

**RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE**

**Liaison autoroutière  
Sainte-Luce — Mont-Joli**

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

Édition et diffusion :  
Secrétariat  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

Téléphone : (418) 643-7447  
Sans frais : 1 800 463-4732

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9  
Téléphone : (514) 873-7790

Tous les documents et mémoires déposés durant le mandat d'enquête et d'audience publique peuvent être consultés au Bureau d'audiences sur l'environnement.

La commission remercie toutes les personnes, les municipalités et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques qui a assuré le support professionnel et technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.



Québec, le 30 mars 1993

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre de l'Environnement  
Ministère de l'Environnement  
3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli.

Ce projet a été examiné par une commission formée de messieurs P.-Réal L'Heureux et Benoît Taillon, sous la présidence de madame Claudette Journault.

Ce rapport reflète l'importance que le milieu accorde à son économie, au tourisme, à la viabilité de l'agriculture et à la sécurité de ses citoyens et propose des mesures visant à favoriser un développement régional harmonieux.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président,

  
Bertrand Tétreault





Québec, le 22 mars 1993

Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

Monsieur le Président,

Il m'est agréable de vous présenter le rapport d'enquête et d'audience publique concernant le projet de liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli.

La commission est confiante que ce rapport d'enquête et d'audience éclairera tous les intéressés sur les éléments en cause et sera utile au ministre de l'Environnement lors de la préparation de sa recommandation au Conseil des ministres.

Je tiens à souligner ma reconnaissance pour les efforts soutenus des membres de la commission tout au cours de ces travaux. L'équipe était formée de messieurs P.-Réel L'Heureux et Benoît Taillon, commissaires, de mesdames Solanges Hudon, Lucie Corriveau, analystes, de madame Phyllis Leclerc, agente d'information, de monsieur Louison Fortin, secrétaire de la commission et de madame Anne-Lyne Boutin, adjointe au secrétariat de la commission.

Elle tient aussi à souligner la contribution de monsieur Denis Bergeron de Dendreck inc., celle de l'équipe technique du Fonds des moyens de communication, formée de messieurs Daniel Moisan et Daniel Buisson, ainsi que la sténographe officielle, madame Denise Proulx.

.../2



La commission a apprécié la contribution de tous les participants à l'audience. Ces personnes ont ainsi permis que ce processus de consultation publique se déroule dans un climat empreint d'écoute et de respect mutuel.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

La présidente de la commission,

A handwritten signature in cursive script that reads "Claudette Journault".

Claudette Journault

## Table des matières

Liste des tableaux et des figures .....	xiii
Liste des sigles .....	xv
<b>Introduction</b> .....	1
Du projet de l'initiateur aux conclusions de la commission .....	1
Une notion large de l'environnement .....	2
<b>Chapitre 1 De l'avis de projet à l'audience publique</b> .....	3
<b>La période précédant l'audience publique</b> .....	3
La chronologie du dossier .....	3
La période d'information et les demandes d'audience .....	4
<b>L'enquête et l'audience publique</b> .....	5
Le mandat : sa nature et sa durée .....	5
La constitution de la commission .....	6
La première partie de l'audience publique .....	6
La deuxième partie de l'audience publique .....	7
<b>Chapitre 2 La présentation du projet</b> .....	9
<b>Le contexte du projet</b> .....	9
L'historique .....	9
Le cadre géographique et la localisation du projet .....	10
<b>Les caractéristiques et les objectifs du projet présentés par le promoteur</b> .....	10
Les caractéristiques de l'infrastructure routière .....	10
Les objectifs poursuivis par le promoteur .....	14

<b>Les options étudiées et les mesures d'atténuation proposées</b> .....	15
Le réaménagement de la route 132 Est .....	15
La construction d'une autoroute à une chaussée .....	16
La solution retenue et les mesures d'atténuation .....	21
<b>Chapitre 3 Les préoccupations des citoyens</b> .....	23
<b>Le contexte régional</b> .....	24
La distribution des activités sur l'axe Rimouski — Mont-Joli .....	24
La complémentarité des échanges .....	25
L'ouverture vers les marchés québécois et extérieurs .....	26
L'évolution des secteurs agricole et touristique dans la MRC de La Mitis .....	27
Les déplacements générés par la répartition géographique des activités sur l'axe Rimouski — Mont-Joli .....	29
La distribution de la circulation sur le réseau routier de La Mitis .....	31
L'incidence sur le caractère sécuritaire du réseau routier .....	33
<b>Les avis sur les scénarios du promoteur</b> .....	33
L'élargissement de la route 132 Est à quatre voies .....	33
Le prolongement de l'autoroute 20 à une chaussée .....	35
<b>Les répercussions du projet du ministère des Transports</b> .....	42
Les avantages .....	43
La consolidation des pôles Rimouski — Mont-Joli .....	43
La réduction du temps-distance et des coûts de transport .....	44
L'amélioration des conditions de circulation sur le réseau routier de la MRC de La Mitis .....	45
L'amélioration des conditions générales de sécurité sur le réseau routier .....	46
L'amélioration de la qualité de vie sur la route 132 .....	47
L'intégration d'une piste cyclable au tracé du lien autoroutier .....	48
Les inconvénients .....	49
La déviation du flux automobile et son impact sur les activités commerciales et touristiques de la route 132 Est .....	49
La perte des terres agricoles et la réduction de leur accessibilité .....	51
L'érosion éolienne .....	53



L'augmentation de la circulation sur le chemin Perreault (deuxième rang Est) .....	54
Le déplacement des consommateurs vers Rimouski .....	55
La coupure d'un sentier de motoneige .....	56
L'augmentation du bruit sur un tronçon du deuxième rang et l'aspect visuel .....	57
<b>La recherche de mesures correctrices .....</b>	<b>57</b>
<b>Chapitre 4 La raison d'être du projet .....</b>	<b>59</b>
<b>La modification du contexte socio-économique régional .....</b>	<b>61</b>
Le contexte social et son évolution .....	61
La population .....	61
Les ménages .....	63
Le taux de chômage .....	63
La complémentarité des services sociaux et d'éducation .....	63
Le contexte économique et son évolution .....	65
Les emplois .....	65
L'implantation de l'Institut Maurice-Lamontagne en 1986 .....	65
L'utilisation de l'aéroport régional de Mont-Joli .....	65
L'industrie et le commerce .....	66
Le tourisme .....	66
Prévision de développement .....	68
<b>L'augmentation de la circulation automobile sur la route 132 Est entre     Sainte-Luce et Sainte-Flavie .....</b>	<b>71</b>
<b>L'insécurité de la route 132 Est entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie .....</b>	<b>75</b>
<b>Pour des améliorations majeures .....</b>	<b>79</b>

<b>Chapitre 5 L'analyse des scénarios et des variantes</b> .....	81
<b>L'élargissement de la route 132 à quatre voies entre Sainte-Luce et Mont-Joli</b> .....	84
La circulation .....	84
La sécurité .....	87
Les effets sur l'agriculture .....	88
Les expropriations .....	89
La qualité de vie .....	90
Les commerces locaux .....	91
Des avantages minimales .....	93
<b>Les améliorations ponctuelles à la route 132</b> .....	93
La circulation .....	94
La sécurité .....	95
Les effets sur l'agriculture .....	95
Les expropriations .....	96
La qualité de vie .....	96
Les commerces locaux .....	97
Des problèmes qui perdureraient .....	98
<b>L'autoroute 20 à une chaussée dans l'emprise expropriée</b> .....	98
La circulation .....	99
La sécurité .....	101
Les effets sur l'agriculture .....	102
Les expropriations .....	104
La qualité de vie .....	105
Les commerces locaux .....	105
Des avantages... et des inconvénients .....	107
<b>L'autoroute 20 à une chaussée dans une nouvelle emprise</b> .....	107
<b>L'autoroute 20 à deux chaussées dans l'emprise existante</b> .....	113
<b>Retenir le projet d'autoroute à une chaussée dans l'emprise existante</b> .....	114

<b>Chapitre 6 Les objectifs à atteindre et les mesures d'atténuation</b> .....	115
<b>L'augmentation de la sécurité sur le chemin Perreault et sur la route 132 Est</b> ....	117
Choix d'un carrefour à Mont-Joli .....	118
Limitation du camionnage de transit .....	121
Corrections des sites dangereux .....	121
<b>Pour un développement à la fois local et régional et une mise en valeur du potentiel récréo-touristique du secteur Sainte-Luce — Sainte-Flavie</b> .....	122
L'aménagement de la voie de sortie à Luceville .....	122
Un affichage et une signalisation adéquats .....	123
Mise en valeur du potentiel touristique .....	124
<b>La protection et la mise en valeur du patrimoine agricole</b> .....	126
<b>L'usage polyvalent des secteurs périphériques de l'autoroute</b> .....	133
<b>Conclusion</b> .....	135
La participation du public .....	135
Un projet justifié .....	136
Développer tous les potentiels .....	137
Au ministère des Transports .....	138
Au ministère du Tourisme .....	140
Aux municipalités de Sainte-Flavie et de Sainte-Luce .....	140
Des mesures essentielles .....	141
<b>Bibliographie</b> .....	143
<b>Annexe 1</b> Le mandat et la constitution de la commission .....	145
<b>Annexe 2</b> Les participants aux séances publiques .....	151
<b>Annexe 3</b> Les documents déposés .....	157
<b>Annexe 4</b> Les mémoires et les présentations verbales .....	167
<b>Annexe 5</b> Les ministères, les organismes et les personnes ayant collaboré aux travaux de la commission .....	175
<b>Annexe 6</b> Les types de sortie .....	179



## Liste des tableaux et des figures

<b>Tableau 1</b>	Caractéristiques du réseau routier entre Sainte-Luce et Mont-Joli .....	13
<b>Tableau 2</b>	Les superficies agricoles touchées par le projet (ha) .....	22
<b>Tableau 3</b>	L'évolution de la population de la zone à l'étude, 1986 - 1991 .....	62
<b>Tableau 4</b>	L'évolution des DJMA, des DJME sur la route 132 entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie, 1962 - 1991 .....	72
<b>Tableau 5</b>	Les projections des débits pour le réseau routier actuel, 1988 - 2008 .....	74
<b>Tableau 6</b>	Les taux d'accidents et de victimes de véhicule routiers par 10000 habitants selon la nature des dommages et des blessures, MRC de La Mitis, région du Bas-Saint-Laurent et ensemble du Québec, 1991 ..	77
<b>Tableau 7</b>	L'inventaire des accidents dans la zone à l'étude, 1985 - 1992 .....	78
<b>Tableau 8</b>	Les deux scénarios et leurs variantes .....	82
<b>Tableau 9</b>	Caractéristiques des niveaux de service sur une route à deux voies en milieu rural .....	86
<b>Tableau 10</b>	Caractéristiques estimées des débits avant et après la construction de l'autoroute, 1988 - 2008 .....	99
<b>Tableau 11</b>	Comparaison des variantes pour le carrefour à Mont-Joli .....	120
<b>Figure 1</b>	L'Est du Québec et la localisation de la zone à l'étude .....	11
<b>Figure 2</b>	La région entre Le Bic et Grand-Métis .....	12
<b>Figure 3</b>	Les deux scénarios étudiés par le promoteur .....	17
<b>Figure 4</b>	Le carrefour de Mont-Joli : le concept initial et les variantes proposées .....	19
<b>Figure 5</b>	La proposition d'un groupe d'agriculteurs pour un nouveau tracé .....	109
<b>Figure 6</b>	Le carrefour de Mont-Joli : les variantes des citoyens .....	119
<b>Figure 7</b>	Les propositions de la commission, du MTQ et de l'UPA pour les voies de desserte et les traverses .....	129



## Liste des sigles

ATR	Association touristique régionale
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CHRR	Centre hospitalier régional de Rimouski
CLSC	Centre local de services communautaires
DGÉE	Direction générale des évaluations environnementales
DJMA	Débit journalier moyen annuel
DJME	Débit journalier moyen estival
DSC	Département de santé communautaire
IML	Institut Maurice-Lamontagne
INRS	Institut national de la recherche scientifique
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec
MENVIQ	Ministère de l'Environnement du Québec
MLCP	Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche
MRC	Municipalité régionale de comté
MTO	Ministère du Tourisme
MTQ	Ministère des Transports du Québec
SAR	Secrétariat aux Affaires régionales
UPA	Union des producteurs agricoles





---

# Introduction

La commission d'enquête et d'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement présente le rapport de son analyse et de ses constatations sur le projet du ministère des Transports du Québec de réaliser une liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli dans la région du Bas-Saint-Laurent. La commission a remis son rapport au ministre de l'Environnement le 30 mars 1993 au terme d'un mandat de quatre mois.

## **Du projet de l'initiateur aux conclusions de la commission**

Le premier chapitre expose les différentes étapes qui ont mené le projet jusqu'à la phase de la participation du public dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le second chapitre présente les grandes lignes du projet du ministère des Transports du Québec à partir des données de l'étude d'impact et des informations fournies lors de la première partie de l'audience publique. Le troisième chapitre laisse la parole aux citoyens, aux groupes et aux municipalités venus exprimer leurs opinions face au projet devant la commission au cours de la deuxième partie de l'audience publique.

La section suivante examine la pertinence d'intervenir pour améliorer le réseau routier entre Sainte-Luce et Mont-Joli. Le chapitre cinq présente et analyse les différents scénarios et leurs variantes permettant de mieux relier Mont-Joli au reste de la zone à l'étude. Le sixième complète l'analyse de la commission en proposant des mesures permettant de bonifier le projet du ministère des Transports du Québec et de répondre ainsi aux attentes exprimées par la population tout au long de

---

l'enquête et de l'audience publique. Enfin, la commission résume son analyse et ses conclusions et adresse ses propositions aux différents ministères ou organismes concernés.

### **Une notion large de l'environnement**

Dans la loi et les règlements québécois, la notion d'environnement comprend l'impact sur la nature et les milieux biophysiques mais également les répercussions sur les communautés humaines et sur l'équilibre des écosystèmes. Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement participe à cette conception globale de l'environnement comme milieu de vie et cette notion large marque l'ensemble du présent rapport en tenant compte des réalités sociales, économiques et culturelles.

Dans le cadre de ce document, les préoccupations environnementales touchent le développement économique régional et touristique, la viabilité de l'agriculture et la sécurité des citoyens.

---

# Chapitre 1 De l'avis de projet à l'audience publique

Le présent chapitre décrit les principales étapes qui ont conduit le projet de liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli au processus d'audience publique et à l'analyse qu'en a fait, par la suite, la commission désignée par le président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour examiner publiquement ce projet du ministère des Transports du Québec (MTQ).

## La période précédant l'audience publique

### La chronologie du dossier

Conformément aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), tout promoteur est tenu d'aviser le ministre de l'Environnement de son intention de réaliser un projet lorsque celui-ci est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :

*31.1 Nul ne peut entreprendre une construction, un ouvrage, une activité ou une exploitation ou exécuter des travaux suivant un plan ou un programme, dans les cas prévus par règlement du gouvernement, sans suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement [...].*

*31.2 Celui qui a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet visé à l'article 31.1 doit déposer un avis écrit au ministre décrivant la nature générale du projet. Le ministre indique alors à l'initiateur du projet la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que celui-ci doit préparer.*

Le 26 août 1982, le MTQ a transmis au ministre de l'Environnement du Québec un avis de projet concernant la construction du tronçon de l'autoroute 20 entre Le Bic et Mont-Joli, dans la région du Bas-Saint-Laurent. En décembre 1983, le Ministre a fait parvenir au promoteur une directive indiquant le contenu de l'étude d'impact sur l'environnement à réaliser.

