsi, nous nous attendons à ce que le trafic additionnel généré durant la construction à l'intérieur de la ZLE n'affecte pas de façon négative l'état de l'infrastructure routière.

## Exploitation

La plupart des expéditions entrantes de matériaux et équipements seront transportées vers le site du Projet à partir de la Transcanadienne via le CAPS.

Le trafic lié au Projet généré par l'exploitation sera réparti entre le CAPS, le CASS et les routes secondaires à l'intérieur de la ZLE. La somme des volumes de circulation générés par le Projet durant l'Exploitation et les volumes de circulation existants fournissent le total attendu des volumes de circulation au moment de l'exploitation à pleine capacité du Projet. Le tableau 8.15.12 présente une comparaison des volumes de circulation existants aux volumes de circulation totaux attendus sur le réseau routier provincial menant au site du Projet durant le mois le plus achalandé de l'exploitation. Ces niveaux de circulation supposés pendant toute la durée de vie de l'exploitation de la mine sont une approche prudente.

**Tableau 8.15.12 Répartition des volumes de circulation sur les segments de routes – Phase Exploitation**

Emplacement		Véhicules existants (DJMA)	Trafic supplémentaire du Projet généré (TJM)	Trafic total durant l'exploitation du Projet (DJMA)	
Segment de route	Route 8	Limites de la ville de Fredericton vers Route 107	3 500-5 340	15	3 515-5 355
	Route 104	Route 105 vers CAPS	780-2 540	13	793-2 553
	Route 104	CAPS vers Route 130	330-1 070	12	342-1 082
	Route 107	Route 8 vers CASS	290-1 280	52-58	348-1 332
	Route 107	CASS vers Route 105	300-1 200	50	350-1 250
	Route 105	Route 620 vers Route 104	4 500-8 700	7	4 507-8 707
	Route 105	Route 2 vers Route 605	1 360-3 480	96	1 360-3 576
	Route 105	Route 107 vers Route 130	6 000	26	6 026
	Route 130	Route 105 vers Route 104	2 800	Négligeable	2 800
	Route 605	Route 105 vers l'entrée de l'usine AV Nackawic	2 430	75	2 505
	Route 605	Entrée de l'usine AV Nackawic vers Route 104	520	Négligeable	520
	Route 610	Route 105 vers Route 104	360	Négligeable	360
	Route 617	Route 104 vers Route 620	650	Négligeable	650
	Route 620	Route 105 vers Route 107	1 240	12	1 252
	CAPS	Route 605 vers Route 104	190	96	286
	CAPS	Route 104 vers site du Projet	242	121	363
CASS	Route 107 vers site du Projet	16	107	123	

Source : exp Services Inc. (2013b).

Tel que montré dans le tableau 8.15.12, sur le CAPS, le trafic additionnel généré à l'apogée de l'exploitation entraînera des volumes de circulation totaux pouvant atteindre 96 TJM le long du segment du CAPS à partir de la Transcanadienne vers la Route 105 et la Route 605 dans Nackawic, et le chemin Napadogan à la Route 104. Au nord de la Route 104, le TJM augmentera pour atteindre 121 véhicules, avec le personnel qui empruntera le chemin Napadogan à l'est et à l'ouest de la Route 104.

Sur le CASS, un volume de circulation total de 107 TJM sera généré qui se déplacera vers le site sur le CASS en provenance de l'ouest et de l'est sur la Route 107.

Toutes les expéditions de produits sortantes, et une petite partie des frets et des équipements traités entrants, seront transportées entre le site du Projet et la voie d'évitement du CN à Napadogan via le CASS. Ces expéditions seront transportées sur des remorques de camion de transport fermées ou à plateau, et seront chargées sur des palettes qui offrent une flexibilité pour la répartition des charges par essieu, qui ne devrait pas restreindre la taille de chargement planifiée de 20 tonnes.

