

MODIFICATION N° 3

L'article ci-dessous fera partie du contrat et du document de l'énoncé des travaux. Veuillez prendre en compte les travaux connexes, le temps, les ressources et les coûts au moment de la soumission.

1. SECTION : 1.2 CONTEXTE

SUPPRIMER :

1.2.1 BESOINS ET OBJECTIFS

AJOUTER :

1.2.1 BESOINS ET OBJECTIFS

- .1 L'Agence Parcs Canada souhaite établir une route panoramique des Badlands dans le bloc est du relativement nouveau parc national du Canada des Prairies (12,3 km) et améliorer le chemin d'accès du camping de Rock Creek (2,4 km). Surtout, la conception et la construction de la route panoramique des Badlands et des composants connexes visent à créer un programme panoramique et accessible aux véhicules, qui exercera un large appel pour les visiteurs actuels et nouveaux. TPSGC fait appel aux services d'un expert-conseil qui préparera les options de conception avec estimations des coûts, concevra en détail l'option privilégiée, préparera un dossier d'appel d'offres concernant les travaux de construction avec une estimation des coûts de catégorie A et fournira des services de génie résidents et non-résidents durant les travaux de construction.
- .1 Voir la figure 1, Cadre régional – parc national des Prairies (emplacement général des deux blocs du parc national des Prairies).
- .2 Voir la figure 3, Couloir général de la route panoramique des Badlands.
- .3 Voir la figure 3, Carte du tracé de la route panoramique des Badlands projetée, datée du 15 septembre (route projetée et emplacement potentiel des points de vue).
- .4 Voir la figure 4, Disposition conceptuelle des points de vue le long de la route panoramique des Badlands.

2. SECTION : 1.2 CONTEXTE

SUPPRIMER :

1.2.3 CONDITIONS ACTUELLES

- .3 La promenade avec vue spectaculaire sera fermée au public les mois d'hiver.

AJOUTER :

1.2.3 CONDITIONS ACTUELLES

- .3 La route panoramique des Badlands peut être fermée au public les mois d'hiver.

3. SECTION : 1.2 CONTEXTE

AJOUTER :

1.2.4 CONTRAINTES ET DÉFIS

- .11 La conception de la route panoramique des Badlands doit respecter le concept fourni par l'intermédiaire d'un processus d'architecture paysagère distinct, sauf si des dérogations sont approuvées.
- .12 Le projet doit comprendre une architecture paysagère de qualité pour assurer que la route et les composants connexes (c.-à-d. les points d'arrêt aux points de vue, les aires de stationnement, les sentiers menant aux points de vue, les toilettes, les structures d'ombrage, etc.) complètent le paysage et l'expérience globale, en dérangeant le moins possible les lignes de visibilité et les panoramas.
- .13 Les conclusions de la conception du projet doivent prendre en compte l'aménagement simultané du camping de Rock Creek et de l'aire de fréquentation diurne dans la région immédiatement voisine, et les façons de compléter ces aménagements et d'y accéder.

4. SECTION : 1.3 RÉSUMÉ DU TRAVAIL DE CONCEPTION

AJOUTER :

1.3.1 GÉNÉRALITÉS

- .9 Comme dans le cas ci-dessus, la conception doit tenir compte de l'aménagement simultané en cours du camping de Rock Creek dans les environs.
- .10 Un plan conceptuel de la route panoramique des Badlands sera fourni.

5. SECTION : 1.3 RÉSUMÉ DU TRAVAIL DE CONCEPTION

SUPPRIMER :

1.3.2 DÉVELOPPEMENT DURABLE ET ENVIRONNEMENT

.1 Viabilité

AJOUTER :