Entretemps, le MTQ a décidé de fractionner son projet. Il a proposé, dans une première étape, la construction d'un tronçon entre Le Bic et Sainte-Luce. Ce projet, également assujéti à la procédure, a fait l'objet d'une période d'information et de consultation publiques menée par le BAPE en 1988 et n'a pas suscité de demande d'audience de la part des citoyens. Par la suite, ce projet a été autorisé suivant les conditions contenues dans un décret gouvernemental du 1<sup>er</sup> février 1989.

Afin de compléter le lien routier entre Le Bic et Mont-Joli, le MTQ a déposé une étude d'impact portant sur le tronçon entre Sainte-Luce et Mont-Joli au ministre de l'Environnement en février 1992. Après un échange de questions complémentaires de la part du ministère de l'Environnement (MENVIQ) et de réponses du MTQ, le ministre de l'Environnement a jugé l'étude d'impact recevable en juillet 1992.

## **La période d'information et les demandes d'audience**

Organisme consultatif indépendant du MENVIQ, le BAPE a reçu, le 26 août 1992, le mandat de rendre publique l'étude d'impact et de tenir la période d'information et de consultation publiques. D'une durée de 45 jours, cette période d'information s'est déroulée du 14 septembre au 29 octobre 1992, date limite à laquelle le public pouvait adresser une demande d'audience publique au ministre de l'Environnement. Afin de faciliter la consultation du dossier, le BAPE a ouvert quatre centres locaux de

consultation en plus de ses bureaux à Québec et à Montréal. La documentation était disponible en région à la bibliothèque municipale de Mont-Joli et aux hôtels de ville de Sainte-Luce, de Luceville et de Sainte-Flavie jusqu'au 29 octobre 1992.

Pour le projet de liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli, le ministre de l'Environnement a reçu six requêtes. Le Comité de développement économique de Sainte-Flavie, la municipalité de Sainte-Flavie, la Coalition Urgence rurale, les Pelouses de l'Est et le Syndicat de base de l'Union des producteurs agricoles (UPA) de Lessard ont adressé des demandes d'audiences publiques, tandis que Les Maraîchers Larrivée a demandé au ministre de l'Environnement la construction d'un tunnel pour accéder à ses terres.

## **L'enquête et l'audience publique**

### **Le mandat : sa nature et sa durée**

Le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a donné au BAPE, le 29 octobre 1992, le mandat de tenir une audience publique relative à la liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli et de lui faire rapport de ses constatations et de son analyse du dossier (annexe 1). Le mandat de la commission d'enquête et d'audience publique s'est déroulé du 30 novembre 1992 au 30 mars 1993, date à laquelle son rapport a été remis au Ministre.

Par ailleurs, la Direction générale des évaluations environnementales (DGÉE) du MENVIQ doit procéder également à sa propre analyse du projet et remettre ses conclusions au Ministre. C'est à partir, entre autres, du rapport du BAPE et de celui de la DGÉE que le ministre de l'Environnement soumet ses recommandations au Conseil des ministres quant à l'avenir du projet. Il appartient alors à ce dernier de prendre la décision d'autoriser le projet, avec ou sans conditions, ou bien de le refuser.

## La constitution de la commission

Pour réaliser le mandat confié au Bureau, son président, M. Bertrand Tétreault, a formé une commission présidée par Mme Claudette Journault, biologiste, membre du BAPE. MM. P-Réal L'Heureux, ingénieur, et Benoît Taillon, administrateur, l'ont secondée à titre de membres additionnels. Mmes Solanges Hudon et Lucie Corriveau ont participé aux travaux comme analystes, M. Louison Fortin a agi à titre de secrétaire et Mme Phyllis Leclerc a occupé la fonction d'agente d'information.

## La première partie de l'audience publique

Conformément aux *Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques* (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 19), l'audience s'est tenue en deux parties. La première s'est déroulée à Sainte-Flavie le soir du 30 novembre, le 1<sup>er</sup> décembre en après-midi et en soirée et le 2 décembre en après-midi. À cette occasion les requérants ont eu l'occasion de présenter les motifs de leurs requêtes et le promoteur a été invité à exposer son projet, ses objectifs, ses avantages et ses inconvénients ainsi que les moyens qu'il entend prendre pour arriver à une solution optimale.

Le représentant officiel désigné par le sous-ministre du ministère des Transports du Québec était M. Jean-Louis Loranger, directeur régional du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine. Il était assisté de M. Pierre Lord, ingénieur, et de M. Gaétan Roy, biologiste et agronome et chargé de projet en ce qui a trait à l'étude environnementale. Faisaient également partie de l'équipe du promoteur M. Fernand Bédard, arpenteur-géomètre, M. Jean-Paul Gravel, économiste-conseil, et M. Yves Julien, ingénieur. Sur l'invitation de la commission, trois ministères et un organisme ont participé à la première partie de l'audience. Les personnes-ressources qui ont éclairé le public et la commission sont M. Théodore Carrier du ministère du Tourisme (MTO), M. Réginald Belzile du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ), MM. Robert Joly, Louis Germain et Mme Linda Tapin du MENVIQ, ainsi que Mme Josée Lavoie du Secrétariat aux Affaires régionales (SAR). Par des questions adressées au promoteur et aux porte-parole des organismes, la première partie de l'audience a permis à la commission et au public de mieux comprendre le projet.

## **La deuxième partie de l'audience publique**

La deuxième partie de l'audience publique s'est tenue en six séances, soit le 18 janvier en soirée, les 19 et 20 janvier en après-midi et en soirée et le 21 janvier au cours de l'après-midi. Cette seconde partie a permis à la commission d'entendre 54 groupes, municipalités ou citoyens qui ont présenté leur opinion relativement au projet, que ce soit sous la forme de mémoire ou de présentation verbale.

Enfin, 550 personnes ont participé aux travaux de la commission au cours des dix séances tenues lors de l'une ou l'autre des parties de l'audience publique. À la fin du rapport, l'annexe 2 présente les participants aux séances publiques, l'annexe 3 énumère les documents déposés, l'annexe 4 cite les mémoires et l'annexe 5 regroupe les ministères, les organismes et les personnes qui ont collaboré aux travaux de la commission.





---

## Chapitre 2 **La présentation du projet**

Ce chapitre décrit le projet de liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli à partir de l'étude d'impact et des informations présentées par le ministère des Transports du Québec (MTQ) lors de la première partie de l'audience publique. Les points abordés ici sont le contexte, les caractéristiques et les objectifs du projet ainsi que les options étudiées et les mesures d'atténuation proposées pour la solution retenue.

### **Le contexte du projet**

#### **L'historique**

Dès 1970, le MTQ a étudié le réseau routier régional et a conclu à la nécessité d'un meilleur lien routier avec le reste du Québec. Il a alors délimité un tracé entre Le Bic et Mont-Joli. À partir de 1975, des expropriations ont permis l'acquisition de l'emprise nécessaire pour une autoroute à deux chaussées entre ces deux municipalités du Bas-Saint-Laurent.

En 1987, une étude statuait que la solution répondant aux besoins de l'époque serait de construire une chaussée d'autoroute entre Le Bic et Sainte-Luce, puis de raccorder l'autoroute 20 à la route 132 Est sans y apporter de modifications. Trois phases de réalisation étaient prévues à ce moment. La phase I concernait le segment entre Le Bic et Rimouski, la phase II, le tronçon entre Rimouski et Sainte-Luce, et la phase III, le raccordement à la route 132 Est pour rejoindre Mont-Joli en passant par

Sainte-Flavie. Bien que l'étude d'impact sur l'environnement ait été rendue publique pour l'ensemble du tronçon Le Bic—Mont-Joli, le MTQ a demandé et obtenu une autorisation pour construire seulement les segments des deux premières phases du projet, soit entre Le Bic et Sainte-Luce. À la suite de cette démarche, le promoteur a réalisé une étude d'impact en deux parties sur la liaison autoroutière Sainte-Luce—Mont-Joli. La première partie, réalisée en décembre 1989, consistait en une étude d'opportunité tandis que la seconde, l'étude environnementale, était prête en janvier 1991. C'est ce dernier projet qui fait l'objet de l'enquête de la commission.

## **Le cadre géographique et la localisation du projet**

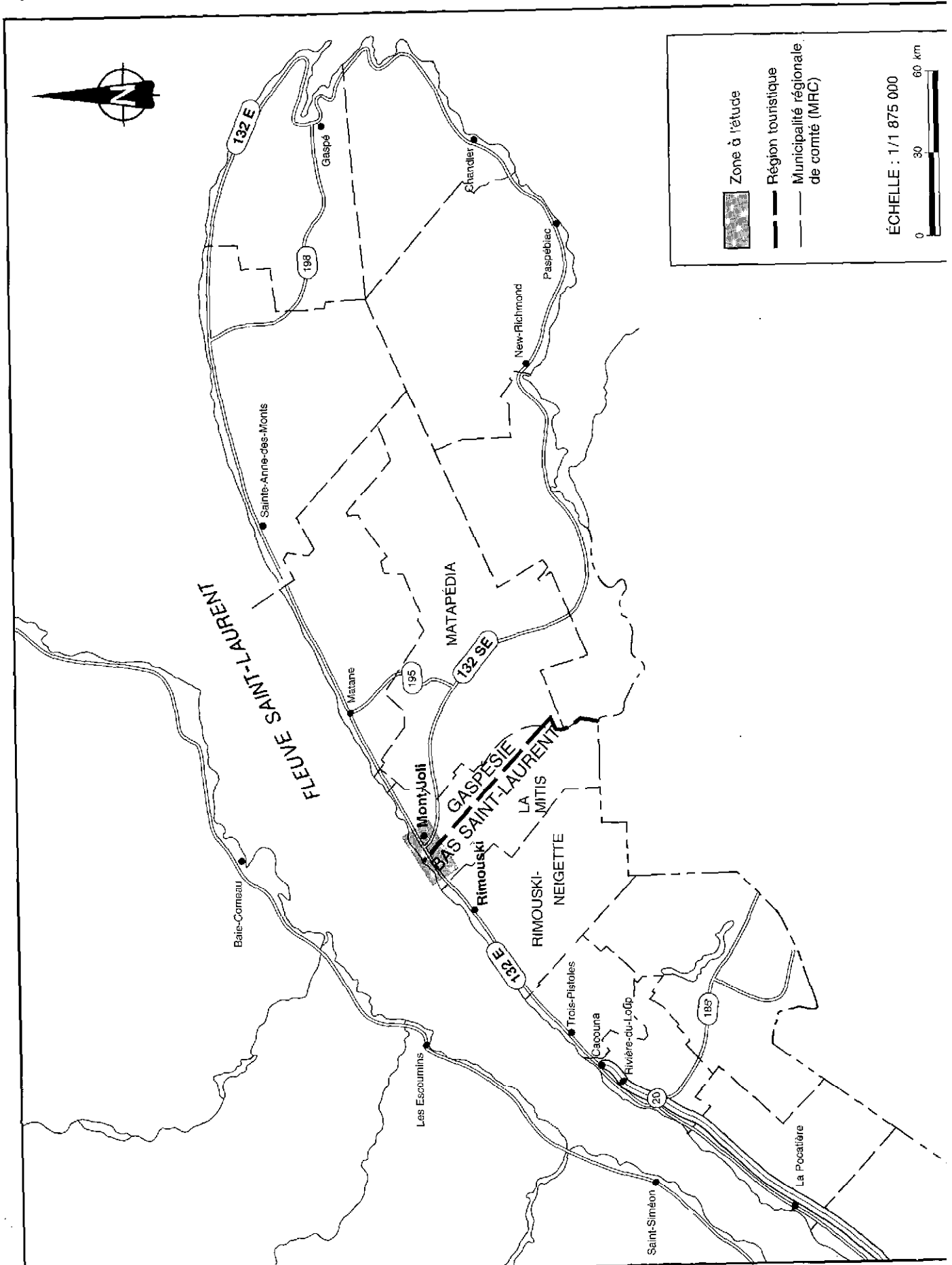
La zone à l'étude comprend les municipalités de Luceville, Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Mont-Joli et Saint-Jean-Baptiste. Identifiée en gris dans les figures 1 et 2, elle chevauche la région touristique du Bas-Saint-Laurent et celle de la Gaspésie.

## **Les caractéristiques et les objectifs du projet présentés par le promoteur**

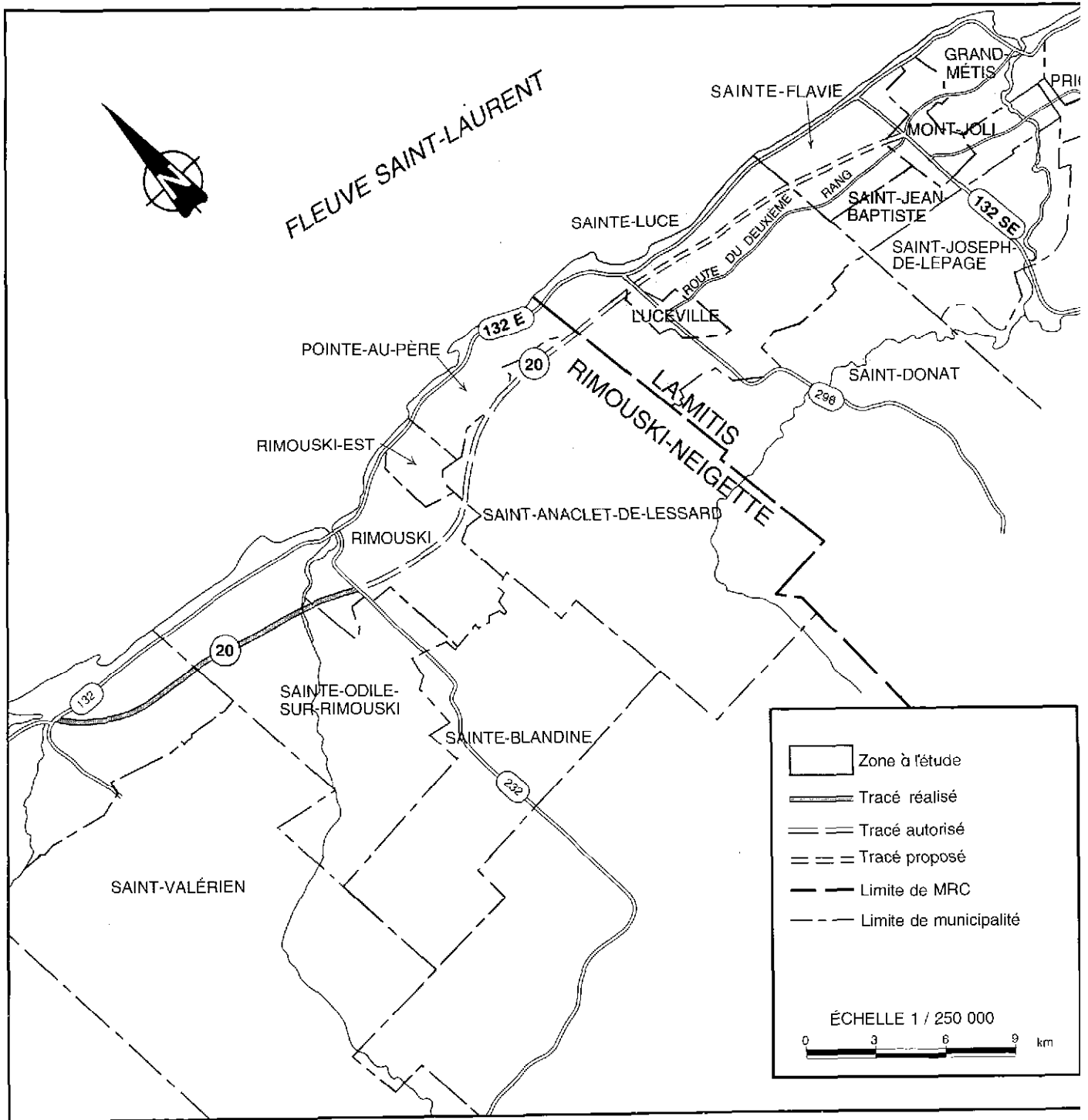
### **Les caractéristiques de l'infrastructure routière**

Le réseau routier étudié comprend un quadrilatère constitué de la route 132 Est au nord, de la route du deuxième rang au sud et limité à l'ouest par la route 298 et, à l'est, par la route 132 Sud-Est (figure 2). Toutes ces routes comportent une chaussée unique à deux voies contiguës, à l'exception de la route 132 Sud-Est entre Sainte-Flavie et Mont-Joli pour laquelle des segments comportent deux, trois ou quatre voies. Le tableau 1 présente les caractéristiques du réseau routier entre Saint-Luce et Mont-Joli.