Une petite portion de la circulation de camions de service d'entretien proviendront de Fredericton ou de communautés le long de la Route 8 et de la Route 107 et emprunteront le CASS. Les camions de service qui utiliseront ce chemin ne dépasseront pas les limites de poids maximales même au printemps (lorsque les restrictions saisonnières s'appliquent). Si des expéditions dépassent les limites de poids de véhicule imposées, les camions se rendront au site à partir de la Transcanadienne et par le CAPS.

Il n'y aura pas de transport par autobus des employés vers le site du Projet durant l'exploitation, et les travailleurs utiliseront leurs véhicules personnels soit par le CAPS ou le CASS pour accéder au site du Projet. La circulation de voitures particulières additionnelles générées par les travailleurs se rendant au site du Projet ou le quittant n'affectera pas l'état de l'infrastructure routière sur le réseau routier provincial. Le poids des voitures particulières se situent entre 1 300 kg (automobiles compactes) à 2 500 kg (camionnettes ou VUS), qui est bien en-deçà des restrictions de poids saisonnières ou en toutes saisons sur le réseau routier provincial.

Les accords d'entretien seront négociés avec les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne dans la ZLE en concertation avec le MRN NB afin de garantir que les routes forestières continuent de procurer des déplacements de personnel, biens et services efficaces et sécuritaires à l'intérieur de la ZLE. Aux endroits où des activités d'entretien sur routes forestières sont nécessaires (p. ex., nivellement), il peut y avoir un délai à court terme et intermittent dans la circulation, pendant que la machinerie effectue des manœuvres à l'intérieur de l'emprise. SML sera un participant actif dans la gestion et l'entretien continu des routes d'exploitation forestière qui mènent au Projet. Nous mettrons en œuvre les pratiques exemplaires relatives à l'entretien des routes de gravier; nous installerons notamment des panneaux indiquant les zones où se déroulent des activités d'entretien.

Nous nous attendons à ce que le trafic additionnel généré durant l'exploitation à l'intérieur de la ZLE n'affecte pas de façon négative l'infrastructure routière.

#### **8.15.4.3.2 Niveau de service en matière de circulation**

##### **Construction**

L'analyse de NDS avec diverses routes potentielles à l'intérieur de la ZLE a été évaluée selon les volumes de Construction projetés (Section 3.4.1) et est résumée dans le tableau 8.15.13. À des fins de comparaison, le tableau 8.15.13 comprend également le NDS selon les volumes existants sans le Projet.



**Tableau 8.15.13 Niveau de service – États existants et phase Construction**

Emplacement			Critères et résultats de NDS pour les chemins d'accès potentiels					
			Conditions existantes			Phase de construction		
			DJMA (2010)	NDS <sup>a</sup> (2010)	PTCS (2010)	DJMA (Après)	NDS <sup>a</sup> (Après)	PTCS (Après)
Segment de route	Route 8	Limites de la ville de Fredericton vers Route 107	3 500-5 340	D	58,1 à 61,8 %	3 520-5 360	D	58,9 à 62,1 %
	Route 104	Route 130 vers CAPS	330-1 070	A	28,6 à 36,9 %	355-1 095	A	33,5 à 39,0%
	Route 104	CAPS vers Route 105	780-2540	A-B	33,4 à 50,1 %	806-2 566	A-B	36,2 à 51,4 %
	Route 105	Route 620 vers Route 104	4 500-8 700	C-D	57,5 à 70,9 %	4 514-8 714	C-D	57,9 à 71,1 %
	Route 105	Route 2 vers Route 610	1 360-3 480	A-B	35,5 à 54,4 %	1 360-3 511	A-C	35,5 à 56,4 %
	Route 105	Route 107 vers Route 130	6 000	C	63,50 %	6 038	C	63,9 %
	Route 107	Route 8 vers CASS	290-1 280	A	23,3 à 34,6 %	370-1 356	A	36,4 à 39,9 %
	Route 107	CASS vers Route 105	300-1 200	A	23,5 à 33,8 %	375-1 275	A	37,2 à 39,3 %
	Route 130	Route 105 vers Route 104	2 800	B	45,70 %	<i>Aucun changement</i>		
	Route 605	Route 105 vers l'entrée de l'usine AV Nackawic	2 430	B	53,40 %	2 461	C	55,6 %
	Route 605	Entrée de l'usine AV Nackawic vers Route 107	520	A	30,80 %	<i>Aucun changement</i>		
	Route 610	Route 107 vers Route 105	360	A	29,30 %	<i>Aucun changement</i>		
	Route 617	Route 104 vers Route 620	650	A	32,70 %	<i>Aucun changement</i>		
	Route 620	Route 105 vers Route 107	1 240	A	38,20 %	1 258	A	39,7 %
<b>Remarques :</b>								
<sup>a</sup> Consultez le tableau 8.15.3 pour les descriptions de NDS.								
<b>Légende :</b>								
CAPS Chemin d'accès principal au site.			NDS Niveau de service.					
CASS Chemin d'accès secondaire au site.			PTCS Pourcentage du temps consacré au suivi.					
DJMA Débit journalier moyen annuel.								