1.3.2 DÉVELOPPEMENT DURABLE ET ENVIRONNEMENT

.1 Viabilité

- .1 Réduire au minimum les répercussions sur le terrain, la végétation et les traits culturels.
- .2 Maximiser la récupération et la réutilisation des matériaux existants, de même que le tracé de la route actuel au besoin.
- .3 Réduire les facteurs d'érosion et de perturbation des habitats importants tels que les milieux humides.
- .4 S'assurer que des mesures permettant de capter et/ou ralentir les ruissellements en provenance de la route (en particulier de sel et de sable) vers les cours d'eau et les lacs ont été prises, ou seront prises.
- .4 Réduire l'empiétement des espèces non indigènes le long de la route.
- .5 Élaborer une approche raisonnée de réduction ou de restauration de la végétation, selon les besoins, pour minimiser la nécessité d'épandre du sel et d'améliorer les lignes de visibilité.
- .6 Réduire le risque de collisions avec la faune et préserver l'habitat autant que possible.
- .7 Trouver des façons d'améliorer l'écoulement de l'eau (amélioration et/ou remplacement des ponceaux).
- .2 Évaluation environnementale
- .1 L'Agence Parcs Canada a établi les habitats essentiels et l'aire de Décret d'urgence visant la protection du tétras des armoises dans le parc national des Prairies.
- .2 L'aménagement de tout lieu d'élimination des déchets dans le parc national doit être approuvé par l'Agence Parcs Canada.
- .3 Les sources d'emprunt proposées pour les matériaux de remblai doivent être approuvées par l'Agence Parcs Canada.
- .4 Il n'est pas permis d'enfouir ou de brûler des broussailles dans le parc national.
- .5 L'expert-conseil doit surveiller l'analyse d'impact environnemental des options de conception proposées effectuée par des tiers, et déterminer des mesures d'atténuation appropriées avec estimations des coûts.

6. SECTION : 1.4 OBJECTIFS

SUPPRIMER :

1.4.1 BUTS GÉNÉRAUX

AJOUTER :

1.4.1 BUTS GÉNÉRAUX

- .1 Réaliser un projet efficient, durable et économiquement viable, approprié à son utilisation et à l'environnement, grâce à l'initiative et à l'intégration de l'innovation et de l'excellence technique dans le cycle de vie de la nouvelle construction. Respecter (au moins) les objectifs de conception suivants.
 - .1 Respecter l'environnement naturel et le contexte historique des lieux.
 - .2 Respecter ou dépasser les exigences des codes, des normes et des lignes directrices en vigueur.
 - .3 Intégrer entièrement tous les composants et systèmes, y compris ceux qui relèvent du génie civil, des transports, géotechnique et structural, ainsi que de l'architecture paysagère.
 - .4 Fournir un processus intégré de conception et de construction comportant :
 - .1 une collaboration interdisciplinaire, où participent les parties prenantes définies, les professionnels en conception, les constructeurs et les autorités compétentes;
 - .2 les principes de conception et protocoles de prise de décision convenus.
 - .5 Prendre en compte les besoins changeants du ministère utilisateur et les usages futurs, afin de créer des solutions souples et évolutives au fil du temps.
 - .6 Concevoir une route facile à entretenir, munie de systèmes facilement accessibles et réparables ou remplaçables au cours du cycle de vie de la route.
 - .7 Assurer une conception de qualité afin de générer des économies de coûts d'exploitation et entretien ultérieurs.
 - .8 La conception doit offrir une résistance au temps violent. (Ces routes doivent au moins être imperméables pour permettre un accès, peu importe les niveaux d'humidité l'été; cette norme s'applique à la route panoramique des Badlands, bloc est.)

7. SECTION : 1.5 RÉSUMÉ DES SERVICES ET DES COMPÉTENCES

SUPPRIMER :

1.5.1 GÉNÉRALITÉS

.1 Buts – Levés

AJOUTER :

1.5.1 GÉNÉRALITÉS

.1 Buts – Levés

- .1** Un levé LIDAR (détection et télémétrie par ondes lumineuses) d'un couloir général de la route panoramique des Badlands sera effectué par des tiers; l'information sera fournie à l'expert-conseil en formats numériques (ASCII et AutoCAD) et servira à préparer les options de conception de la route.
- .2** L'expert-conseil doit effectuer des levés au sol supplémentaires selon l'option d'axe de route privilégiée, afin de s'assurer qu'il est possible de créer des coupes transversales et relevés des données quantitatives précis durant l'étape de conception détaillée, la préparation des documents d'appel d'offres et l'estimation des coûts de catégorie A. En ce qui concerne la route panoramique des Badlands, l'expert-conseil doit mener un examen du concept de la route et effectuer les levés au sol supplémentaires pour confirmer le concept de la route fourni ou proposer des solutions de rechange.
- .3** On doit lever un nombre de points sur le terrain suffisant pour créer un modèle numérique de terrain (MNT) avec lignes de rupture appropriées; ainsi, il sera possible de produire des dessins précis avec courbes de niveau à intervalles de 0,5 m indiquant clairement les configurations de drainage existantes de même que la surface de chaussée existante et les autres caractéristiques artificielles comme les panneaux de signalisation, les services publics, les ponceaux, les ponts et les murs de soutènement.