Figure 1 L'Est du Québec et la localisation de la zone à l'étude



**Figure 2 La région entre Le Bic et Grand-Métis**



Source : Étude d'impact, partie I, décembre 1989, p. 13.

**Tableau 1** Caractéristiques du réseau routier  
entre Sainte-Luce et Mont-Joli<sup>1</sup>

Tronçons	Route 132 Est	Route 132 Sud-Est	Route 298	Route du 2 <sup>e</sup> rang
<b>Caractéristiques</b>				
Longueur (km)	13,2	2,3	2,4	13,5
Vitesse affichée (km/h)	50 à 90	50 à 90	50 à 90	50 à 80
Nombre de voies	2	2-3-4	2	2
Nombre de courbes sous-standard	0	0	1	2
<b>Largeurs</b>				
- voie (m)	3,40 <sup>2</sup>	3,60 <sup>2</sup>	3,25 <sup>2</sup>	3,10 <sup>2</sup>
- accotement (m)	2,50 <sup>2</sup>	2,50 <sup>2</sup>	2,50 <sup>2</sup>	2,50 <sup>2</sup>
- emprise (m)	20,00	30,40	24,30	20,00
% véhicules lourds	14,7	11,0	14,7	15,0
Niveau de service	D	D	C	D
<b>Temps de parcours</b>				
- automobiles	9 min 28 s	1 min 50 s	1 min 51 s	11 min 42 s
- camions	9 min 56 s	2 min 21 s	1 min 56 s	12 min 20 s
Formation de pelotons	dans les deux directions	probable en direction nord	peu probable	dans les deux directions
<b>Débit 1988</b>				
- jour moyen/été	7174	6983	2600	2830
- jour moyen/annuel	5476	5330	1984	2160
<b>Débit 1990</b>				
- jour moyen/été	7450	8830	2890	2830
- jour moyen/annuel	5760	6450	2080	2160
<b>Débit 1991</b>				
- jour moyen/été	7425	n/d	n/d	n/d
- jour moyen/annuel	5785	n/d	n/d	n/d

1. Données de 1988 sauf exception.

2. Longueur moyenne.

Sources : Étude d'impact sur l'environnement, résumé, p. 5 et document déposé A10.

Selon le promoteur, les principales déficiences techniques identifiées sur le réseau sont :

- les largeurs des voies, des emprises et des accotements qui sont inférieures aux normes;
- la présence de trois courbes sous-standard;
- la visibilité réduite à certains carrefours, qui diminue la sécurité des usagers;
- le grand nombre d'entrées privées sur la route 132 Est.

## Les objectifs poursuivis par le promoteur

Pour le MTQ, le choix des solutions doit s'orienter vers le développement ou l'amélioration du réseau routier selon les cinq objectifs suivants, tels qu'ils ont été expliqués lors de la première partie de l'audience publique :

*Le premier objectif est de maintenir une qualité de service convenable aux usagers des routes de la zone d'étude. On veut aussi améliorer la desserte de la circulation interne et de transit, en augmentant la capacité, la fluidité et la sécurité des routes de la zone d'étude, tout en respectant l'intégrité du milieu physique et humain.*

*Un autre objectif est de favoriser et de promouvoir le développement socio-économique touristique, en garantissant une accessibilité adéquate à la région touristique de la Gaspésie, et au niveau industriel et commercial, en facilitant l'accès aux marchés du Québec de base, et en diminuant les coûts d'approvisionnement.*

*Le ministère entend aussi réduire les impacts négatifs posés par la circulation de transit et les véhicules commerciaux dans les noyaux urbains locaux.*

*Il est aussi important de renforcer le phénomène croissant de conurbation du secteur Mont-Joli et de Rimouski, en facilitant la circulation interne entre ces deux pôles, et en répondant aux besoins d'un lien rapide.*

*Enfin, le dernier objectif est de respecter les contraintes budgétaires dans le choix des options d'investissements susceptibles de générer le plus de bénéfice à la collectivité québécoise.*

(M. Pierre Lord, ministère des Transports, transcription,  
30 novembre 1992, p. 72-74)

## **Les options étudiées et les mesures d'atténuation proposées**

Le promoteur a présenté deux scénarios afin de répondre aux objectifs qu'il veut atteindre (figure 3). Le premier scénario est le réaménagement de la route 132 Est entre Sainte-Flavie et Sainte-Luce en une route à quatre voies contiguës. Le deuxième scénario consiste à construire une chaussée de l'autoroute 20 entre la route 298 à Sainte-Luce et la route 132 Sud-Est à Mont-Joli et représente la première phase du projet, prévue pour 1998. La deuxième phase, portant à deux chaussées d'autoroute, serait réalisée lorsque le besoin se ferait sentir.

### **Le réaménagement de la route 132 Est**

Le scénario de réaménagement de la route 132 Est à quatre voies consiste principalement à ajouter deux voies de roulement aux deux voies existantes entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie. Cet élargissement se ferait à partir de la limite sud de la chaussée de la route actuelle. L'emprise requise en milieu rural est de 45 mètres, alors qu'elle se limiterait à 20 mètres en milieu urbain. La zone urbaine s'étendrait sur une longueur de 800 mètres tandis que la zone rurale couvrirait une longueur de 12,4 kilomètres.

L'élargissement nécessiterait également le raccordement de l'autoroute 20 à la route 132 Est à partir de Sainte-Luce. Ce scénario inclut aussi l'uniformisation à quatre voies de la 132 Sud-Est. Le promoteur évalue les coûts, en dollars de 1988, à 17,4 millions de dollars. Ces coûts comprennent, entre autres, la construction et l'expropriation.

## **La construction d'une autoroute à une chaussée**

Le deuxième scénario est la construction du tronçon de l'autoroute 20 à une chaussée entre la route 298 à Sainte-Luce et la route 132 Sud-Est à Mont-Joli. D'une longueur de 11,9 kilomètres, le tracé est localisé entièrement en milieu rural. Ce scénario prévoit l'aménagement de l'autoroute à l'intérieur de l'emprise de 90 mètres expropriée depuis 1975. Les coûts en dollars de 1988 pour l'expropriation et la construction s'élèvent à 14,7 millions de dollars pour la première phase.

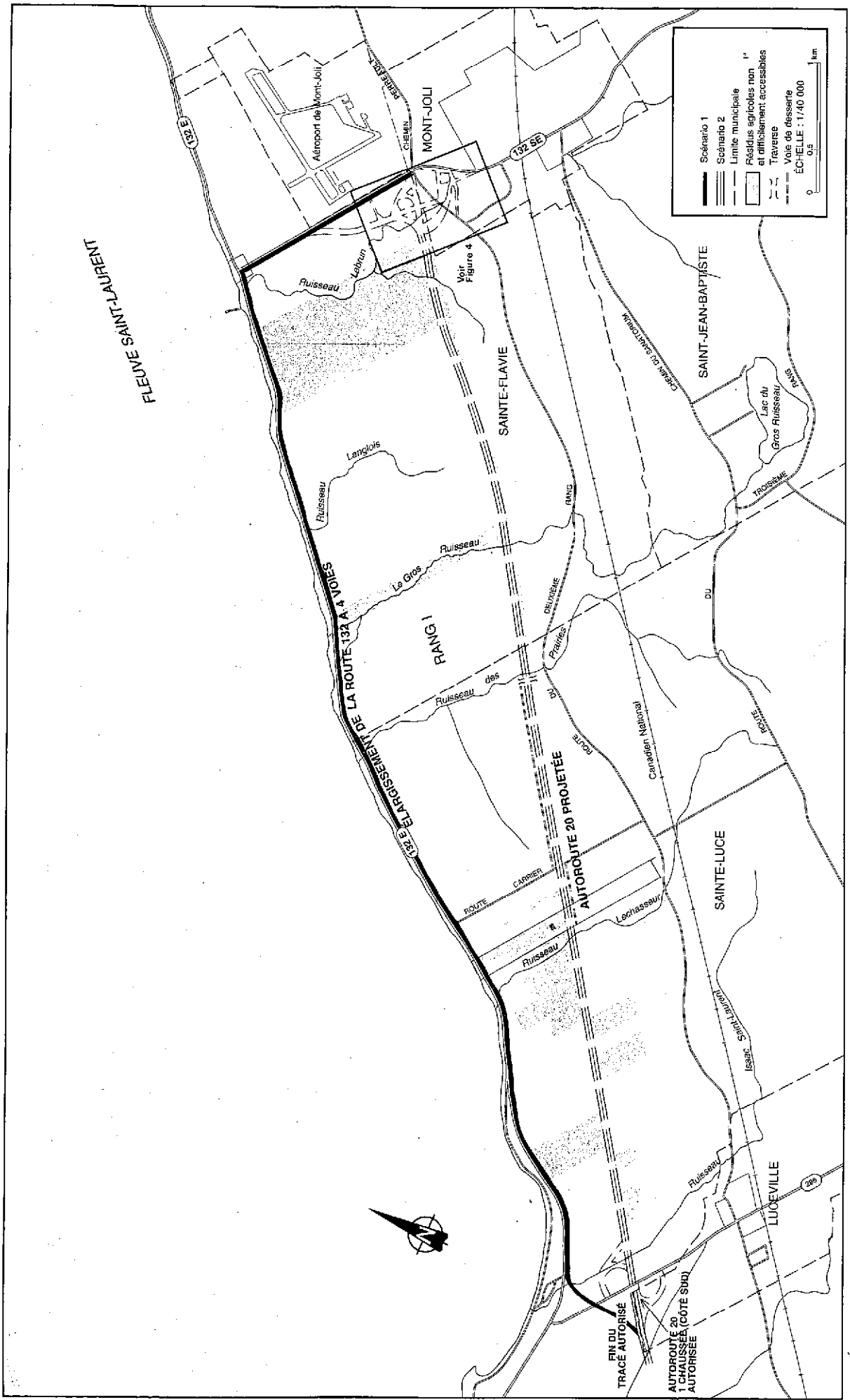
Dans la première phase, une intersection à niveau serait aménagée à la fin de l'autoroute avec l'axe actuel de la route 132 Sud-Est. La phase deux du projet nécessiterait la construction d'un échangeur à l'intersection de la route 132 Sud-Est et du deuxième rang. Le concept d'échangeur présenté entraînerait le déplacement vers le sud des 500 derniers mètres de la route du deuxième rang ainsi que le déplacement d'environ 300 mètres vers l'ouest de la route 132 Sud-Est sur une longueur de 2,5 kilomètres. De plus, un viaduc à quatre voies serait requis pour la route 132 Sud-Est (figure 4).

À la demande de la commission, le MTQ a soumis, lors de l'audience, trois variantes d'aménagement de l'intersection à niveau pour le raccordement de l'autoroute 20 à Mont-Joli dans le cadre de la première phase de construction (document déposé A16).

Dans les trois variantes identifiées A, B et C (figure 4), le MTQ anticipe le déplacement de la route 132 Sud-Est vers l'ouest, tel que prévu pour la réalisation du carrefour de Mont-Joli à la phase deux. Elles diffèrent toutefois dans la façon de rejoindre le chemin Perreault à partir de l'intersection de l'autoroute 20 et de la route 132 Sud-Est en vue de limiter l'accès au chemin Perreault en direction de Grand-Métis.



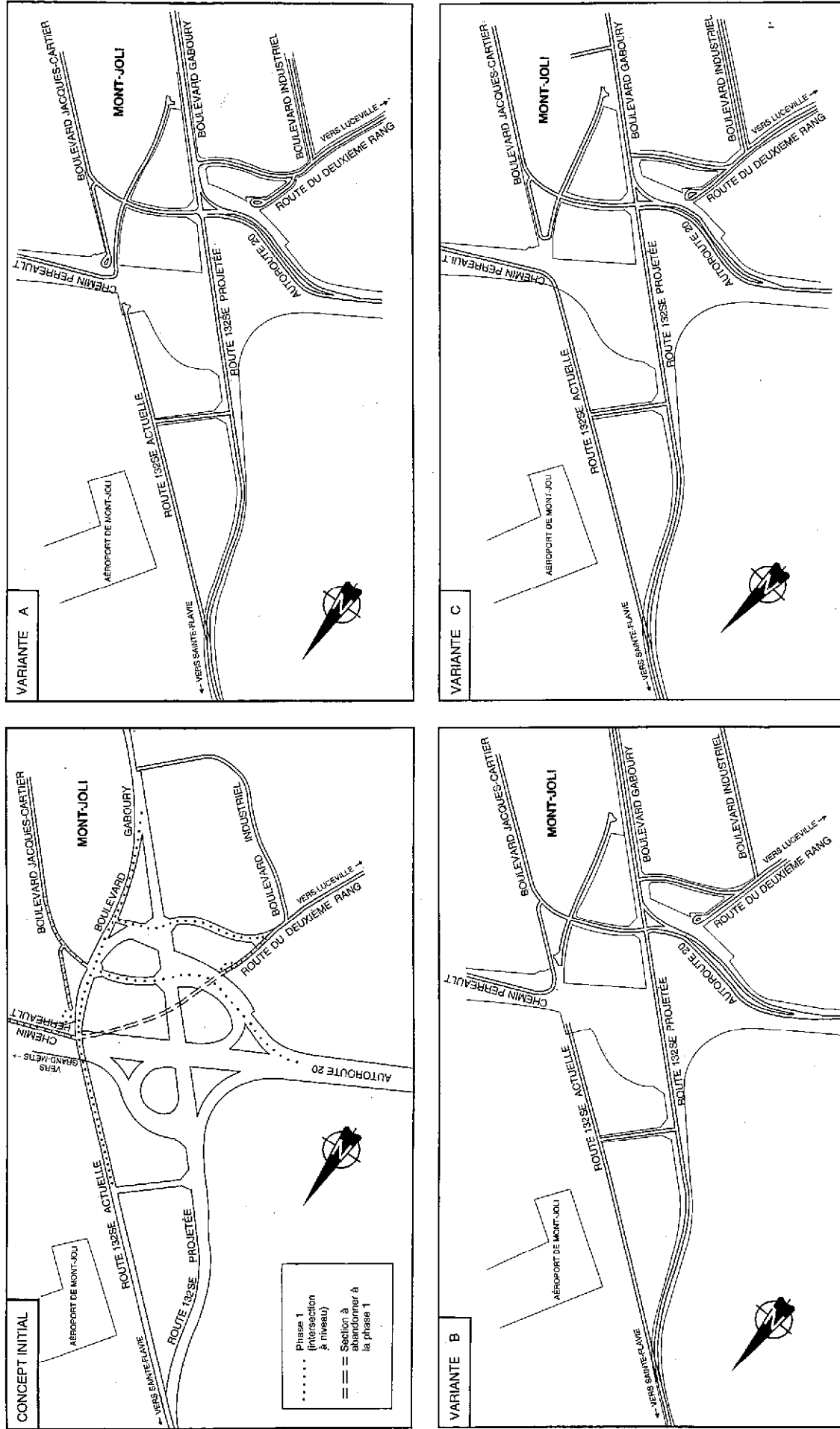
Figure 3 Les deux scénarios étudiés par le promoteur



Source : Étude d'impact, partie 1, décembre 1989, figure 7.1, p. 243 et figure 7.2, p. 271.