Source : exp Services Inc. (2013a).

En raison des augmentations relativement faibles des volumes de circulation associés à la construction en comparaison avec les volumes actuels, la plupart de la ZLE verra peu de changement ou aucun dans le NDS du réseau routier. Les exceptions sont les segments de la Route 105, à partir de la Route 2 jusqu'à la Route 605 et de la Route 605 à partir de la Route 105 jusqu'au chemin d'entrée de l'usine AV Nackawic, qui devraient subir une chute dans le niveau de service allant d'un NDS B très bon à un NDS C bon; un changement dans le PTCS sur ces segments sera d'environ 2 %. Étant donné le changement nominal dans le PTCS, le changement réel dans le niveau de service sur ces segments de la Route 105 et de la Route 605 sera relativement mineur et aucune atténuation spéciale additionnelle n'est garantie. Tous les autres segments de routes n'auront pas de changement perceptible dans le niveau de service durant la construction.

En plus du NDS avec le réseau routier provincial, le NDS a été estimé à trois intersections menant au site du Projet :

- l'intersection de la Route 105 et de la Route 605 qui mène au CAPS;
- l'intersection de la Route 104 et du chemin Napadogan; et
- l'intersection de la Route 107 et du chemin Four Mile Brook.

Le tableau 8.15.14 présente les résultats de l'analyse de niveau de service de la circulation existante et de la circulation totale avec les volumes de circulation additionnels durant la construction du Projet à trois intersections clés.

**Tableau 8.15.14 Niveau de service aux intersections clés – États existants et phase Construction**

Intersection	Type	Période	NDS global à l'intersection <sup>a</sup>	
			Conditions existantes	Phase de construction
Route 105 / Route 605	Carrefour doté de trois panneaux ARRÊT sur la route 605	Heure de pointe en matinée	NDS A	NDS A
		Heure de pointe en soirée	NDS A	NDS A
Route 104 / Chemin Napadogan	Carrefour doté de quatre panneaux ARRÊT sur le CAPS	Heure de pointe en matinée	NDS A	NDS A
		Heure de pointe en soirée	NDS A	NDS A
Route 107 / Chemin Four Mile Brook	Carrefour doté de trois panneaux ARRÊT sur le CASS	Heure de pointe en matinée	NDS A	NDS A
		Heure de pointe en soirée	NDS A	NDS A
<b>Remarques :</b>				
<sup>a</sup> Consultez le tableau 8.15.3 pour les descriptions de NDS.				

Source : exp Services Inc. (2013a).

L'analyse de NDS suggère que les trois intersections continueraient toutes de fonctionner à un NDS A excellent, et que les débits directionnels individuels continueraient de fonctionner à un NDS B très bon, ou meilleur, durant les périodes de pointe. Aucune atténuation spéciale supplémentaire n'est garantie pour ces changements mineurs dans le NDS.

### Exploitation

L'analyse de NDS le long de diverses routes potentielles à l'intérieur de la ZLE a été évaluée selon les volumes de circulation durant la phase Exploitation projetés (Section 3.4.1) et est résumée dans le tableau 8.15.15. À des fins de comparaison, le tableau 8.15.15 comprend également le NDS selon les volumes existants sans le Projet.