8. SECTION : FIGURES

SUPPRIMER :

FIGURES

1. Figure 1 Cadre régional du parc national des Prairies
2. Figure 2 Couloir général de la promenade avec vue spectaculaire, parc national des Prairies (Saskatchewan)

- 3. Figure 3 Portion sud de la promenade avec vue spectaculaire, parc national des Prairies
- 4. Figure 4 Disposition conceptuelle des points de vue le long de la promenade avec vue spectaculaire

**AJOUTER :
FIGURES**

- 1. Figure 1 Cadre régional – parc national des Prairies
- 2. Figure 2 Couloir général de la route panoramique des Badlands
- 3. Figure 3 Carte du tracé de la route panoramique des Badlands projetée, datée du 15 septembre
- 4. Figure 4 Disposition conceptuelle des points de vue le long de la route panoramique des Badlands

PRÉCISIONS

Q1. Veuillez fournir la figure 5, qui contient des échantillons de la disposition conceptuelle des points de vue.

Réponse

Veuillez consulter modification n° 3.

Q2. Veuillez nous fournir un plan repère indiquant l'emplacement du bloc est du parc national du Canada des Prairies, dans le sud de la Saskatchewan.

Réponse

Veuillez consulter modification n° 3.

Q3. Veuillez préciser la longueur de la route visée et, le cas échéant, fournir un plan des limites du projet.

Réponse

Une route panoramique de 12,3 km servant à remplacer les deux sentiers pour véhicules de prairie actuels sera conçue pour les voitures, les petits camions et les véhicules récréatifs.

Q4. De quand datent les fichiers CAO avec courbes de niveau disponibles?

Réponse

Nous menons présentement un levé LIDAR au moyen d'un contrat distinct. Nous fournirons les fichiers CAO avec courbes de niveau les plus à jour à l'expert-conseil retenu.

Q5. Veuillez confirmer la portée de l'analyse d'impact environnemental.

Réponse

L'Agence Parcs Canada fournit présentement l'analyse d'impact environnemental.

Q6. Veuillez confirmer si la route projetée sera asphaltée ou en gravier.

Réponse

Asphaltée.

Q7. Veuillez confirmer la portée des travaux relevant de l'architecte-paysagiste.

Réponse

L'architecte-paysagiste doit fournir des détails de l'aire de stationnement et des points de vue, ainsi que le devis de construction.

Q8. Des sources d'emprunt sont-elles disponibles dans le parc national des Prairies? Si oui, veuillez fournir les emplacements sur une carte.

Réponse

Aucune source d'emprunt n'est connue dans le parc.

Q9. Y a-t-il un endroit dans le parc national des Prairies où il sera possible de transporter la végétation coupée? Si oui, veuillez fournir une carte montrant ces endroits.

Réponse

Aucun débroussaillage n'est prévu, et il faudra se débarrasser de la terre sur les lieux.

Q10. Si l'on joint en annexe les documents suivants, compteront-ils dans la limite de 40 pages?

- CV des spécialistes et du personnel clé
- Documents d'indemnisation des travailleurs

Réponse

Oui, les CV des spécialistes et du personnel clé font partie des documents de soumission.

Non, les documents d'indemnisation des travailleurs ne font pas partie des documents de soumission.

Q11. Quelle est la date d'attribution prévue?

Réponse

Habituellement, s'il n'y a aucune complication, l'attribution aura lieu de 30 à 45 jours après la clôture de l'appel d'offres.

Q12. Veuillez préciser l'adresse de soumission. Se trouve-t-elle à Regina ou à Winnipeg?