Figure 4 Le carrefour de Mont-Joli : le concept initial et les variantes proposées



Source : Étude d'impact, partie 2, janvier 1991, p. 151 et document déposé A.16.



## La solution retenue et les mesures d'atténuation

Le promoteur affirme que le prolongement de l'autoroute à une chaussée, dans le corridor déjà acquis par le MTQ, serait la solution répondant le mieux aux objectifs énoncés précédemment. Il reconnaît que ce projet aurait toutefois des répercussions négatives sur le milieu. Les principaux milieux touchés seraient le milieu humain, en particulier les activités récréo-touristiques et les exploitations agricoles, et, de façon moins importante, le milieu biophysique ainsi que le paysage et le bruit.

En ce qui concerne les impacts récréo-touristiques, le promoteur a évalué que le projet risque de modifier le flux de la circulation sur la route 132 Est à Sainte-Luce et Sainte-Flavie, ce qui entraînerait une perte de l'achalandage des commerces routiers et touristiques qui y sont localisés. Pour atténuer ces impacts négatifs, une signalisation touristique serait prévue à la jonction de la route 132 Est à Le Bic, à la jonction entre l'autoroute 20 et la route 298 à Sainte-Luce ainsi qu'à la jonction de l'autoroute 20 et de la route 132 Sud-Est à Mont-Joli.

Les exploitations agricoles seraient touchées de façon majeure par le projet puisque le tracé de l'autoroute 20 se trouve surtout en territoire agricole. En effet, de la route 298 jusqu'à la limite municipale de Sainte-Flavie, le tracé proposé traverse le premier rang à contre-cadastre et sectionne des sols agricoles. De plus, de la limite municipale de Sainte-Flavie jusqu'à l'aéroport de Mont-Joli, le tracé de l'autoroute se situe aux frontaux du premier et du deuxième rang.

Le MTQ signale que les impacts négatifs du projet seraient reliés principalement à l'immobilisation de superficies de terre par la création de résidus. Environ 33 exploitations agricoles et 793 hectares de terres arables seraient touchés par le projet, dont 151,2 hectares directement par l'emprise autoroutière (tableau 2). La construction de l'autoroute entraînerait aussi la création de parcelles de terres plus ou moins accessibles aux utilisateurs actuels. La figure 3 localise les parcelles de terres non accessibles ou difficilement accessibles.

**Tableau 2 Les superficies agricoles touchées par le projet (ha)**

Superficie totale touchée 792,7											
Emprise			Résidu non accessible			Résidu difficilement accessible			Résidu facilement accessible		
151,2			89,2			385,1			167,2		
Culture	Friche	Boisé	Culture	Friche	Boisé	Culture	Friche	Boisé	Culture	Friche	Boisé
75,3	30,4	44,5	61,3	1,8	26,1	215,2	35,2	134,7	78,9	9,9	78,9

Source : Étude d'impact sur l'environnement, partie 2 : étude environnementale, p. 171.

Le promoteur propose certaines mesures d'atténuation en ce qui a trait à l'agriculture. Il s'agit, notamment, de l'aménagement sous l'autoroute, à la hauteur du ruisseau des Prairies, d'une traverse pour les animaux et la machinerie agricole. Le promoteur met de l'avant aussi la construction de deux chemins de desserte. Le premier est situé du côté nord de l'autoroute entre le ruisseau des Prairies et la route Carrier. Le second est localisé du côté sud entre la route Carrier et le lot 25. Il suggère aussi aux agriculteurs d'exploiter la demi-emprise inutilisée lors de la première phase du projet. Finalement, le MTQ planifie la modification du drainage prévu de l'autoroute pour permettre un apport d'eau essentiel à certaines terres agricoles du secteur de Sainte-Flavie.

---

## Chapitre 3 **Les préoccupations des citoyens**

Ce chapitre a pour objet de donner la parole aux participants venus exprimer leurs préoccupations et leurs opinions devant la commission. La diversité et la richesse de ces témoignages illustrent la capacité des gens à définir les problèmes qui les concernent ainsi que leur détermination dans la recherche de solutions. Afin de rendre compte de l'un et de l'autre, la commission a extrait les éléments jugés les plus représentatifs de l'ensemble des informations contenues dans les documents déposés par les citoyens tout au cours de son mandat d'enquête, dans les mémoires présentés et dans les interventions lors de la deuxième partie de l'audience.

Les citations retenues sont regroupées en quatre blocs. Le premier expose le contexte régional tel qu'il est perçu par les participants. Le deuxième rappelle les opinions émises sur les scénarios proposés par le promoteur, alors que les avantages et les inconvénients du projet retenu par le promoteur font l'objet du troisième bloc. Enfin, le quatrième fait état de certaines corrections suggérées par les citoyens au cours de l'enquête.

## Le contexte régional

### La distribution des activités sur l'axe Rimouski — Mont-Joli

Au cours des années, la consolidation ou l'implantation d'activités économiques dans le bas du fleuve a contribué à la création d'une entité économique qui s'est constituée autour des pôles urbains que sont les villes de Rimouski et Mont-Joli, situées à moins de 40 kilomètres l'une de l'autre. Le sentiment d'appartenir à un ensemble économique important est partagé par plusieurs participants :

*[...] Mont-Joli a toujours été une plaque tournante géographique du transport, aussi bien ferroviaire, routier qu'aérien.*

(M. Henri Paradis, membre de l'Assemblée nationale, transcription, 18 janvier 1993, p. 88)

*Mont-Joli possède déjà l'aéroport régional le plus important dans l'est du Québec. Mont-Joli est aussi un important centre ferroviaire où transitent les wagons du Canadien National, de Via-Rail et du chemin de fer de Matane et du Golfe, transporteur de minerai de fer entre la rive sud et la rive nord par le service de traversier-rail COGÉMA.*

(Mémoire du Motel Au Sommeil d'Or, p. 4)

*[...] en raison de sa situation géographique, Mont-Joli a attiré des entreprises importantes en messagerie, comme Dicom Express et Loomis Service de courrier, des entreprises de distribution en gros comme Épiciers Unis, Métro-Richelieu, Yvan Perreault et fils et Distributions Jean-Paul Imbeault inc. pour la grande région de l'est du Québec.*

(M. Guy D'Anjou, ville de Mont-Joli, transcription, 18 janvier 1993, p. 9-10)

Ainsi, la ville de Mont-Joli, considérée comme une plaque tournante du transport pour l'est du Québec, a vu sa situation se consolider par l'arrivée, à proximité, de l'Institut Maurice-Lamontagne (IML), un centre de recherche dans le domaine des pêches et de la mer.



Cependant, la distribution des services sociaux et de santé sur l'axe Rimouski—Mont-Joli fait que la population de la municipalité régionale de comté (MRC) de La Mitis est dépendante de la ville de Rimouski pour la satisfaction de ce type de besoins, malgré la présence d'un hôpital à Mont-Joli où des soins de longue durée, de physiothérapie et de psychiatrie sont disponibles :

*En effet, on y trouve l'hôpital général, les cliniques médicales spécialisées, les centres de réadaptation pour jeunes en difficulté ou déficients intellectuels, le Service de psychiatrie infantile et juvénile (SPIJ), etc. En plus des services de santé, une majorité de services gouvernementaux et para-gouvernementaux desservent La Mitis à partir de leurs bureaux situés à Rimouski.*

(Mémoire du Centre local de services communautaires de La Mitis, p. 2)

Par ailleurs, Rimouski, ville de services et capitale régionale, a bénéficié de l'arrivée sur son territoire de trois établissements d'enseignement : l'Université du Québec à Rimouski (UQAR), l'Institut national de la recherche scientifique-Océanologie (INRS) et l'Institut maritime du Québec. Dans le cas de l'UQAR, son rayonnement va au-delà des seules MRC de La Mitis et de Rimouski-Neigette :

*[...] l'UQAR est une institution qui dessert l'ensemble de cette région, elle est présente de Lévis à Gaspé, incluant la région de Baie-Comeau [...].*

(M. Marc-André Dionne, Université du Québec à Rimouski, transcription, 19 janvier 1993 (après-midi), p. 116)

## La complémentarité des échanges

Les échanges entre les villes de Rimouski et Mont-Joli se sont établis sur la base d'une relation que des participants n'hésitent pas à qualifier d'interdépendante :

*Les liens d'interdépendance qu'entretiennent de plus en plus les villes de Mont-Joli et Rimouski se traduisent dans presque tous les secteurs d'activité. Les étudiants de Mont-Joli et de La Mitis fréquentent les principaux établissements post-secondaires de Rimouski, soit le Cégep, l'Institut maritime et l'Université du Québec. Le Centre hospitalier régional de Rimouski, à vocation multidisciplinaire, dessert un vaste territoire [...].*

*En contrepartie, la clientèle de l'agglomération rimouskoise, lorsqu'elle veut utiliser tous les services aériens, doit se rendre à l'aéroport régional de Mont-Joli.*

(Mémoire de la ville de Mont-Joli, p. 6-7)

*Les services offerts par l'Hôpital de Mont-Joli s'inscrivent en complémentarité avec ceux offerts par les établissements de santé et de services sociaux des régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.*

(Mémoire de la Table de concertation des Établissements de Santé de La Mitis, p. 4)

La collaboration entre les scientifiques de l'IML, situé près de Mont-Joli, et ceux de l'UQAR et de l'INRS-Océanologie contribue également à la relation d'échanges et de complémentarité entre les villes de l'axe Rimouski — Mont-Joli.

## **L'ouverture vers les marchés québécois et extérieurs**

Outre ces relations internes aux MRC concernées, plusieurs entrepreneurs de la région sont venus présenter les liens qu'ils entretiennent avec les marchés extérieurs par le biais de leur approvisionnement ou par l'exportation de leurs produits. C'est le cas, notamment, d'usines de transformation du bois, d'une scierie, d'un manufacturier de chaussures dans le domaine forestier et industriel, d'une fonderie et d'une meunerie :

*[...] 100 % de notre production de bois fini est exportée aux États-Unis.*

(M. Charles Turcotte, Lulumco, transcription, 20 janvier 1993

(après-midi), p. 163)

*La principale mission de notre usine est de transformer du bois [...]. Nos marchés pour le bois transformé sont à Québec et à Montréal.*

(Mémoire de Centrap (Mitis), p. 1)

*[...] toutes nos matières premières qui viennent soit de l'Europe, de la Thaïlande ou de Montréal, tout est descendu par transport.*

(M. Jean-Pierre Thibault, J.E. Goulet, transcription, 20 janvier 1993 (soirée), p. 13)

*Au niveau du marché, Norcast couvre les marchés de l'Ouest canadien, de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick [...].*

(M. Réal Marmen, transcription, 20 janvier 1993 (soirée), p. 16)

*Notre approvisionnement en matières premières (maïs, compléments, mélasse) provient de Québec, Montréal et est transporté exclusivement par camion.*

(Mémoire de Meunerie J.B. Dionne et fils, p. 1)

## **L'évolution des secteurs agricole et touristique dans la MRC de La Mitis**

D'avantage reliées aux secteurs des services et manufacturier, les activités mentionnées précédemment s'ajoutent à celles qui, traditionnellement, constituent la base de l'économie de la région, soit la forêt, l'agriculture et le tourisme. Lors de l'audience, seuls ces deux derniers ont été l'objet de préoccupations de la part des participants.

Sur le territoire touché par le projet de prolongement de l'autoroute, l'agriculture a connu, depuis 1975, des modifications qu'un participant résume en ces termes dans un document qu'il a déposé lors de la première partie de l'audience :

*[...] de 1975 à 1981, on voyait l'agriculture de l'époque comme une ferme à vocation laitière, les temps changent. Dans la zone présentement touchée, il existe de plus en plus de producteurs maraîchers, horticoles et d'autres formes de cultures. Donc, notre vocation agricole a bien changé et changera encore. Les terres situées dans cette zone ont plus qu'un intérêt mineur pour les agriculteurs. Nos sols sont les meilleurs sols de la région et équivalent de beaucoup les sols des régions du centre et de Montréal.*

(Document déposé C1, Le Syndicat de base de l'Union des producteurs agricoles de Lessard, p. 1)

Les activités du secteur touristique concentrées le long de la route 132 Est se sont, selon des participants, consolidées au cours des années, entre autres dans la municipalité de Sainte-Flavie :

*Depuis le début des années 1980, des personnes dynamiques, des investisseurs qui ont cru au potentiel de développement de Sainte-Flavie ont changé le visage de l'économie de la municipalité. Axée presque exclusivement sur l'agriculture au début de la décennie, elle s'est orientée vers le tourisme.*

*Au fil des ans, plus de 20 commerces, infrastructures et services se sont ajoutés à ceux déjà en place qui se sont agrandis et ont développé de nouveaux services créant ainsi une synergie dans la municipalité.*

(Mémoire de la municipalité de Sainte-Flavie, p. 1)

Cette situation semble être également le cas pour la municipalité voisine, Sainte-Luce, où l'agriculture et le tourisme ont été présentés comme les deux principaux piliers économiques par un porte-parole de cette municipalité :

*Dans ce contexte, il n'est pas étonnant de constater que les activités reliées au secteur du commerce et des services regroupent 26 entreprises, localisées principalement le long de la route 132 et de la route du fleuve.*

(Mémoire de la Corporation de développement touristique de Sainte-Luce et de la municipalité de Sainte-Luce, p. 2)

L'importance du tourisme pour la région, surtout dans un contexte économique difficile, a été soulignée par certains. Si l'on est d'avis que le tourisme «marche encore», on n'hésite pas à avancer qu'il faut aussi le «construire» :

*[...] le tourisme en région ici, c'est une chose qui marche encore bien si on compte tout ce qui va mal présentement! Quand on pense au bois, les forêts, l'agriculture, les pêches, en fait tout, ça va quand même moins bien. On considère que le tourisme, chez nous, est quand même quelque chose qui marche encore.*

(Mme Hélène Saint-Laurent, La République, transcription, 20 janvier 1993 (soirée), p. 40-41)

*[...] on est pris avec le problème qu'il n'y a pas d'industries majeures qui s'en viennent, puis quand on connaît le problème économique mondial [...] dans le moment, je ne crois pas qu'on ait 450 jobs à Mont-Joli demain matin [...].*

*Ça fait qu'à ce moment-là, [...] ce qui nous reste comme planche de salut, le tourisme!*

(M. Jean-Marc Lévesque, Chambre de commerce de la région de Mont-Joli, transcription, 20 janvier 1993 (après-midi), p. 14)

## **Les déplacements générés par la répartition géographique des activités sur l'axe Rimouski — Mont-Joli**

L'organisation de cet ensemble socio-économique génère des déplacements liés au travail, à la circulation des marchandises ou à celle des usagers des divers services, dans et entre les territoires des MRC. Les représentants de la MRC de La Mitis, citant le schéma d'aménagement, affirment que :

*[...] dans une région ressource à forte dispersion géographique de la population comme La Mitis, le réseau routier qui parcourt le territoire prend une place de première importance pour le déplacement des personnes et pour le transport des produits agricoles, forestiers et autres.*  
(Mémoire de la MRC de La Mitis, p. 3)

Lors de l'audience, de nombreux participants, issus de milieux aussi différents que le transport scolaire et ambulancier, le camionnage ou le taxi, sont venus témoigner de l'importance du phénomène des déplacements. C'est le cas, notamment, du transport des élèves du secondaire et du primaire :