**Tableau 8.15.15 Niveau de service – États existants et phase Exploitation**

Emplacement			Critères et résultats de NDS pour les chemins d'accès potentiels					
			Conditions existantes			Phase d'exploitation		
			DJMA (2010)	NDS* (2010)	PTCS (2010)	DJMA (Après)	NDS <sup>a</sup> (Après)	PTCS (Après)
Segment de route	Route 8	Limites de la ville de Fredericton vers Route 107	3 500- 5 340	D	58,1 à 61,8 %	15	D	58,7 à 62,0 %
	Route 104	Route 130 vers CAPS	330- 1 070	A	28,6 à 36,9 %	13	A	31,3 à 37,9 %
	Route 104	CAPS vers Route 105	780- 2540	A-B	33,4 à 50,1 %	13	A-B	34,8 à 50,8 %
	Route 105	Route 620 vers Route 104	4 500- 8 700	C-D	57,5 à 70,9 %	7	C-D	57,7 à 71,1 %
	Route 105	Route 2 vers Route 610	1 360- 3 480	A-B	35,5 à 54,4 %	96	A-C	35,5 à 57,3 %
	Route 105	Route 107 vers Route 130	6 000	C	63,50 %	26	C	63,8 %
	Route 107	Route 8 vers CASS	290- 1 280	A	23,3 à 34,6 %	52-58	A	27,8 à 38,5 %
	Route 107	CASS vers Route 105	300- 1 200	A	23,5 à 33,8 %	51	A	34,3 à 37,6 %
	Route 130	Route 105 vers Route 104	2 800	B	45,70 %	<i>Aucun changement</i>		
	Route 605	Route 105 vers l'entrée de l'usine AV Nackawic	2 430	B	53,40 %	96	C	57,8 %
	Route 605	Entrée de l'usine AV Nackawic vers Route 107	520	A	30,80 %	<i>Aucun changement</i>		
	Route 610	Route 107 vers Route 105	360	A	29,30 %	<i>Aucun changement</i>		
	Route 617	Route 104 vers Route 620	650	A	32,70 %	<i>Aucun changement</i>		
	Route 620	Route 105 vers Route 107	1 240	A	38,20 %	12	A	39,3 %

**Remarques :**  
<sup>a</sup> Consultez le tableau 8.15.3 pour les descriptions de NDS.

**Légende :**  
 CAPS Chemin d'accès principal au site. NDS Niveau de service.  
 CASS Chemin d'accès secondaire au site. PTCS Pourcentage du temps consacré au suivi.  
 DJMA Débit journalier moyen annuel.

Source : exp Services Inc. (2013b).

Durant l'exploitation, aucun changement n'est prévu dans le NDS en lien avec une augmentation des volumes de circulation dans la ZLE, sauf sur deux segments de la Route 105 à l'intérieur du CAPS. La Route 105 de la Route 2 à la Route 605 et la Route 605 de la Route 105 à l'entrée de l'usine AV Nackawic subiront toutes les deux une baisse dans le NDS d'un NDS B très bon à un NDS C bon. Toutefois, il est à noter que le seuil des routes collectrices à deux voies et locales d'un NDS B à NDS C est un PTCS de 55 %. Lorsque nous examinons le changement réel dans le PTCS sur ces segments de la Route 105 et de la Route 605, les augmentations d'environ 3 % seulement dans le PTCS les ont déplacées du sommet de la plage dans le NDS B au bas de la plage du NDS C. Le changement réel dans le NDS sur ces segments des Route 105 et Route 605 sera relativement mineur. Les segments de routes restants n'auront pas de changement dans le niveau de service. Aucune atténuation spéciale supplémentaire n'est garantie pour ces changements mineurs dans le NDS.

Le tableau 8.15.16 présente les résultats de l'analyse de niveau de service de la circulation existante et de la circulation totale avec les volumes de circulation additionnels durant l'exploitation du Projet à trois intersections clés.