- Ministère de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
201-1800, 11^e Avenue, Regina
- OU**
- TPSGC, région de l'Ouest
Local 100, 167, avenue Lombard, Winnipeg

Réponse

La soumission doit être envoyée à l'adresse de TPSGC de Winnipeg, comme noté sur la page couverture de la demande de propositions.

Q13. Les points de vue doivent-ils consister en des voies d'évitement, ou seulement des arrêts sur la route où les gens peuvent descendre de l'autocar?

Réponse

L'architecte-paysagiste le déterminera.

Q14. À propos des vues auxquelles auront droit les randonneurs en contrebas dans les Badlands, l'emplacement des points de vue sera-t-il pris en compte?

Réponse

Non, les vues seront prises en compte seulement pour les aires de stationnement et les points de vue.

Q15. Prévoit-on que la route serve de pare-feu?

Réponse

Non.

Q16. Le parc récolte-t-il encore les graines en vue de la restauration du paysage à partir du plateau au point de vue 4?

Réponse

Cela n'est pas pris en compte dans le cadre de la présente demande de propositions.

Q17. Existe-t-il de l'information sur les espèces en voie de disparition se trouvant dans le secteur? (On sait que les buses rouilleuses y font leur nid.)

Réponse

Oui. Voici les espèces en péril qu'on pourrait apercevoir dans le bloc est.

1. Courlis à long bec
2. Grenouille léopard
3. Grand iguane à petites cornes
4. Pipit de Sprague
5. Pie-grièche migratrice

On peut aussi noter que les zones visées par le projet dans le bloc est renferment des habitats essentiels du pipit de Sprague, de la grenouille léopard et du tétras des armoises. Une occurrence historique d'une espèce désignée par la Province, *Hymenopappus filifolius* var. *polycephalus*, existe bel et bien dans l'empreinte du projet. Il s'agit d'une herbacée vivace avec griffe trapue et racine pivotante, que l'on

trouve sur les collines, dans les prairies, dans les sables et en zone argileuse (Flora of North America, 2015a). Elle est classée S3 (peu commune) au niveau provincial, et possède une cote mondiale de G5 (non en péril) [NatureServe, 2015a]. Le genévrier des Rocheuses (*Juniperus scopulorum*) constitue une essence protégée par la Province ayant une occurrence historique près de l'emplacement du projet. Cette essence d'arbre comporte rarement plus d'une seule tige, ses branches vont d'étalées à fastigiées, et on la trouve sur des sols rocheux, des pentes et des pentes de collines érodées (Flora of North America, 2015b). Elle est classée S1 (rare) au niveau provincial, et possède une cote mondiale de G5 (non en péril) [NatureServe, 2015b].

Q18. A-t-on étudié la présence possible de sites archéologiques/fossiles dans la zone? Sinon, l'expert-conseil est-il responsable de cette étude?

Réponse

L'Agence Parcs Canada fournira de l'aide avec l'information dont nous disposons, et sera présente tout au long du projet étant donné que les fouilles archéologiques seront étendues.

Q19. Est-ce qu'on s'attend à ce que nous conservions les artefacts situés à la Pointe-Zahursky?

Réponse

L'APC fournira ce service.

Q20. Serons-nous responsables d'effectuer la liaison avec les communautés des Premières Nations et métisses ou est-ce qu'une autre agence en sera chargée?

Réponse

L'APC sera responsable d'effectuer la liaison avec les Premières Nations.

Q21. L'échéancier du projet ne suffit pas à effectuer une saison complète d'évaluations sur le terrain (les visites étant surtout effectuées au printemps, à l'été et à l'automne) et ensuite

de préparer l'évaluation environnementale avec examen réglementaire. Y a-t-il des éléments du projet qui ont déjà été effectués et qui pourraient nous aider à respecter l'échéancier indiqué dans le mandat?

Réponse

L'APC effectue l'AIE par l'entremise d'un contrat distinct; l'expert-conseil examinera l'AIE, effectuera une surveillance et recommandera la tenue de travaux supplémentaires, au besoin.

Q22. Veuillez nous fournir un plan repère indiquant l'emplacement du bloc est du parc national du Canada des Prairies, dans le sud de la Saskatchewan.

Réponse

Veuillez consulter les figures à jour à modification n° 3.