*Nos principaux clients étant les commissions scolaires La Mitis et La Neigette, nous transportons chaque jour durant la saison scolaire environ 2 500 élèves répartis sur le territoire de ces deux commissions scolaires. Nos véhicules parcourent, à chaque jour de transport scolaire, environ 4 000 kilomètres, pour un total de 725 000 kilomètres annuellement.*  
(Mémoire de Les Transports Mitis, p. 4)

La localisation des types de services hospitaliers partagés entre l'hôpital de Rimouski, centre de traumatologie primaire, et celui de Mont-Joli, où se trouve un service de stabilisation médicale, nécessite de la part du service ambulancier du territoire de La Mitis des déplacements fréquents :

*On fait en moyenne 4,5 transports par jour, et 60 % de nos transports, c'est dirigé vers le Centre régional de Rimouski.*

(M. Richard Bernier, Les services ambulanciers Potlier, transcription, 20 janvier 1993 (soirée), p. 34)

Dans la région, les échanges de produits manufacturés et d'approvisionnement se traduisent par une utilisation importante du camionnage de la part d'industriels ou de transporteurs, selon les informations apportées lors de l'audience. Ainsi, par exemple, dans le cas d'une usine de transformation du bois et d'une scierie :

*[...] toute la matière première en billots, nécessaire à la bonne marche de nos opérations, est acheminée à l'usine par camion [...]. La livraison de nos produits [...] s'effectue également et entièrement par camion [...].*

(Mémoire de Lulumco, p. 7)

*À chaque année, plus de 2 500 chargements de semi-remorque se déplacent entre Mont-Joli et Luceville ou entre Luceville et Rimouski.*

(Mémoire de Félix Huard, p. 1)

La présence de l'aéroport régional de Mont-Joli contribue aux déplacements observés dans la région de La Mitis, particulièrement par la desserte en taxi vers les institutions régionales situées à Rimouski :

*La présence de l'aéroport régional à Mont-Joli amène de l'eau au moulin des membres de notre syndicat. Beaucoup de nos clients sont des résidents de la région de Rimouski, ce qui fait que beaucoup de nos mouvements se font entre Mont-Joli et la région de Rimouski.*

(Mémoire du Syndicat coopératif des taxis de Mont-Joli, p. 3)

À ces transporteurs il faut ajouter les déplacements par véhicules automobiles privés, ceux des usagers des commerces et services administratifs localisés à Rimouski ou encore, par exemple, ceux des employés de l'Institut Maurice-Lamontagne dont le nombre est évalué à quelque 235 employés permanents.

## La distribution de la circulation sur le réseau routier de La Mitis

Les déplacements évoqués précédemment s'effectuent dans des conditions particulières que le Département de santé communautaire (DSC) et le Centre hospitalier régional de Rimouski (CHRR) décrivent en ces termes :

*[...] de par l'étendue du territoire et la faible concentration démographique, les usagers du réseau routier local (MRC de La Mitis) et régional (Bas-Saint-Laurent) sont appelés à se déplacer sur de plus longues distances et à des vitesses plus élevées que s'ils se limitaient à des trajets en milieu urbain. Ils doivent emprunter divers tronçons routiers de catégories différentes et, au sein de la même catégorie, on y retrouve des normes de construction et d'entretien d'inégales valeurs à tous les points de vue (sécurité, largeur des voies, confort, etc.).*

(Mémoire du Département de santé communautaire du CHRR et du Centre hospitalier régional de Rimouski, p. 11)

De plus, la mixité des usages et les conditions de circulation sur la route 132 Est, axe de transport principal de ce territoire, suscitent des commentaires de plusieurs participants. Le Club de l'âge d'or de Sainte-Bernadette de Mont-Joli insiste sur la nécessité d'être très prudent en raison des risques élevés d'accidents dus à l'état de la chaussée et à la présence de types de véhicules différents. Cet avis est partagé par des entrepreneurs dans le domaine du transport :

*Sur ce tronçon de la 132 entre Mont-Joli et Cacouna, nos chauffeurs se doivent d'être beaucoup plus vigilants à cause de l'achalandage divers; les autobus scolaires, les touristes [...] et en plus les voitures très lentes des cultivateurs qui empruntent également cette voie, n'ayant pas d'autres choix, car elle est la seule disponible et fortement habitée sur ces abords.*

(Mémoire de Transport Fidèle Tremblay, p. 1)

*[...] la route 132 est une voie où la circulation est dense, où il y a des véhicules, de la machinerie lourde, et lorsqu'on doit s'arrêter à toutes les deux [...] ou à toutes les trois maisons [...], vous comprenez que les files s'allongent, que les bouchons se forment. [...] on crée une impatience et lorsqu'il faut rajouter à ça les conditions atmosphériques [...], le risque est énorme.*

(M. Nicolas Hallé, Transport Mitis, transcription, 20 janvier 1993  
(après-midi), p. 144)

Il s'ensuit que certains utilisateurs auront tendance à emprunter des routes secondaires comme en font foi divers témoignages entendus lors de l'audience :

*En période de pointe, nous empruntons le 2<sup>e</sup> rang afin de contrer la cohue et gagner de précieuses minutes. Cette solution n'est cependant pas avantageuse puisque cette route sinueuse n'est pas adaptée pour la conduite d'urgence.*

(Mémoire des Services Ambulanciers Porlier, p. 3)

*Plusieurs transporteurs routiers empruntent le 2<sup>e</sup> rang entre Rimouski et Mont-Joli, d'où une surutilisation de cette route rurale, et ce, parce que la 132 est déjà trop achalandée.*

(Mémoire de la Chambre de commerce de la région de Mont-Joli, p. 2-3)

*Pour se rendre à Rimouski, de plus en plus d'automobilistes empruntent le Chemin Sanatorium où réside une forte concentration de la population de Saint-Jean-Baptiste. Cette artère est déjà passablement occupée par le va-et-vient des travailleurs et travailleuses de l'hôpital de Mont-Joli [...].*

(Mémoire de la Corporation municipale de Saint-Jean-Baptiste, p. 3)

*Ces déplacements se font, pour la plupart, sur les routes rurales qu'on retrouve entre Mont-Joli et Luceville, ce qui permet d'éviter la 132 qui est toujours congestionnée.*

(Mémoire de Félix Huard, p. 1)



## **L'incidence sur le caractère sécuritaire du réseau routier**

La situation qui prévaut sur le réseau routier amène plus d'un participant de la région à porter un jugement sur son caractère non sécuritaire. Pour illustrer ces préoccupations, citons un extrait du mémoire conjoint de la Chambre de commerce de Rimouski et du Comité de concertation régionale pour le prolongement de l'autoroute Jean-Lesage :

*L'augmentation du trafic lourd sur l'actuelle route 132 et celle du trafic additionnel provoqué par les relations de plus en plus naturelles entre les communautés Mont-Joliennes et Rimouskoises ne sont pas sans affecter la sécurité des utilisateurs tant sur la route 132 de même que sur les routes du 2<sup>e</sup> et du 3<sup>e</sup> rang qui reçoivent également leur lot de trafic lourd. Les risques d'accidents sont ainsi augmentés et les coûts sociaux et humains qui en découlent sont considérables.*

(Mémoire de la Chambre de commerce de Rimouski et du Comité de concertation régionale pour le prolongement de l'autoroute Jean-Lesage, p. 3)

## **Les avis sur les scénarios du promoteur**

### **L'élargissement de la route 132 Est à quatre voies**

Le scénario de l'élargissement de la route 132 Est à quatre voies, présenté par le promoteur pour l'amélioration du lien Sainte-Luce — Mont-Joli, n'a été retenu par aucun participant lors de la deuxième partie de l'audience. Certains ont exprimé en ces termes les raisons de leur refus :

*Choisir d'élargir la route 132 dans le village de Sainte-Flavie contribuerait à augmenter de façon considérable les risques d'accident tant pour les jeunes que pour les adultes.*

(Mémoire de la Commission scolaire de La Mitis, p. 2)

Selon le porte-parole de la commission scolaire, cette situation serait due, entre autres, à l'augmentation probable de la vitesse sur la route 132 Est.

Selon le Centre hospitalier régional de Rimouski et son DSC, si un élargissement à quatre voies de cette route permettait l'amélioration de sa géométrie, il pourrait ne pas modifier les conditions sur le deuxième rang :

*Certes, l'élargissement à quatre voies contiguës du tronçon routier de la 132 Est entre Sainte-Luce et Mont-Joli serait l'occasion pour le ministère des Transports de corriger les aspects déficients de cette route en regard des normes ministérielles. Toutefois, le problème n'est pas pour autant réglé avec la présence de quelque 270 entrées privées où les virages à gauche sur une route à quatre voies seront encore plus à risque d'accidents que la situation présente.*

*De plus, compte tenu de la distance à parcourir entre la route 132 Est et la route du 2<sup>e</sup> rang, il est possible que l'option d'élargir la route 132 Est à quatre voies n'élimine pas de façon importante le trafic sur la route du 2<sup>e</sup> rang entre Luceville et Mont-Joli, route qui est devenue, avec le temps, une voie de contournement par des usagers de transit de la route 132 Est actuelle.*

(Mémoire du Département de santé communautaire du CHRR et du Centre hospitalier régional de Rimouski, p. 16-17)

La position du DSC et du CHRR, quant à l'aspect non sécuritaire d'un élargissement à quatre voies, a été reprise par la Chambre de commerce de Rimouski et le Comité de concertation régionale pour le prolongement de l'autoroute Jean-Lesage. Outre des raisons de sécurité, ce scénario, selon le représentant de la ville de Mont-Joli, ne présenterait aucun avantage quant à la qualité de vie des citoyens :

*Une autre raison pour laquelle nous ne favorisons pas une route à quatre voies sur la 132 à Sainte-Flavie, entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie, c'est qu'au point de vue de la qualité de vie des résidents, il y a de nombreux estivants qui ont des résidences saisonnières à Sainte-Flavie, des deux côtés de la route, [...], et nous avons entendu personnellement beaucoup de gens se plaindre de la pollution par le bruit et également de l'insécurité de circulation très dense.*

(M. Guy D'Anjou, ville de Mont-Joli, transcription, 18 janvier 1993, p. 15-16)

Cette position est partagée par le représentant de la Corporation de développement touristique de Sainte-Luce et de la municipalité de Sainte-Luce. De plus, celui-ci considère qu'une route 132 Est à quatre voies est non souhaitable puisque :

*[...] le design des voies de raccordement proposées incite à contourner le noyau du village de Sainte-Luce, au lieu d'offrir l'occasion de le visiter.*

*[...] elle propose une mauvaise imitation du concept de boulevard urbain à quatre voies. Au surplus, les problèmes des entrées privées ne sont pas réglés, la sécurité des usagers de la route n'est pas améliorée et le niveau sonore de la route reste aigu.*

(Mémoire de la Corporation de développement touristique de Sainte-Luce et de la municipalité de Sainte-Luce, p. 9)

Enfin, selon un autre participant :

*L'alternative de faire un quatre voies, [...] un grand boulevard le long du fleuve, m'apparaît, à moyen terme et à long terme, une erreur historique [...].*

(M. Marc-André Dionne, Université du Québec à Rimouski, transcription, 19 janvier 1993 (après-midi), p. 124)

## **Le prolongement de l'autoroute 20 à une chaussée**

Le deuxième scénario du promoteur, soit le prolongement de l'autoroute 20 à une chaussée, a trouvé une large écoute parmi les participants à l'audience. La principale raison invoquée pour appuyer le projet renvoie à la nécessité de consolider les liens entre les régions de Rimouski-Neigette et de La Mitis et ce :

*[...] pour notamment renforcer la complémentarité économique entre les noyaux urbains de Mont-Joli et Rimouski et soutenir ainsi la dynamique du développement de la région.*

(Mémoire de la ville de Rimouski, p. 1)

Selon des participants, le renforcement de ces liens passe par la mise en place d'un réseau routier qui agit comme support au développement :

*Nous avons besoin, pour nous développer, d'un réseau routier moderne, large, sécuritaire, rapide et le plus court possible.*

*Bien plus, notre grande communauté Rimouski-Neigette—La Mitis a besoin de ce lien routier pour son avenir, son développement économique et ses relations d'affaires et de services.*

(Mémoire de M. Michel Tremblay, membre de l'Assemblée nationale, p. 4)

*[...] la mise en place d'une autoroute se veut un apport important comme facteur de localisation industrielle.*

(Mémoire du Centre d'aide aux entreprises de La Mitis, p. 2)

*C'est une vérité de La Palice d'affirmer qu'une bonne infrastructure routière est essentielle au développement économique d'une région. Un réseau routier efficace permet des économies à différents niveaux.*

(Mémoire de Scierie Mitis, p. 2)

*[...] la principale raison qu'on invoque pour la construction de ce projet-là, c'est d'avoir un réseau routier acceptable pour assurer notre développement économique au niveau de l'ensemble de la région.*

(M. Jean-Louis Dionne, Chambre de commerce de Rimouski et Comité de concertation régionale pour le prolongement de l'autoroute Jean-Lesage, transcription, 21 janvier 1993, p. 92)

Cependant, les participants favorables au scénario de prolongement de l'autoroute 20 à une chaussée entre Sainte-Luce et Mont-Joli sont conscients que le projet soumis à l'examen public ne porte que sur le prolongement d'un tronçon de 11 kilomètres de route. Ce projet, s'il constitue une nette amélioration du réseau routier, selon la MRC de La Mitis :

*[...] n'est pas en tous points conforme aux attentes [...] en ce sens que le projet ne consiste pas en la construction d'une «autoroute» mais plutôt d'une voie de contournement.*

(Mémoire de la MRC de La Mitis, p. 4)

Ainsi, la plupart des participants favorables au projet ont situé sa réalisation dans une problématique d'ensemble, celle de la liaison Cacouna — Mont-Joli :

*Depuis quelques années cependant, il semble y avoir une plus grande volonté politique de réaliser, à tout le moins, une voie de contournement à accès limité, sorte de coup d'envoi, à notre avis, au prolongement de l'autoroute Jean-Lesage, de Cacouna à Mont-Joli.*

(Mémoire du Club de l'âge d'or de Sainte-Bernadette de Mont-Joli, p. 7)

*C'est vraiment un projet régional qui est en voie depuis très longtemps et qu'on commence à réaliser. C'est aussi un tronçon de route qui va éventuellement être relié à un réseau national.*

(M. Guy D'Anjou, ville de Mont-Joli, transcription, 18 janvier 1993, p. 16)

*Il faut le voir aussi dans sa globalité. [...] l'étude d'opportunité a déjà été effectuée entre Cacouna et Bic; et cette étude d'opportunité est positive.*

(M. Henri Paradis, membre de l'Assemblée nationale, transcription, 18 janvier 1993, p. 89)

*Il faut un commencement à tout et notre syndicat croit sincèrement que le projet de liaison entre Sainte-Luce et Mont-Joli, combiné à celui déjà terminé de Bic à Rimouski et éventuellement à celui de Rimouski à Sainte-Luce, est le début du prolongement de l'autoroute Jean-Lesage.*

(Mémoire du Syndicat coopératif des taxis de Mont-Joli, p. 3)

*[...] parce que si on parle d'une autoroute entre Mont-Joli et Rimouski, il faut qu'elle soit rejointe avec l'autoroute qui est arrêtée à Cacouna à un moment donné.*

(M. Damien Batville, Norcast, transcription, 20 janvier 1993 (soirée), p. 19)

*[...] nous considérons ce projet essentiel pour la région [...] puisque combiné au récent tronçon Bic — Rimouski (autoroute 20), ce serait un pas de plus vers une autoroute complète Cacouna — Mont-Joli, ce qui s'avèrerait un réel accès de qualité pour la région.*