**Tableau 8.15.16 Niveau de service aux intersections clés – États existants et phase  
Exploitation**

Intersection	Type	Période	NDS global à l'intersection*	
			Conditions existantes	Phase d'exploitation
Route 105 / Route 605	Carrefour doté de trois panneaux ARRÊT sur la route 605	Heure de pointe en matinée	NDS A	NDS A
		Heure de pointe en soirée	NDS A	NDS A
Route 104 / Chemin Napadogan	Carrefour doté de quatre panneaux ARRÊT sur le CAPS	Heure de pointe en matinée	NDS A	NDS A
		Heure de pointe en soirée	NDS A	NDS A
Route 107 / Chemin Four Mile Brook	Carrefour doté de trois panneaux ARRÊT sur le CASS	Heure de pointe en matinée	NDS A	NDS A
		Heure de pointe en soirée	NDS A	NDS A
<b>Remarques :</b>				
* Consultez le tableau 8.15.3 pour les descriptions de NDS.				

Source : exp Services Inc. (2013b).

L'analyse de NDS suggère que les trois intersections continueraient de fonctionner à un niveau jugé « excellent » (NDS A) lors des périodes de pointe du matin et du soir. L'ensemble du débit directionnel de véhicules continuerait de fonctionner à un niveau jugé « très bien » (NDS B ou supérieur) pendant les périodes de pointe. Aucune atténuation spéciale supplémentaire n'est garantie pour ces changements mineurs dans le NDS.

### 8.15.4.3.3 Résumé

Même si le Projet contribuera à l'augmentation de la circulation dans la ZLE, les niveaux de circulation liés au Projet pendant les phases de construction et d'exploitation ne seront supérieurs qu'en théorie aux volumes existants de circulation dans la ZLE. Le réseau routier provincial a été conçu pour répondre aux besoins de l'industrie, des exploitations forestières et des résidents de la ZLE avec une capacité excédentaire considérable telle que mise en évidence par les niveaux NDS relativement élevés (c.-à-d., surtout des NDS A à C) sur toutes les routes. Lors de la phase de Construction, il y aura une augmentation perceptible du volume de circulation sur les trajets du CAPS et du CASS; toutefois, le NDS du réseau routier provincial ne devrait pas diminuer de manière substantielle et ne diminuera en aucun cas sous le niveau « satisfaisant » (NDS D) définissant les conditions de fonctionnement des voies de circulation lors des périodes de pointe. Durant l'exploitation, il n'y a pas de caractéristiques du Projet qui pourrait entraîner des délais prolongés dans la circulation ou un changement dans le NDS qui pourrait ne pas être atténué par la mise en place de pratiques exemplaires pour les routes forestières.

Grâce à une planification soignée du Projet, SML a tenu compte de la contribution du trafic lié au Projet sur les routes forestières à l'intérieur de la ZLE, et s'engage à travailler avec les titulaires de permis de

coupe sur les terres de la Couronne et le MRN NB pour réaménager et entretenir le réseau de routes forestières existant afin d'assurer des déplacements en toute sécurité dans la ZLE.

Il pourrait y avoir des interruptions temporaires, intermittentes et à court terme dans le débit de la circulation sur les routes forestières durant la construction des améliorations à l'infrastructure des routes forestières et le transport des matériaux, fournitures et équipements vers le site du Projet, mais celles-ci ne seront pas importantes.

L'état de l'infrastructure du réseau routier sur les routes publiques ne devrait pas être affecté par la circulation du Projet, et les améliorations au chemin forestier de défense et les autres entretiens menés par SML en partenariat avec les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne et le MRN NB pourraient améliorer le débit de la circulation et la sécurité de la circulation sur les routes d'exploitation forestière.

La communication du trajet de camionnage privilégié aux expéditeurs, fournisseurs et fournisseurs de services accédant au site aura pour effet de limiter la détérioration du réseau routier provincial lorsque des restrictions de poids saisonnières sont imposées, en dirigeant la circulation lourde vers les infrastructures conçues pour supporter les camions de grande dimension et les poids lourds.