Q23. En ce qui a trait à la promenade avec vue spectaculaire, est-ce que TPSGC pourrait nous fournir des descriptions précises des points de départ et de fin du couloir de conception? J'ai joint les figures fournies sur le site Web du Merx aux fins de référence. Il semblerait que la figure 3 contienne l'ensemble de la portée des travaux, du « point A » jusqu'au « point de demi-tour » (ce qui correspondrait aux 5,3 M\$ disponibles pour les travaux). Cependant, la figure 2 semble suggérer que le projet est beaucoup plus long.

Réponse

Veuillez consulter les figures à jour à modification n° 3.

Q24. En ce qui touche l'amélioration des autres routes existantes, est-ce que TPSGC pourrait nous fournir des descriptions précises (dans la mesure du possible) des emplacements des points de départ et de fin de ces autres routes?

Réponse

Veuillez consulter modification n° 3.

Q25. Commentaire : Après avoir lu le mandat, la DDP et les autres documents contractuels, il semblerait que nous n'aurions qu'à effectuer un levé topographique détaillé du tracé privilégié. Cependant, nous ne sommes pas sûrs si nous aurions à fournir des services de levés fonciers en vue de l'acquisition de la propriété ou pour effectuer le piquetage de la nouvelle emprise ou d'autres ajustements de propriété foncière. Pour le levé :
Pouvons-nous supposer que tous les travaux de construction seront effectués sur des terrains appartenant au gouvernement fédéral, de sorte que nous n'aurions pas besoin d'un arpenteur foncier dans notre équipe? Si nous devons nous attendre à nécessiter un arpenteur foncier, est-ce que TPSGC pourrait décrire l'étendue des travaux prévue du levé foncier?

Réponse

La nécessité d'un levé foncier est peu probable étant donné que les travaux en cours sont effectués sur des terres du gouvernement fédéral.

Q26. La route proposée sera-t-elle asphaltée ou doit-on la concevoir et la construire en gravier, et restera-t-elle en gravier dans un avenir prévisible?

Réponse

Il faut l'asphalter.

- .1 **Q27.** À la page 4 du mandat, l'alinéa 1.2.1.4 indique « Voir les échantillons de la disposition conceptuelle des points de vue à la figure 5. » Cette figure n'apparaît pas dans les documents fournis. Veuillez nous fournir cette image. De plus, la figure 3 indique l'emplacement de quatre (4) points de vue. Veuillez clarifier si l'intention est de créer un point de vue à chaque emplacement, ou s'il faut plutôt créer un point de vue à l'un des quatre emplacements.

Réponse

Veuillez consulter les figures à jour à modification n° 3.

Les points d'arrêt et stationnements pour les points de vue doivent pouvoir accueillir de 3 à 10 véhicules (voitures, véhicules récréatifs, petits camions) à la fois, dans 6 à 10 lieux panoramiques. Les points d'arrêt doivent contenir les fournitures types pour ces lieux, par exemple des bordures d'arrêt de stationnement, des poteaux de

protection pour les véhicules, des panneaux d'interprétation, des lunettes d'observation, des bancs, des structures d'ombrage et de protection contre le vent, des panneaux d'orientation et des caractéristiques de début de sentier.

- Q28.** À la page 3 du mandat, l'alinéa 1.2.1.1 indique « et améliorer les routes existantes dans le bloc est de ce parc; ». Veuillez nous donner plus d'information sur l'étendue des travaux, la longueur approximative des travaux requis, par exemple : la reconstruction, les améliorations aux ouvrages d'écoulement, l'élargissement de la route.

Réponse

Veuillez consulter modification n° 3.

Améliorer d'autres routes existantes : approximativement 2,4 km de la route d'accès au terrain de camping de Rock Creek.

- Q29.** À la page 14 du mandat, on exige à l'alinéa 2.3.3.3 la tenue d'une analyse d'impact environnemental (AIE). Nous comprenons qu'il peut y avoir potentiellement plusieurs différents niveaux d'AIE. Bien qu'il soit possible d'effectuer une AIE de base, il pourrait se révéler difficile d'effectuer une AIE détaillée dans les délais suggérés. Pouvez-vous préciser s'il faut effectuer une AIE de base ou détaillée?