(Mémoire du Groupe Cédrico, p. 2)

Selon un participant, le tronçon Sainte-Luce — Mont-Joli ne serait nécessaire que s'il s'inscrit dans un ensemble plus vaste :

*Le tronçon Sainte-Luce — Mont-Joli n'est nécessaire que s'il fait partie d'un vaste projet de voies rapides de longue distance se rattachant à une route 20 dans les plus brefs délais, [...] car ce sera réellement un bon coup de main pour le développement économique et touristique de toute la Gaspésie.*

(Mémoire de M. Yves Lefrançois, p. 2)

Cependant, l'optimisme concernant les bienfaits du passage d'une autoroute n'est pas partagé par tous :

*Depuis de nombreuses années, le réseau routier de l'Est du Québec a été l'objet de transformation sans que la démonstration des effets bénéfiques sur le développement régional soit très convaincante. La région de Kamouraska qui bénéficie de la proximité de l'autoroute 20 depuis plusieurs années montre bien qu'il n'existe pas de relation de cause à effet entre l'amélioration du réseau routier et le développement économique.*

(Mémoire de la municipalité de Sainte-Flavie, p. 12)

Ainsi, les avis émis par les participants au sujet des scénarios du promoteur nous apprennent que l'accord pour le prolongement de l'autoroute 20 entre Sainte-Luce et Mont-Joli ne fait pas l'unanimité. Des participants s'y sont fermement opposés. Les raisons invoquées à l'appui de leur position concernent principalement les impacts appréhendés sur l'industrie touristique dont les activités commerciales sont localisées le long de la route 132 Est :

*Les pertes d'emplois et de revenus sont considérables. Même s'il est difficile d'établir un consensus sur les pertes totales, on sait qu'elles seront supérieures à un million de dollars et le nombre d'emplois perdus pourrait se situer à 50 %. Il est aussi plausible que la perte de certains commerces amène une baisse plus générale de l'achalandage et, à terme, la disparition d'autres commerces.*

(Mémoire de la municipalité de Sainte-Flavie, p. 13)

Des commerçants touchés sont venus exprimer leurs craintes que se réalise cette situation :

*Ce projet de liaison routière aura des effets désastreux sur l'ensemble des activités touristiques et commerciales à Sainte-Flavie.*

*Mes craintes sont [...] basées sur des exemples réels : les commerçants qui sont affectés par l'ouverture du tronçon Bic-Rimouski. Plusieurs ont affirmé avoir eu une diminution de leur chiffre d'affaires allant de 14 à 30 % et même plus pour certains. Alors nous aussi, comme commerçants à Sainte-Flavie, nous subissons des pertes majeures suite à ce projet.*

(Mémoire de Mme Sylviane Leblanc, p. 1)

*Depuis 22 ans mon mari et moi opérons une station-service à Sainte-Flavie [...]. Sachant que les touristes ne passeraient plus devant chez nous et que la clientèle des localités voisines et de Sainte-Flavie n'emprunteraient plus la 132 Ouest, nous sommes convaincus que nous devrions fermer nos portes.*

(Mémoire de Mme Nicole Guay, p. 1)

*Nous estimons à 70 % la perte d'achalandage annuelle pour notre entreprise; et comme le plus grand volume de cet achalandage se situe dans la période estivale, il représente 75 % de notre chiffre d'affaires annuel. Cela équivaut évidemment à la fermeture.*

(Mémoire de Les Pêcheries Sainte-Flavie, p. 1)

*De par la vocation de mon entreprise, ma saison d'opération se limite à la période estivale et ma clientèle est composée à très forte majorité de la clientèle touristique en transit sur la route 132.*

*Étant localisé à quelques kilomètres à l'ouest du village de Sainte-Flavie, il m'apparaît évident que le projet de liaison autoroutière proposé par le ministère des Transports entraînera pour moi une baisse de clientèle importante qui pourrait compromettre très sérieusement la survie de mon entreprise.*

(Mémoire de M. Michel Gauvin, p. 1)

Ces inquiétudes sont partagées par certains participants qui, tout en appuyant le prolongement de l'autoroute à une chaussée, ont exprimé des réserves. C'est le cas, notamment, des représentants de la MRC de La Mitis et de l'UQAR :

*Toutefois, nous ne pouvons passer sous silence les effets négatifs que pourraient entraîner la construction de ce tronçon routier sur l'industrie touristique des municipalités du littoral. Les études sur ce sujet laissent présager des diminutions de chiffres d'affaires de l'ordre de 30 à 50 %, ce qui est pour le moins inquiétant pour cette industrie qu'il est important de consolider considérant son apport économique pour la région.*  
(Mémoire de la MRC de La Mitis, p. 5-6)

*[...] l'avènement d'une autoroute entraîne des modifications dans l'environnement économique d'une région. En ce sens, nous comprenons les craintes que peuvent vivre certains commerçants situés en bordure de la route 132, principalement ceux de la municipalité de Sainte-Flavie.*  
(Mémoire de l'Université du Québec à Rimouski, p. 5)

Outre les impacts sur l'industrie touristique, des participants ont également souligné les conséquences du passage de l'autoroute sur le maintien du potentiel agricole de la région de La Mitis :

*Le changement de vocation des terres agricoles directement touchées par le projet nous inquiète aussi grandement. La culture maraîchère est pleine de promesses. Cela nous amène à croire que le gaspillage des plus belles terres de la Gaspésie est un sacrifice inutile compte tenu de l'avantage qu'elles offrent aujourd'hui et pour l'avenir à les exploiter au maximum.*  
(Document déposé C6, Comité de développement économique de Sainte-Flavie, p. 4)



Au cours de la deuxième partie de l'audience et au cours de l'enquête, les participants ayant expliqué leur refus du prolongement de l'autoroute ont cependant proposé deux scénarios de rechange : l'amélioration de la route 132 Est actuelle et un nouveau tracé pour le passage de l'autoroute. Dans le cas de l'amélioration de la route 132 Est, ce scénario, selon ses proposeurs, comporterait des avantages certains, entre autres, sur le plan de la mise en valeur du bord de l'eau, du maintien des activités économiques sur la route 132 Est et sur celui de la sécurité :

*Le bord de l'eau, c'est notre plus grande richesse. Pourquoi ne pas le mettre plus en valeur par une route 132 améliorée. Cela a réussi à Maria, à Percé.*

(Mémoire de M. Claude Boily, p. 6)

*L'alternative d'une 132 améliorée, non seulement maintiendrait les commerces et les emplois actuels en place mais dynamiserait la création d'autres entreprises tout en rencontrant les besoins d'une circulation sécuritaire, plus fluide et favorable aux échanges commerciaux.*

[...]

*En élargissant la 132 actuelle ainsi qu'en asphaltant l'accotement, on diminue automatiquement les risques de collisions arrières et latérales. En effectuant des zones de dépassement à trois ou quatre voies aux endroits stratégiques, on augmente la fluidité du trafic et on diminue les risques de collisions frontales. En améliorant les intersections par la pose de feux de circulation et l'élargissement des carrefours, nous diminuerons fortement les pourcentages d'accidents dans ces zones.*

(Mémoire du Comité de développement économique de Sainte-Flavie, p. 2 et 4)

Si la conservation du patrimoine agricole était davantage assurée par l'amélioration de la route 132 Est, selon un groupe d'agriculteurs du deuxième rang, l'arrivée potentielle de l'autoroute les a amenés à proposer un tracé de rechange, afin de réduire les impacts négatifs pour leur milieu. Ce tracé passerait plus au nord de celui proposé par le MTQ et, par une double courbe, retrouverait le tracé étudié à la limite de Sainte-Luce et Sainte-Flaire :

*La modification du tracé que nous vous proposons apporterait plusieurs avantages environnementaux en comparaison au tracé actuel. Passant majoritairement dans un boisé ayant peu de valeur commerciale, il préserverait la plupart des bons sols arables et laisserait des résidus de terres moins importants que le premier tracé. De plus, il n'accentuerait pas l'effet de l'érosion éolienne.*

*Sur le plan visuel et sonore, le boisé servirait d'écran acoustique et visuel, donc moins d'effets négatifs à ce niveau pour les résidents de ce secteur [...]. Demeurant dans une région où le vent est assez violent, le boisé en question pourrait servir de brise-vent naturel.*

(Mémoire d'un groupe d'agriculteurs du deuxième rang, p. 2-3)

## Les répercussions du projet du ministère des Transports

La situation générée par l'arrivée de l'autoroute entre Sainte-Luce et Mont-Joli contient, selon le mémoire d'un groupe participant, des « contradictions » qui se traduisent par une réalité à double sens :

*[...] le 2<sup>e</sup> rang Ouest se verra soulagé de 80 % de la circulation journalière alors que le 2<sup>e</sup> Est [chemin Perreault] doublera la sienne. Par ailleurs, les résidents de la route 132 Est auront un environnement plus calme, mais les commerçants qui ont trimé dur pour développer leur entreprise et créer des emplois perdront beaucoup au change.*

(Mémoire de la municipalité de Sainte-Flavie, p. 2)

Au cours de l'audience publique, les participants ont largement exploré cette situation en dégagant, selon la perception qu'ils en avaient, les avantages et les inconvénients.

## Les avantages

### La consolidation des pôles Rimouski — Mont-Joli

Parmi les effets bénéfiques escomptés de l'autoroute, celui de la consolidation des pôles Rimouski — Mont-Joli a été souligné par plusieurs participants. Non seulement verrait-on le renforcement de l'économie et des échanges, mais aussi celui de l'urbanisation sur l'axe Rimouski — Mont-Joli :

*En fait, ledit projet de 11,9 kilomètres, entre la route 298 à Sainte-Luce et la route 132 (Sud-Est) de Mont-Joli, renforcera la compétitivité de notre économie. Qui plus est, la tendance fortement significative au niveau de l'aménagement du territoire et de l'urbanisation entre Rimouski et Mont-Joli évoluera vers une intégration rapide, une complémentarité, [...], au niveau des divers services et activités entre les deux pôles d'attraction. L'ensemble de cette tendance accentuera les déplacements et les échanges déjà nombreux. Les effets d'étalement urbain et la création de banlieues se font déjà sentir et se propageront aux bénéfices de La Mitis. Ce phénomène atténuera sans aucun doute les disparités entre Rimouski et Mont-Joli.*  
(Mémoire de Lufumco, p. 3)

Ces attentes rejoignent les objectifs d'aménagement énoncés par la MRC de La Mitis :

*Nous pouvons donc affirmer que le projet présentement à l'étude jouit d'un préjugé favorable auprès de la municipalité régionale de comté considérant qu'il répond à tout le moins partiellement aux attentes manifestées au chapitre de la planification du développement de son réseau routier. De plus, il contribue également à atteindre un de ses objectifs d'aménagement qui est de « Renforcer l'agglomération de Mont-Joli (Mont-Joli, Saint-Jean-Baptiste et Saint-Joseph-de-Lepage) comme centre*

*de services régional». L'effet positif sera également sensiblement le même pour les localités de Luceville et de Price où sont implantés un certain nombre de services et d'industries.*

(Mémoire de la MRC de La Mitis, p. 5)

## **La réduction du temps-distance et des coûts de transport**

Plusieurs participants ont soutenu lors de l'audience que la réalisation du lien autoroutier entre Cacouna et Rimouski aurait une répercussion positive par la réduction des coûts de transport. Certains d'entre eux ont présenté à la commission une évaluation quantifiée des gains potentiels, dans le cas de la réalisation du tronçon entre Rimouski et Mont-Joli :

*Pour 1993, la présence de la route 20 entre Mont-Joli et Rimouski nous ferait économiser plus de 60 000\$ sur nos coûts de transport.*

(Mémoire de Félix Huard, p. 2)

*La valeur des produits expédiés par camions (bois de sciage et copeaux) sur ce tronçon routier se chiffre à près de 10 000 000 de dollars par année. Nous prévoyons des économies à l'ordre de 75 000\$ à 100 000\$ en réduction du coût de transport avec l'avènement de l'autoroute.*

(Mémoire de Scierie Mitis, p. 4)

Cette réduction des coûts de transport serait attribuable pour plusieurs à la diminution du « temps-distance » ou du « temps de trajet » :

*Il s'agit d'une notion qui est loin d'être une vue de l'esprit. En effet, l'immense majorité des entreprises de tous nos secteurs d'activités, qu'on pense à l'agriculture, aux forêts, aux sciences de la mer, à l'aéronautique, au manufacturier, au tourisme, presque toutes seront positivement affectées par la diminution du temps-distance suite à la venue de l'autoroute.*

(Mémoire du Conseil de développement économique de La Mitis, p. 9)

## **L'amélioration des conditions de circulation sur le réseau routier de la MRC de La Mitis**

Comme nous l'avons vu précédemment, la circulation, entre autres celle des véhicules lourds, se déverse actuellement sur les routes rurales du réseau de la MRC de La Mitis puisque, au dire des transporteurs, la route 132 Est n'est pas adéquate. Un lien routier direct et sans accès permettrait, selon plusieurs participants, de canaliser cette circulation :

*On peut raisonnablement penser que la présence de la voie de contournement va considérablement diminuer la circulation sur le Chemin Sanatorium. Chose certaine, les automobilistes qui voudront se rendre à Rimouski n'auront certainement plus le réflexe d'emprunter le Chemin Sanatorium pour aboutir sur le 2<sup>e</sup> rang.*

(Mémoire de la Corporation municipale de Saint-Jean-Baptiste, p. 4)

*Le transport lourd et particulièrement les produits toxiques seront détournés hors des villages, loin des écoles et de la population.*

(Mémoire du Syndicat de l'Union des producteurs agricoles de Lessard, p. 3)

Selon un transporteur :

*[...] ça décongestionnerait tous les autres petits villages. Déjà on commence à avoir des problèmes, ils disent que les camions sont trop pesants, ils passent dans les villages, c'est trop vite.*

(M. Michel Huard, Félix Huard, transcription, 19 janvier 1993 (soirée), p. 160-161)

## **L'amélioration des conditions générales de sécurité sur le réseau routier**

L'allègement de la circulation sur les routes rurales et sur la 132 Est aurait un effet d'entraînement sur la sécurité du réseau routier :

*[...] la construction d'un lien autoroutier aura comme conséquence non seulement de compter sur une route hautement sécuritaire mais également d'améliorer la sécurité sur les routes actuelles (132, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> rangs) puisque le débit de circulation diminuerait de façon significative.*

(Mémoire de la Chambre de commerce de Rimouski et du Comité de concertation régionale pour le prolongement de l'autoroute Jean-Lesage, p. 4)

Outre la réduction des débits et le transfert du trafic de transit, le lien autoroutier éliminerait plusieurs causes d'accidents liées à la présence d'entrées privées, à la nécessité de virages à gauche et d'arrêts aux intersections ou bien à la traversée de piétons et de cyclistes sur la route 132 Est entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie. Selon le DSC du Centre hospitalier régional de Rimouski, la construction d'une chaussée de l'autoroute 20 :

*[...] devrait amener une amélioration sensible du bilan des accidents routiers pour les tronçons existants, soit les routes 132 Est entre Sainte-Luce et Mont-Joli et du 2<sup>e</sup> rang.*

(Mémoire du Département de santé communautaire du CHRR et du Centre hospitalier régional de Rimouski, p. 16)

Cette situation a été présentée comme étant un avantage pour tous les usagers du réseau routier, particulièrement les écoliers du secteur :

*Une autoroute entre Mont-Joli et Rimouski diminuera, d'une part, le risque d'accident pour tous les usagers qui ont à se déplacer entre ces deux villes ou vers la Gaspésie et augmentera, d'autre part, d'une façon importante la sécurité sur la route 132 pour tous les résidents, principalement pour les écoliers que nous transportons. Leurs embarquements et leurs débarquements doivent s'effectuer sur cette route tous les jours de classe à travers une circulation dense et rapide de véhicules de toutes sortes.*