#### 8.15.5 Évaluation des effets environnementaux cumulatifs

En plus des effets du Projet sur l'environnement dont il a été question ci-dessus, une évaluation des effets environnementaux cumulatifs potentiels a été réalisée pour d'autres projets ou activités qui ont le potentiel de causer des effets environnementaux qui chevauchent ceux du Projet, comme identifiés au tableau 8.15.10. Le tableau 8.15.17 présente ci-dessous les effets environnementaux cumulatifs potentiels sur le transport, et classe chaque interaction avec les autres projets ou activités par 0, 1 ou 2 selon la nature et le degré auxquels chacun des effets importants du Projet sur l'environnement recouper ceux des autres projets ou activités.

**Tableau 8.15.17 Effets environnementaux potentiels cumulatifs sur le transport**

Autres projets ou activités ayant le potentiel de causer des effets environnementaux cumulatifs	Effets environnementaux cumulatifs potentiels
	Changement au niveau du transport
<b>Projets ou activités passés ou présents ayant été exécutés</b>	
Usage du territoire à des fins industrielles (passé ou présent)	1
Usage de terres à des fins forestières et agricoles (passé ou présent)	1
Usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones (passé ou présent)	0
Utilisation du territoire à des fins récréatives (passé ou présent)	1
Utilisation des terres à des fins résidentielles (passé ou présent)	1
<b>Projets ou activités possibles à venir qui seront réalisés</b>	
Usage du territoire à des fins industrielles (futur)	1
Usage de terres à des fins forestières et agricoles (futur)	1
Usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones (futur)	0
Utilisation du territoire à des fins récréatives (futur)	1
Aménagement résidentiel prévu (futur)	1

**Tableau 8.15.17 Effets environnementaux potentiels cumulatifs sur le transport**

Autres projets ou activités ayant le potentiel de causer des effets environnementaux cumulatifs	Effets environnementaux cumulatifs potentiels
	Changement au niveau du transport
<p><b>Effets environnementaux cumulatifs</b>  <b>Remarques :</b>            les effets environnementaux cumulatifs ont été classifiés de la manière suivante :</p> <p>0 Les effets environnementaux du Projet ne se conjuguent pas avec ceux d'autres projets ou activités passés ou à venir.</p> <p>1 Les effets environnementaux du Projet sur l'environnement qui se conjuguent avec ceux d'autres projets ou activités passés ou à venir, mais qui sont peu susceptibles d'entraîner des effets cumulatifs importants; ou les effets environnementaux du Projet qui se conjuguent à des effets cumulatifs importants qui existent déjà sans pour autant peser de façon mesurable dans le total sur la CVE.</p> <p>2 Les effets sur l'environnement du Projet qui se conjuguent avec ceux d'autres projets ou activités passés ou à venir, et qui sont susceptibles d'entraîner des effets cumulatifs importants; ou les effets sur l'environnement du Projet qui se conjuguent à des effets cumulatifs importants qui existent déjà tout en pesant de façon mesurable dans la dégradation de la composante valorisée de l'environnement.</p>	

Il n'y a pas de chevauchement des effets environnementaux entre le Projet et l'usage passé, courant ou futur de terres et de ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones. Même si les Premières nations utilisent le réseau routier public et les routes d'exploitation forestière dans la ZRE pour accéder aux terres de la Couronne, afin de pratiquer leurs activités traditionnelles, l'utilisation de ces routes par le Projet ne nuira pas à la pratique de ces activités traditionnelles.

L'usage du territoire à des fins industrielles et l'usage de terres à des fins forestières et agricoles passés, présents et futurs raisonnablement prévisibles à l'intérieur de la ZRE dépendent du réseau de transport provincial pour transporter les biens et services vers les marchés. Pour l'usage de terres à des fins forestières autant dans le passé que le présent dans la ZRE, les routes forestières ont été développées pour transporter les billots par camion à destination et en provenance des terres de la Couronne à l'intérieur de la ZRE. L'usage de ces chemins pour le Projet en plus de l'usage du territoire à des fins industrielles et l'usage de terres à des fins forestières et agricoles passés, présents et futurs ne devrait pas être affecté de façon négative au point où leur état pourrait se détériorer à un état inacceptable, ou que le débit de circulation pourrait l'affecter de façon négative.