Réponse

L'APC effectue l'AIE par l'entremise d'un contrat distinct; l'expert-conseil examinera l'AIE, effectuera un suivi et recommandera la tenue de travaux supplémentaires, au besoin.

- Q30.** À la page 16 de la DDP (annexe C), on exige un tarif horaire pour un « résident de services de construction » *[sic]* (note du traducteur : devrait être « services de construction permanents sur place »), où il est indiqué que « Le paiement des honoraires sera fondé sur les heures réelles de travail. » Le temps et les dépenses de déplacement ne seront pas remboursés séparément. Nous demandons des précisions au sujet du terme « heures réelles de travail », et comment le paiement sera calculé. Est-ce que le terme « heures réelles de travail » désigne tout le temps passé sur place dans le parc pour chaque membre d'équipe qui travaille dans le cadre du projet? Ou

est-ce que ce terme n'est censé représenter que le temps que passe l'ingénieur permanent sur place? Nous comprenons que, parfois, il pourrait y avoir un ingénieur permanent sur place, une équipe de levé, des vérificateurs de matériaux et potentiellement d'autres membres de l'équipe sur place, et nous tentons de clarifier les termes qui servent au calcul du paiement. Qui plus est, l'énoncé indique que le temps de déplacement ne sera pas remboursé séparément, ce qui veut dire, à notre avis, que le paiement ne serait effectué que pour le temps passé sur le chantier. Veuillez confirmer l'intention et fournir des précisions.

Réponse

Pour ce qui est des services de construction permanents sur place (ingénieur permanent), le paiement sera calculé quotidiennement pendant la période des travaux de construction. Tous les autres membres sur le chantier sont rémunérés dans le cadre du contrat à prix fixe.

- Q31.** À la page 24 de la DDP (paragraphe 3.2.6), on indique que les proposants devraient « démontrer comment les exigences relatives au délai de réponse seront satisfaites ». Les délais d'intervention ne sont ni décrits ni discutés à un autre endroit de la DDP ou du mandat. Auriez-vous l'obligeance de nous indiquer quels sont les délais d'intervention requis dans le cadre du projet?

Réponse

Veuillez consulter les Normes et procédures générales à l'annexe E.

- Q32.** Veuillez nous fournir le rapport géotechnique qui a déjà été préparé. Cette information nous permettra d'évaluer correctement la portée des travaux environnementaux exigés.

Réponse

Nous n'avons effectué aucun travail géotechnique sur la route panoramique des Badlands. L'architecte paysagiste (présentement lié par contrat) était accompagné d'un ingénieur géotechnique lorsqu'il a établi le tracé privilégié de la route. L'expert-conseil en génie routier recevra le rapport d'analyse d'impact environnemental achevé (selon le format de Parcs Canada) ainsi que le plan conceptuel approuvé d'architecture paysagiste.

Q33. Existe-t-il d'autres renseignements sur la route privilégiée (p. ex. véhicule de calcul, vitesse de calcul, en pente ou au niveau du sol, largeur, une voie, deux voies, une voie avec voies d'évitement, en gravier, asphaltée ou prête à être asphaltée)?

Réponse

Nous proposons une route panoramique dans le contexte d'une prairie naturelle à l'état sauvage. Nous considérons sérieusement l'aménagement d'une route à voie unique avec voies d'évitement, mais les soumissionnaires devraient s'attendre à concevoir une route à deux voies. Nous proposons une route à vitesse routière de 20 km/h, de préférence au niveau du sol, polyvalente (pour les bicyclettes autant que les voitures, les petits camions et les véhicules récréatifs), ainsi qu'à surface asphaltée afin d'imperméabiliser la route (c.-à-d. utilisable en trois saisons).

Q34. Quelle information géotechnique est présentement disponible?

Réponse

Aucune pour le moment.

Q35. La route passe par des terres très sensibles. Avant d'avoir déterminé l'emplacement de la route, quelles études environnementales et patrimoniales ont été effectuées à cet endroit?

Réponse

EGE Engineering/Summit Environmental a été lié par contrat afin de préparer une analyse d'impact environnemental selon les normes et lignes directrices de Parcs Canada.

L'Agence Parcs Canada (APC) a reçu la première ébauche de cette AIE et a transmis ses commentaires.