(Mémoire de Les Transports Mitis, p. 2)

## L'amélioration de la qualité de vie sur la route 132

En plus des meilleures conditions de circulation dans un climat plus sécuritaire, plusieurs participants ont souligné les avantages que les utilisateurs de la route 132 Est retireraient de la présence du lien autoroutier, plus spécifiquement en ce qui concerne les touristes et les vacanciers :

*La route 132 sur le littoral Sainte-Luce — Sainte-Flavie revêt un cachet particulier par sa beauté naturelle [...]. Elle a besoin de conserver sa tranquillité et de permettre aux vacanciers toute la sécurité nécessaire du fait de ses attraits naturels.*

(Mémoire de la Commission scolaire de La Mitis, p. 3)

*Nous sommes d'avis que le détournement de la circulation lourde et de transit vers l'autoroute consacrera la vocation touristique du littoral. En effet, la diminution de la densité de circulation pourra favoriser la vitesse de balade sur cette route panoramique qui ne sera alors empruntée que par les touristes et la circulation locale.*

(Mémoire du Conseil régional de concertation et de développement du Bas-Saint-Laurent, p. 3)

*Sainte-Luce-sur-Mer et Sainte-Flavie sont reconnues comme les endroits «touristiques» et une voie de contournement pourra agrémente leur voyage dans la région car une diminution de l'achalandage dit non touristique de la route 132 permettra aux vacanciers d'arrêter plus fréquemment aux différents sites sans craindre d'être heurtés par un autre véhicule «pressé» d'arriver à Mont-Joli ou Rimouski.*

(Mémoire de Norcast, p. 2)

Somme toute, selon un participant :

*La route 132 telle qu'on la connaît aujourd'hui jouira d'une vocation d'axe de développement local plus conforme à son aménagement.*

(Mémoire de Lulumco, p. 11)

## **L'intégration d'une piste cyclable au tracé du lien autoroutier**

Les contraintes imposées à l'établissement de pistes cyclables longeant les routes entretenues par le ministère des Transports ont amené des acteurs du milieu à envisager la mise en place d'une piste contiguë au tracé de l'autoroute projetée. La construction du lien autoroutier constituerait un élément de soutien pour la création d'un réseau de voies cyclables dans la MRC de La Mitis :

*Pour aller de l'avant avec ce projet sur le territoire de La Mitis, il nous apparaît difficile de créer une bande ou une piste cyclable en parallèle aux chaussées routières existantes. C'est pourquoi nous souhaitons profiter d'une partie de l'emprise de l'autoroute qui a déjà été expropriée, mais qui ne sera pas convertie en voie routière, pour aménager une voie cyclable. Cet espace public s'avère un endroit idéal pour mener à bien ce projet récréo-touristique.*

(Mémoire de la Corporation de développement touristique de Sainte-Luce et de la municipalité de Sainte-Luce, p. 8)

Ce projet s'inscrit dans la recherche d'un produit touristique nouveau :

*Si vous n'avez rien à offrir d'innovateur dans le coin que de faire le tour des plages qui sont difficilement accessibles; on vante, dans les guides touristiques, les plages de Métis-sur-Mer, mais essayez d'y aller. [...]*

*Donc, qu'est-ce que les gens font? Ils font le tour. Que voit-on depuis plusieurs années? Ce sont des gens avec des bicyclettes sur le toit [de la voiture], mais la bicyclette va faire le tour de la Gaspésie sur le toit et non arrêter pour emprunter la voie cyclable. Il n'y en a pas en Gaspésie.*

*Donc, c'est un côté touristique de dire, ici, vous avez tant de kilomètres à parcourir en voies cyclables, tout simplement.*

(Mme Lilianne Potvin, Projet de voies cyclables, Chambre de commerce de la région de Mont-Joli, transcription, 20 janvier 1993 (après-midi), p. 85-86)



## Les inconvénients

### La déviation du flux automobile et son impact sur les activités commerciales et touristiques de la route 132 Est

L'une des principales conséquences de la construction du lien autoroutier serait due, selon plusieurs, à la déviation d'une partie de la circulation automobile qui n'emprunterait plus la route 132 Est entre Sainte-Luce et Mont-Joli. Dans le cas de la clientèle touristique, cette situation semble acquise :

*On sait que la voie de contournement va diminuer la clientèle de l'Association touristique, en tout cas la clientèle de passage à la Maison de l'Association de plus de moitié.*

(M. Jean-François Kirallah, Association touristique régionale de la Gaspésie, transcription, 19 janvier 1993 (après-midi), p. 52-53)

*Il est [...] évident que la circulation empruntant traditionnellement la route 132 va se trouver déviée dans une assez forte proportion par le nouvel itinéraire en lésant par le fait même l'industrie touristique de la région.*

(Mémoire de M. Fabien Herpe, p. 1)

La clientèle touristique ne serait pas la seule à être déviée. Une grande partie de la clientèle locale composée de la circulation de passage venant de Mont-Joli, Price ou Matane en route vers Rimouski ou en revenant ne passerait plus devant la porte des commerçants de Sainte-Flavie. Or, cette clientèle dite «régionale», selon la municipalité de Mont-Joli, constitue une source importante de revenus pour les commerçants ayant pignon sur la route 132 Est :

*La période de pointe de la saison touristique chez nous s'étend sur environ 8 à 10 semaines. Le reste du temps, c'est la clientèle régionale, celle de Mont-Joli—La Mitis et Rimouski-Neigette, en plus d'une clientèle que génèrent l'aéroport régional et l'Institut Maurice-Lamontagne, qui constituent la principale source de revenus des commerces de Sainte-Flavie ouverts à longueur d'année.*

(Mémoire de la ville de Mont-Joli, p. 27)

Cette situation n'est pas sans créer une vive inquiétude parmi les commerçants touchés, autant de Sainte-Flavie que de Sainte-Luce :

*L'achalandage à ma boutique est composé en grande partie de touristes et de clientèle de passage. Imaginez ce que sera la rentabilité de mon commerce après une diminution de plus de la moitié de la clientèle de passage [...].*

(Mémoire de Mme Sylviane Leblanc, p. 1)

*Afin de profiter de tous ces consommateurs qui se déplacent vers Rimouski, il est nécessaire que les commerces soient vus par ceux-ci. Nous devons être sur leur chemin, sinon il est inutile de penser à la prospérité.*

(Mémoire de Les Pêcheries Sainte-Flavie, p. 1)

*L'été, 75 % de notre clientèle aux chambres provient des gens qui circulent sur la 132. [...]*

*L'hiver, 50 % de notre clientèle est passante. Nous avons la chance d'avoir une belle clientèle d'affaires. Ce sont les événements qui amènent les gens en Gaspésie, l'hiver : funérailles, mariages, anniversaires. Nous avons la chance d'être situé avant la croisée des chemins. Les gens arrêtent en allant et en revenant de la Gaspésie. Si la voie rapide se fait, ils coucheront à Matane ou à Amqui.*

(Mémoire de M. Claude Boily, p. 2-3)

*[...] les commerces de Sainte-Luce sont fortement dépendants de la clientèle touristique qui circule actuellement sur la route 132, mais surtout que les commerces de Sainte-Luce s'avèrent vulnérables à tout déplacement du flux touristique sur un autre axe de circulation.*

(Mémoire de la Corporation de développement touristique de Sainte-Luce et de la municipalité de Sainte-Luce, p. 3)

## **La perte des terres agricoles et la réduction de leur accessibilité**

L'impact du projet de prolongement de l'autoroute 20 sur le secteur agricole a été souligné lors de l'audience. Mise à part la perte de terres cultivables dorénavant utilisées pour l'emprise de l'autoroute, le morcellement des terres constitue l'une des conséquences majeures du projet selon les témoignages de participants à l'audience :

*Le morcellement des terres agricoles de ce secteur est, à notre avis, l'impact environnemental le plus lourd de « l'option autoroute ».*

(Mémoire du Conseil régional de concertation et de développement du Bas-Saint-Laurent, p. 4)

*[...] on a parcellé la plupart des meilleures terres à partir du lot 35 jusqu'au lot 141 de la division de Sainte-Luce, dans le sens qu'on a coupé en plein milieu de terres agricoles. Ça veut dire que ces terres-là, les agriculteurs, dans le futur, devront vivre chaque côté du nouveau tracé.*

(M. Bernard Desrosiers, Les Pelouses de l'Est, transcription, 20 janvier 1993 (après-midi), p. 18)

La coupure des terres obligerait les producteurs à faire des « détours » pour accéder aux parcelles en culture, en empruntant le réseau routier existant ou d'éventuelles voies de dessertes. Ces détours, s'ajoutant aux autres inconvénients, contribueraient, selon ces participants, à réduire la rentabilité de l'agriculture :

*Rien n'est pareil, des grands détours dangereux pour cultiver des terrains pourtant si près. Dévaluation des terres parce qu'elles sont morcelées, perte de temps, productivité diminuée à jamais, la rentabilité est mise en cause. La relève ne trouve plus d'intérêt à cultiver [...].*

(Mémoire de Les Maraîchers Larrivée, p. 1)

*[...] le prolongement de l'autoroute a un impact considérable sur le secteur agricole. La perte d'activités agricoles pourrait entraîner une détérioration à long terme de tout le secteur. Le morcellement des terres et la disparition de certaines fermes qui pourrait en découler réduiront la demande de biens de production. Cette baisse de la demande d'intrants à la*

*production pourrait occasionner des problèmes de survie aux commerces spécialisés en agriculture entraînant ainsi des difficultés accrues à ceux qui voudraient rester actifs en agriculture.*

(Mémoire de la municipalité de Sainte-Flavie, p. 8-9)

Deux phénomènes ayant des conséquences indirectes sur les terres agricoles ont été rapportés lors de l'audience. Selon un exploitant agricole, l'impact de l'autoroute se ferait sentir sur l'augmentation du prix des terres environnantes. Cet avis est partagé par la Chambre de commerce de la région de Mont-Joli :

*La proximité d'une autoroute a pour conséquence d'augmenter la valeur immobilière des propriétés environnantes [...].*

(Mémoire de la Chambre de commerce de la région de Mont-Joli, p. 4)

Une dynamique de développement allant dans le sens de l'urbanisation des terres du deuxième rang pourrait s'ensuivre, avec comme conséquence de mettre en danger le secteur agricole, selon le porte-parole de la municipalité de Sainte-Flavie :

*On peut vouloir essayer de garder le rang 2 à vocation agricole [...], mais la route 20 aura comme impact, finalement, de détourner du trafic effectivement du rang 2, [...] de réduire l'importance du secteur agricole, à terme peut-être de mettre en danger la survie du secteur agricole dans toute la zone. [...]*

*Donc, la dynamique [...] va faire en sorte que le rang 2, finalement, s'urbanisera et l'activité [...] de circulation, graduellement, va augmenter et elle va probablement revenir à ce qu'elle est aujourd'hui.*

(M. Jean-Claude Michaud, municipalité de Sainte-Flavie, transcription, 19 janvier 1993 (soirée), p. 73)

## L'érosion éolienne

Les représentants de deux organismes ont porté à l'attention de la commission l'existence d'un couloir de vent dans le secteur où serait construite l'autoroute. L'érosion éolienne qui en découle a des conséquences sur le maintien de la qualité des sols touchés :

*Une autre chose [...] c'est la dégradation des sols par l'érosion éolienne. On parlait d'environnement tantôt, [...] il faut être conscient de la problématique dans cette zone-là à partir du lot 35 jusqu'au lot 141 [...].*

*[...] c'est du loam sableux et organique et c'est des terres très fragiles, dans le sens que si vous labourez ou si vous laissez dénuder, il est sûr et certain que les premiers centimètres du sol vont être transférés chez votre voisin [...].*

(M. Bernard Desrosiers, Les Pelouses de l'Est, transcription, 20 janvier 1993 (après-midi), p. 22-23)

La présence de clôtures et de végétation orientées nord-sud, séparant les propriétés, atténuent cet effet d'érosion. Pour un participant, la tranchée que l'autoroute va découper dans les champs pourrait aggraver cette situation, à la suite de la disparition des clôtures qui font actuellement effet de brise-vent. Les conséquences des vents ne seront pas limitées au seul secteur agricole, mais elles pourraient avoir un impact sur l'entretien de la route et les conditions de circulation hivernales, entre autres :

*C'est un peu le même phénomène que vous remarquez à Saint-Pascal. Ça veut dire que s'il y avait des brise-vent, il y aurait peut-être moins de poudrerie sur le chemin, les chemins seraient moins glissants [...].*

*Vous avez une ouverture due à la forme du terrain puis due à un manque de végétation au nord du tracé; à partir de là, le vent est accéléré. Si vous allez jusqu'au 2<sup>e</sup> rang, [...] c'est le coin le plus dangereux, l'hiver [...].*

(M. Bernard Desrosiers, Les Pelouses de l'Est, transcription, 20 janvier 1993 (après-midi), p. 34-35)

## **L'augmentation de la circulation sur le chemin Perreault (deuxième rang Est)**

Lors de l'audience, des habitants du chemin Perreault ont mis en évidence les répercussions qu'aurait, sur leur qualité de vie, une augmentation de la circulation consécutive à la construction de l'autoroute :

*[...] ma propriété privée, située sur le chemin Perreault Est de Sainte-Flavie, sera sévèrement affectée quant à sa valeur et son attrait. Comme tous les gens qui ont choisi cet endroit pour y construire une demeure, ma famille et moi recherchions le calme et la tranquillité. Cependant, le chemin Perreault deviendra une suite logique au nouveau tronçon [...].*

(Mémoire de Mme Nicole Guay, p. 1)

Le chemin Perreault constitue déjà une voie de déviation pour les travailleurs de l'Institut Maurice-Lamontagne, situé près de Mitis, entre autres. Cette situation a été confirmée par un représentant des employés lors de l'audience :

*Oui, il y en a beaucoup qui passent par la route, parce que c'est plus rapide que de faire le tour. Puis, étant donné qu'il y a moins de trafic, pour eux, c'est peut-être un peu plus sécurisant.*

(M. Lionel Corriveau, les employés de l'Institut Maurice-Lamontagne, transcription, 19 janvier 1993 (soirée), p. 37)

Cependant, une augmentation de la circulation sur cette voie pourrait aussi avoir des répercussions sur les conditions de sécurité pour ses usagers :

*À la jonction qui est projetée, [...] qu'est-ce qui va se produire? Le transport lourd va prendre la direction de Matane ou de la vallée de la Matapédia. Ceux qui vont prendre la direction de Matane, on n'est pas tout à fait certain qu'ils veuillent bien descendre à Sainte-Flavie et remonter longer la Pointe-aux-Cenelles [...].*

*Donc, ils vont être portés à prendre le chemin Perreault. Le chemin Perreault, selon nous, n'est pas une route [...] principale, et si le transport scolaire, le trafic lourd se fait sur cette route-là, nous croyons que la sécurité, due à l'augmentation de la circulation, va être réduite.*

(M. Bernard Côté, Commission scolaire de La Mitis, transcription, 19 janvier 1993 (après-midi), p. 30-31)

Cette position est partagée par le Comité de développement économique de Sainte-Flavie :

*En effet, toute la circulation d'affaires, transport de marchandises et touristique en transit vers Matane ou de Matane vers Mont-Joli empruntera le rang 2 Est (chemin Perreault). Pourquoi faire un détour par Sainte-Flavie ? De plus, ce même rang [...] comporte une intersection fort dangereuse lorsqu'elle vient rejoindre la 132 à la hauteur du Pont Bergeron. À ce niveau, on a une courbe serrée jumelée à une forte pente qui descend vers la rivière Mitis. Nous aurons en place tous les facteurs nécessaires à l'augmentation d'accidents meurtriers. Le ministère des Transports ne fait que déplacer le problème.*