L'utilisation des terres à des fins récréatives présente et future, en particulier pendant les saisons de chasse, pourrait également accroître les volumes de circulation à l'intérieur de la ZRE, alors que les chasseurs accèdent aux terres de la Couronne pour la chasse. Les résidents de la ZRE utilisent le réseau routier provincial pour se déplacer entre les régions rurales et les centres urbains, dans le centre du Nouveau-Brunswick. Les routes forestières sont également utilisées dans une moindre mesure. L'utilisation des terres à des fins récréatives et l'utilisation des terres à des fins résidentielles présentes, passées et futures raisonnablement prévisibles pourraient entraîner des chevauchements d'effets environnementaux aux transports avec ceux du Projet, mais nous ne nous attendons pas à ce qu'ils dégradent l'infrastructure du réseau routier ou le NDS de façon significative, ou qu'ils dégradent le NDS courant sous le NDS D.

Le réseau routier provincial existant, en particulier les routes de pénétration et les routes collectrices, a été conçu pour accueillir un volume de circulation élevé, tant pour les voitures particulières que pour le transport des biens et des matériaux, tant que les restrictions de poids, les limites de vitesse et les autres éléments du code de la route sont respectés. Le Projet, combiné à la réalisation d'ouvrages ou d'autres projets ou activités, ne devrait pas affecter négativement le réseau routier provincial existant. Le réseau routier provincial existant dans la ZRE a une capacité suffisante pour supporter l'augmentation anticipée de la circulation découlant du Projet et de toute augmentation future

raisonnablement prévisible de la circulation survenant dans cette région rurale. À l'exception de la Route 8 et d'un court tronçon de la Route 105, nous estimons que tout le réseau routier provincial dans la ZRE offre un NDS de niveau A à C (excellent à bon). La nouvelle voie de contournement de la route 8 entre Marysville et South Portage a été récemment inaugurée et devrait améliorer le NDS.

Le chemin forestier de défense sera réaménagé et partiellement relocalisé dans le cadre du Projet et procurera des surfaces plus larges, des pentes et courbes améliorées et une meilleure visibilité. Avec l'entretien du réseau de routes d'exploitation forestière existantes par les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne et la participation de SML, l'état de ces routes sera maintenu à son niveau actuel ou s'améliorera. Tout entretien effectué améliorera le NDS, la sécurité et la qualité des infrastructures routières dans la ZRE et atténuera les goulots d'étranglement aux accès des ponts à une seule voie et sur les tronçons plus étroits des routes forestières dans le CAPS et le CASS.

SML s'engage à demeurer conforme avec les meilleures pratiques en matière de routes forestières existantes qui nécessitent l'utilisation de systèmes de radio BP pour communiquer l'emplacement de gros véhicules ou des poids lourds le long des CAPS et CASS par les véhicules contrôlés par SML (il serait, toutefois, pas possible de maintenir des radios BP dans chaque véhicule de passagers privé), et la mise en place d'un Plan de circulation pour le Projet afin d'identifier tout particulièrement les dangers sur la route le long du CAPS et du CASS pour les travailleurs et les livraisons du Projet. En mettant en œuvre ces pratiques exemplaires, la circulation issue du Projet, combinée aux projets ou activités possibles à venir qui seront réalisés, ne devrait pas produire d'effets environnementaux cumulatifs significatifs sur les transports.