Il y aura des travaux de suivi vis-à-vis la partie de l'AIE portant sur les ressources culturelles de l'endroit. Selon le tracé proposé de la route panoramique des Badlands fourni par l'architecte paysagiste, un archéologue sera engagé pour évaluer cette route, y compris l'utilisation de sites d'essai. Les renseignements culturels supplémentaires ainsi obtenus ainsi que des mesures d'atténuation recommandées seront ajoutés à l'AIE sous forme de modification.

Q36. Qui a effectué les études? Parcs Canada? un expert-conseil?

Réponse

Voir la réponse à la question 35.

Parcs Canada dispose d'une équipe d'examen qui comprend un gestionnaire de projet, un spécialiste d'AIE sur le chantier et des spécialistes d'AIE au sein de nos bureaux nationaux. Le présent contrat a été géré par TPSGC.

Q37. Nous aimerions obtenir des copies de toutes les études environnementales et patrimoniales qui ont été effectuées à ce jour sur cette route afin de nous fournir beaucoup plus de renseignements contextuels.

Réponse

L'APC fournira à l'expert-conseil retenu le document intégral d'AIE, ainsi que le plan conceptuel approuvé d'architecture paysagiste pour la route panoramique des Badlands.

Q38. Est-ce que des cartes des contraintes ont été préparées pour la route? Le cas échéant, nous aimerions en obtenir une copie aux fins d'examen.

Réponse

Dans le contexte de l'exercice d'AIE, l'expert-conseil doit fournir au moins une carte qui indiquera l'aire où l'on peut construire sans incidence pour les ressources patrimoniales, puis il décrira les grandes lignes des travaux d'atténuation requis pour les travaux de construction qui seront effectués à l'extérieur de ces aires. Cette AIE et les cartes connexes seront fournies à l'architecte paysagiste avant de mettre la dernière main au tracé privilégié de la route.

Q39. Quels processus d'évaluation environnementale internes de Parcs Canada ont été entrepris par rapport à cette route?

Réponse

Voir la réponse à la question n° 1. Il n'existe qu'un seul processus, soit celui de l'APC. Nous avons lié par contrat un expert-conseil externe pour effectuer les travaux en notre nom.

Q40. Est-ce que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale a été intégrée au processus et, le cas échéant, quelle en a été l'issue et quand a-t-elle eu lieu?

Réponse

L'APC, en tant qu'agence du gouvernement fédéral, a mis en place son propre processus d'examen environnemental qui est conforme à la législation de l'ACEE. Ce processus de l'APC a été utilisé par l'expert-conseil responsable de l'AIE, avec l'aide de l'équipe d'examen d'AIE de l'APC.

Q41. Quand les travaux de planification de cette route ont-ils commencé?

Réponse

Les premiers travaux de planification ont commencé en 2004 et étaient effectués par des ressources internes et des consultations officieuses avec des voisins et intervenants. Le concept général a été approuvé dans le plan directeur du parc national du Canada des Prairies (2010). Un accès non officiel le long de deux anciennes pistes pour véhicules a été mis en œuvre après l'approbation du plan directeur du parc. La planification appuyée par une expertise professionnelle externe a commencé à l'été 2015. Nous avons fait appel à un cabinet d'architecture paysagiste pour venir en aide à Parcs Canada dans le but de développer le « programme » de la route panoramique ainsi que pour élaborer la conception.

Q42. Jusqu'à maintenant, quelles sont les mesures d'atténuation que Parcs Canada s'attend à mettre en œuvre en vue de protéger le tétras des armoises?

Réponse

Toutes les mesures d'atténuation, y compris celles qui viseront le tétras des armoises, seront décrites dans l'AIE une fois qu'elle sera achevée. L'aire du projet n'est pas visée

par le Décret d'urgence visant la protection du tétras des armoises, mais elle touche certaines parties de son habitat essentiel.

- Q43.** Pourquoi l'unique visite du chantier est-elle prévue en automne? Généralement, nous recommanderions de visiter un secteur aussi riche en biodiversité lors de trois saisons afin de pouvoir observer la biodiversité de la faune et de la flore au printemps et en été, en plus des migrations d'automne (oiseaux, reptiles, etc.).