## **8.15.6 Détermination de l'importance**

### **8.15.6.1 Effets environnementaux résiduels du Projet**

Même si le Projet contribuera à une augmentation de la circulation au sein de la ZRE durant la construction et l'exploitation, la contribution du Projet est petite lorsqu'elle est comparée aux volumes de circulation existants sur le réseau routier provincial existant qui a été conçu pour répondre aux besoins de l'industrie, des opérations forestières et des résidents de la ZLE. Lors de la phase de Construction, il y aura une augmentation perceptible du volume de circulation sur les trajets du chemin d'accès principal au site (CAPS) et du chemin d'accès secondaire au site (CASS); toutefois, le niveau de service (NDS) du réseau routier provincial ne devrait pas diminuer et ne diminuera en aucun cas sous le niveau « satisfaisant » (NDS D) définissant les conditions de fonctionnement des voies de circulation lors des périodes de pointe.

Durant l'exploitation, il n'y a pas de caractéristiques du Projet qui pourrait entraîner des délais prolongés dans la circulation ou un changement dans le NDS qui pourrait ne pas être atténué par la mise en place de pratiques exemplaires pour les routes forestières. L'infrastructure du réseau routier sur les routes publiques ne devrait pas être affectée par la circulation du Projet, et les améliorations au chemin forestier de défense et les autres entretiens menés par SML en partenariat avec les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne et le MRN NB pourraient améliorer le débit de la circulation et la sécurité de la circulation sur les routes d'exploitation forestière.

Il pourrait y avoir des interruptions temporaires, intermittentes et à court terme dans le débit de la circulation sur les routes forestières durant la construction des réaménagements à l'infrastructure des

routes forestières et le transport des matériaux, fournitures et équipements vers le site du Projet, mais celles-ci ne seront pas importantes. Grâce à une planification soignée du Projet, SML a tenu compte de la contribution du trafic lié au Projet sur les routes forestières à l'intérieur de la ZLE, et s'engage à travailler avec les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne et le MRN NB pour réaménager et entretenir le réseau de routes forestières existant afin d'assurer des déplacements en toute sécurité dans la ZLE.

Par conséquent, en tenant compte de la nature de ces interactions, la planification du Projet visant à minimiser les effets environnementaux des Transports sur le réseau de transport existant, ainsi que la mise en œuvre prévue de mesures d'atténuation connues et éprouvées, les effets environnementaux potentiels de toutes les activités et de tous les ouvrages du Projet effectués au cours de toutes les phases sur les Transports sont considérés comme non significatifs. Cette prévision est assortie d'un niveau de confiance élevé.

#### **8.15.6.2 Effets environnementaux résiduels cumulatifs**

Le Projet, combiné aux autres projets ou activités passés, présents, futurs ou prévisibles, causera une augmentation de la circulation routière sur le réseau routier public et sur les routes d'exploitation forestière dans la ZRE. Toutefois, le réseau routier provincial existant a été conçu pour accueillir un volume de circulation élevé et a une capacité suffisante pour supporter l'augmentation anticipée de la circulation découlant du Projet et de toute augmentation future raisonnablement prévisible de la circulation survenant dans cette région rurale. En ce qui a trait aux routes d'exploitation forestière, le chemin forestier de défense sera réaménagé et partiellement déplacé dans le cadre du Projet et procurera des surfaces plus larges, des pentes et courbes améliorées et une meilleure visibilité. Avec l'entretien du réseau de routes d'exploitation forestière existantes par les titulaires de permis de coupe sur les terres de la Couronne et la participation de SML, l'état de ces routes s'améliorera. Tout entretien effectué améliorera le NDS, la sécurité et la qualité des infrastructures routières dans la ZRE et atténuera les goulots d'étranglement aux accès des ponts à une seule voie et sur les tronçons plus étroits des routes forestières dans le CAPS et le CASS.

Par conséquent, en tenant compte de la nature et de l'ampleur du chevauchement des effets environnementaux du Projet et d'autres projets ou activités passés, présents, futurs ou prévisibles et des mesures d'atténuation planifiées, les effets environnementaux cumulatifs du Projet combinés à ceux des autres projets ou activités passés, présents, futurs ou prévisibles sur les Transports durant toutes les phases du Projet sont considérés comme non significatifs. Cette détermination est assortie d'un niveau de confiance élevé.

#### **8.15.7 Suivi ou surveillance**

Aucun suivi ou surveillance n'est recommandé en ce qui a trait aux transports.