Réponse

La visite de chantier de l'expert-conseil pour l'AIE a eu lieu au début de l'été. De plus, on a fourni à l'expert-conseil toutes les données relatives aux espèces pertinentes au projet, ce qui représente de nombreuses années de collecte de données.

- Q44.** Parcs Canada s'attend-il à inclure une évaluation archéologique de chantier dans la proposition?

Réponse

Non. L'APC fera appel à d'autres ressources pour effectuer une évaluation archéologique de chantier et cette information sera jointe en annexe à l'AIE.

- Q45.** Quels autres tracés de la route ont été étudiés?

Réponse

Essentiellement aucun. Le tracé proposé de la route reproduit le sentier pour véhicules à deux pistes que les anciens propriétaires, voisins et amis empruntaient pour accéder aux panoramas grandioses de cette région. Comme les points de vue panoramiques demeurent les mêmes, le corridor général aussi.

Nous tentons de concentrer les travaux de développement intensifs le long de la périphérie est éloignée du bloc est, afin de conserver l'aspect sauvage des autres terres.

Enfin, l'endroit le plus économique pour construire cette route est le long des prairies sèches en terrain élevé. Une bonne partie de la topographie voisine est extrêmement accidentée et pleine de relief, ce qui en fait justement l'attrait de l'endroit, entre autres.

Q46. Quels sont les autres moyens de transport des visiteurs qui ont été considérés?

Réponse

Nous avons exploré d'autres options, par exemple des tours de carriole, des véhicules guidés et des voiturettes de golf autoguidées. Nous croyons que la construction de la route constituera le meilleur moyen d'attirer le plus grand nombre de visiteurs ainsi que d'augmenter la diversité des types de visiteurs.

Q47. A-t-on tenu compte de l'impact sur l'expérience des visiteurs en randonnée dans la vallée et dont les lignes de vue comprendront des autocars affrétés sur la crête?

Réponse

Il s'agit d'un paramètre parmi plusieurs dont l'architecte paysagiste tient compte lorsqu'il planifie le tracé privilégié de la route.

Présentement, le principe de conception du tracé de la route est de prévoir des points d'arrêt en recul de la crête afin de détourner la route de l'horizon à l'occasion.

À l'étape de conception appropriée, l'APC prévoit reproduire la circulation routière sur la route proposée et d'effectuer une randonnée sur le côté opposé de la vallée de Rock Creek, afin d'évaluer les impacts sur les lignes de vue.

Q48. Pouvez-vous clarifier le nombre de kilomètres de route à concevoir, y compris la partie d'« amélioration d'autres routes » indiquée au paragraphe 1.2.1 du mandat?

Réponse

Veuillez consulter modification n° 3.

Q49. La figure 5 citée au paragraphe 1.2.1 du mandat semble être absente des documents disponibles sur le site Web. Il s'agit de l'aménagement conceptuel des points de vue.

Réponse

Veuillez consulter modification n° 3.

Q50. Pouvez-vous confirmer les qualifications minimales requises de l'estimateur des coûts pour les travaux visés?

Réponse

L'estimateur doit être certifié pour travailler dans la province de la Saskatchewan.

Q51. Pouvez-vous confirmer la méthodologie de conception de la chaussée (c.-à-d. AASHTO ou autre)?

Réponse

La conception doit être conforme aux exigences de l'ATC (Association des transports du Canada), et la structure de la chaussée peut être conforme aux méthodologies de l'AASHTO ou à celles utilisées par la province.

Q52. Faudra-t-il effectuer une analyse du bassin visuel pour déterminer précisément l'emplacement des points de vue?

Réponse

Une analyse du bassin visuel ne sera pas requise. Elle sera effectuée à l'étape de planification de la conception avec un cabinet d'architecture paysagiste présentement lié par contrat à Parcs Canada.

Q53. Existe-t-il des normes de conception des points de vue qui prescrivent les exigences relatives au stationnement, aux bennes à ordures, aux toilettes, etc.?

Réponse

Toutes ces exigences seront fournies dans le plan de conception qui sera remis à l'expert-conseil retenu. Les exigences particulières au stationnement, aux déchets, aux toilettes, etc. seront approuvées par l'équipe d'examen de Parcs Canada, afin de répondre aux normes de l'APC.

Fin de modification n° 3