(Mémoire du Conseil de développement économique de Sainte-Flavie, p. 4)

## **Le déplacement des consommateurs vers Rimouski**

La construction d'un lien direct entre Rimouski et Mont-Joli soulève quelques appréhensions concernant une éventuelle modification des habitudes de fréquentation des commerces de consommation :

*Il y a des commerces qui, à Mont-Joli, attirent une clientèle de Rimouski, dans l'automobile puis dans les meubles [...]. Évidemment, les marchands à Rimouski vont essayer de faire la même chose. [...] On va créer une facilité de transaction, et peut-être que ça va créer à l'un et à l'autre pôle [...] des bassins additionnels qui vont permettre peut-être des spécialisations puis des ratios qualité-prix fort intéressants [...].*

(M. Marc-André Dionne, Université du Québec à Rimouski, transcription, 19 janvier 1993 (après-midi), p. 130)

Dans son mémoire, un participant n'hésite pas à souligner que le gagnant de ces échanges serait la ville centre, soit Rimouski :

*Pensez-vous qu'avec cette route nous allons attirer plus de gens à Mont-Joli et à Sainte-Flavie ? Je ne crois pas. C'est plutôt le contraire qui va se produire. Les gens sont toujours attirés vers les plus grands centres. Nos commerces vont se vider, c'est Rimouski qui en profitera le plus.*

(Mémoire de M. Claude Boily, p. 4)

### **La coupure d'un sentier de motoneige**

Dans la région, l'utilisation de la motoneige comme activité récréative a amené la mise en place de sentiers reliant quelques points de service à la piste Trans-Québec. C'est le cas, notamment, du Motel Au Sommeil d'Or :

*Du motel pour aller à la Trans-Québec numéro 5, [...] j'ai fait un chemin [...] pour se rendre à mon commerce, [...] ça me donne environ quatre milles et demi de balisage et d'entretien de la piste, du sentier.*

(M. Rodrigue Cloutier, Motel Au Sommeil d'Or, transcription, 20 janvier (soirée), p. 97)

Le développement de cette activité est vue comme un moyen d'attirer la clientèle touristique qui, l'hiver, se fait plus rare. On craint que la construction des bretelles de sortie à Mont-Joli, coupant le sentier, nuise à cette activité :

*[...] les motoneigistes, [...] comment on va procéder pour assurer leur sécurité quand ils vont traverser la route qui est projetée ? Parce que l'endroit [...] où on traverse présentement, c'est justement en arrière du Mont-Joli Motel, exactement dans le secteur où le projet doit prendre fin.*

(M. Léon Gaudreault, municipalité de Sainte-Flavie, transcription, 19 janvier 1993 (soirée), p. 58)



## **L'augmentation du bruit sur un tronçon du deuxième rang et l'aspect visuel**

Dans le mémoire du groupe des agriculteurs du deuxième rang, plusieurs ont rappelé à la commission qu'ils seraient particulièrement touchés par l'augmentation du bruit à la suite de la construction du lien autoroutier.

Un participant a souligné l'éventuel impact visuel de l'échangeur à Mont-Joli. Selon ses dires, cependant, cet inconvénient pourrait être amenuisé par la simplification de l'entrée de la circulation dans Mont-Joli :

*[...] d'autres impacts sont à prévoir, comme par exemple l'aspect visuel (échangeur à Mont-Joli), mais qui devraient être grandement amenuisés en simplifiant l'entrée de la circulation dans Mont-Joli.*

(Mémoire de Lulumco, p. 10)

## **La recherche de mesures correctrices**

Pour terminer ce chapitre, il convient de souligner la contribution des participants, au cours de l'enquête de la commission, à la recherche de mesures permettant d'atténuer les effets du lien autoroutier.

Ainsi, la nécessité de maintenir une partie de la clientèle touristique sur la route 132 Est a-t-elle amené des participants à soutenir la mise en place d'une signalisation vigoureuse, comme l'a fait cette participante dans le cas de panneaux publicitaires :

*Ces panneaux-là, il faudrait qu'ils soient placés à partir de Cacouna et puis qu'il y en ait à peu près, disons à tous les 25 milles. Bon, il y a à peu près 85 milles d'ici Cacouna, disons que ça en ferait peut-être 4 [...].*

*Quand les automobilistes auraient lu ça quatre fois, quand ils arriveraient ici, pour emprunter la 132, pour s'en aller à Sainte-Flavie ou pas, bien là, ils en auraient les oreilles rabattues, puis les yeux rabattus. Ils se diraient, bien, on va aller voir ça!*

(Mme Carmelle Rouleau, transcription, 21 janvier 1993, p. 157)

Les suggestions concernaient également autant les dimensions, les types, la localisation des panneaux que les modalités de gestion de cette mesure.

Une autre mesure a particulièrement été l'objet d'attention de la part des participants. Il s'agit de la configuration du carrefour à la sortie de l'autoroute à Mont-Joli. Les objectifs poursuivis étaient d'amener les touristes vers Sainte-Flavie et de limiter la circulation lourde sur le chemin Perreault. Plusieurs participants ont émis des commentaires sur les variantes proposées par le promoteur au cours de l'audience et certains ont transmis à la commission leurs propres propositions.

Enfin, la protection des activités agricoles pour les années à venir a amené des producteurs à soumettre des suggestions quant à la localisation des accès aux terres (traverses et voies de desserte) et au remembrement de celles-ci :

*[...] [les accès] ont été localisés de façon à ce que, de chaque côté du chemin, les agriculteurs du deuxième rang puissent les utiliser ; et une fois installés, évidemment, vous nous parliez tantôt du futur, bien, évidemment, l'organisation puis le transfert de la propriété foncière se feraient en fonction de ça. Et ça devrait normalement ne pas causer de problèmes pour l'avenir.*

(M. Jean-Claude Parenteau, Union des producteurs agricoles de Lessard, transcription, 20 janvier 1993 (après-midi), p. 108)

En somme, c'est sous le signe d'une forte participation que s'est déroulée l'audience publique où tant les tenants que les opposants au projet ont exprimé leurs points de vue et ont été à l'écoute des opinions des autres. Plusieurs ont cherché des rapprochements en reconnaissant le bien-fondé de l'argumentation de chacune des parties.

---

## Chapitre 4 **La raison d'être du projet**

Avant d'entreprendre l'analyse des scénarios étudiés par le promoteur, il y a lieu de s'interroger d'abord sur la pertinence d'intervenir pour améliorer le réseau routier de la zone constituée par les routes 132 Est, 132 Sud-Est, 298 et du deuxième rang.

En d'autres termes, la première question qui se pose est la suivante. Ce projet s'appuie-t-il sur un réel besoin compte tenu non seulement de la situation actuelle, mais surtout de celle qui prévaudra au-delà de l'an 2000 puisque le MTQ prévoit déjà améliorer le réseau routier vers l'an 1998?

Cette interrogation est d'autant plus justifiée qu'il y a un peu plus de cinq ans, le MTQ endossait l'avis de ses experts-conseils à l'effet que la route 132 Est, sans correction majeure, s'avérait adéquate entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie.

En effet, dans son étude d'impact sur l'environnement d'août 1987 concernant la liaison routière Le Bic — Mont-Joli, le MTQ précisait que le *statu quo* à l'est de la route 298 s'avérait, avec des correctifs mineurs, une solution satisfaisante :

*Pour sa part, le tronçon situé entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie aura, dans vingt ans, un débit quotidien équivalant à 75 % de sa capacité, si les taux d'accroissement de la circulation sont de 2 % par année, sans qu'il soit nécessaire de lui apporter de correctifs majeurs.*

[...]

*Toutefois, comme mentionné auparavant, les caractéristiques actuelles de la route 132 entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie, sans modification majeure, sont suffisantes pour accommoder la circulation régionale à court et à moyen terme.*

(Étude environnementale, Liaison routière Bic — Mont-Joli, tome 1, p. 51)

*De Sainte-Luce à Sainte-Flavie, l'aménagement actuel de la route 132 et les faibles débits de circulation dans ce secteur devraient permettre de répondre adéquatement aux besoins des vingt prochaines années. En effet, la capacité de 8300 véhicules par jour de ce tronçon est de deux fois plus élevée que les débits actuels qui ne représentent que 4200 véhicules par jour. Il faudra, dans le futur, porter une attention particulière au tronçon Sainte-Luce à Sainte-Flavie et réviser cette position, si nécessaire, en fonction des variations de circulation dans ce secteur et du déplacement possible des objectifs d'amélioration du réseau routier régional.*

(Ibid., p. 275)

Cette position étant rappelée, la commission admet que certains jugements exprimés dans le passé peuvent et même devraient être corrigés si des données et des prévisions plus précises démontraient aujourd'hui l'intérêt d'une nouvelle orientation.

Lors de la première partie de l'audience publique à la séance du 1<sup>er</sup> décembre, en réponse aux interrogations de la municipalité de Sainte-Flavie, le promoteur a précisé ses arguments pour justifier sa position. Il s'agit d'abord de la modification du contexte socio-économique régional, de l'augmentation de la circulation automobile sur la route 132 Est entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie et, enfin, de l'insécurité de la route 132 Est entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie.

## **La modification du contexte socio-économique régional**

L'examen suivant traite successivement du contexte social et du contexte économique et tient compte des données fournies par le promoteur dans la première partie de l'étude d'impact sur la liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli, soit l'étude d'opportunité de décembre 1989 ainsi que des précisions apportées par les participants lors de la deuxième partie de l'audience publique.

### **Le contexte social et son évolution**

#### **La population**

L'interprétation du tableau 2.5 de l'étude d'opportunité (p. 67), qui concerne la population totale de la zone étudiée de Mont-Joli pour la période de 1981 à 1986, révèle une augmentation annuelle moyenne de 8 personnes sur une population totale de 11 266 habitants en 1986. De plus, selon les prévisions démographiques du promoteur (tableau 2.8, p. 73), la population de cette zone passerait de 11 266 habitants en 1986 à quelque 11 540 en l'an 2001, soit une augmentation annuelle moyenne de 18 personnes.

À toutes fins utiles, la population est ainsi demeurée relativement stable de 1981 à 1986. Cela n'a toutefois pas été le cas pour la période de 1986 à 1991, alors qu'elle a subi une baisse de 5,9 % (tableau 3).

**Tableau 3 L'évolution de la population  
de la zone à l'étude, 1986 - 1991**

Municipalités	Population		Variation en %
	1986	1991	
Mont-Joli	6672	6265	-6,1
Luceville	1490	1399	-6,1
Sainte-Luce	1362	1320	-3,1
Sainte-Flavie	970	869	-10,4
Saint-Jean-Baptiste	772	750	-2,8
<b>Total</b>	<b>11 266</b>	<b>10 603</b>	<b>-5,9</b>

(moyenne de la zone)

Source : Statistique Canada.

Seule la création de nouveaux emplois pourrait freiner cette tendance à l'émigration des gens de la région. Et c'est ce que recherchent les autorités locales et régionales, jugeant que l'autoroute projetée faciliterait l'atteinte de cet objectif essentiel à la qualité de vie.

Plusieurs participants ont attiré l'attention de la commission sur le phénomène du vieillissement de la population dans la MRC de La Mitis.

Utilisant un tableau produit par le Département de santé communautaire du Centre hospitalier régional de Rimouski à l'automne de 1992, le mémoire de la municipalité de Sainte-Flavie (p. 6) indique que, sur le territoire de la MRC de La Mitis, 14,9 % de la population est âgée de plus de 65 ans, comparativement à 11,2 % pour l'ensemble du Québec. Cette réalité du vieillissement est confirmée par le CLSC de la Mitis :

*C'est particulièrement le cas de la MRC de La Mitis qui vit à la fois une décroissance démographique et le vieillissement de sa population, alors que l'agglomération urbaine de Rimouski attire les jeunes des MRC environnantes.*

(Mémoire du CLSC de la Mitis, p. 2)

Ce phénomène de vieillissement de la population revêt une importance régionale sur le plan des services de santé qui sont assumés de façon complémentaire par Rimouski et Mont-Joli. Il en sera question lors de l'analyse de la complémentarité des services sociaux et d'éducation traitée en dernière partie de la présente section.

## **Les ménages**

Selon les données et les projections rapportées au tableau 2.10 de l'étude d'opportunité (p. 77), l'ensemble des ménages de la zone étudiée de Mont-Joli croît à un taux de 1,7 % par année malgré une population décroissante ces dernières années. D'après l'évaluation du MTQ, les raisons justifiant ce rythme de croissance sont la diminution progressive de la taille des ménages et l'augmentation du nombre de personnes âgées qui, dans une bonne proportion, vivent seules. À cet effet, le promoteur signale qu'il faudrait tenir compte de cette tendance lors de l'évaluation du flux automobile à prévoir dans les années à venir.

## **Le taux de chômage**

Qu'en est-il du taux de chômage qui constitue l'un des indices de difficultés ou de succès de l'activité économique? Le tableau 2.5 de l'étude d'opportunité (p. 67) révèle que le taux de chômage est passé de 11,9 % en 1976 à 16,5 % en 1981 et à 16,9 % en 1986. De plus, le promoteur a retenu l'hypothèse du maintien d'un taux de 17 % jusqu'en l'an 2005. Cette prévision est ainsi supérieure à la moyenne provinciale qui se situe présentement à environ 13 %.

Pour la région de Mont-Joli, tout comme pour plusieurs autres régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, le chômage élevé et persistant constitue un problème social qui contribue, entre autres, à l'exode des jeunes à la recherche d'emplois avec, comme conséquence, une baisse de population.

## **La complémentarité des services sociaux et d'éducation**

Dans le domaine des services de santé et d'éducation, les deux pôles que sont Rimouski et Mont-Joli offrent à la population régionale des services sociaux et éducatifs complémentaires. Leur complémentarité et leur qualité ont été confirmées à

la commission par plusieurs participants à l'audience dont, entre autres, les représentants des villes de Mont-Joli et de Rimouski. Dans leurs mémoires, ils identifient les principaux établissements concernés et traitent de leur complémentarité :

*Les liens d'interdépendance qu'entretiennent de plus en plus les villes de Mont-Joli et Rimouski se traduisent dans presque tous les secteurs d'activités. Les étudiants de Mont-Joli et de La Mitis fréquentent les principaux établissements postsecondaires de Rimouski, soit le cégep, l'Institut maritime et l'Université du Québec à Rimouski. Le Centre hospitalier régional de Rimouski, à vocation multidisciplinaire, dessert un vaste territoire incluant celui de Mont-Joli — La Mitis.*

*En contrepartie, la clientèle de l'agglomération rimouskoise [bénéficie des] soins spécialisés et uniques dans l'axe Mont-Joli — Rimouski, offerts par l'Hôpital de Mont-Joli, c'est-à-dire les soins de longue durée, de physiothérapie et les soins psychiatriques.*

(Mémoire de la ville de Mont-Joli, p. 6-7)

*L'Institut Maurice-Lamontagne, important centre de recherche fédéral dans le domaine des pêches et de la mer, localisé à proximité immédiate de Mont-Joli et, à Rimouski, l'UQAR, l'INRS-Océanologie et l'Institut maritime du Québec, trois institutions d'enseignement d'envergure dont les activités d'enseignement et de recherche sont majoritairement axées sur la pêche et les activités maritimes; ces établissements entretiennent des échanges constants.*

(Mémoire de la ville de Rimouski, p. 3)

Pour la commission, la décroissance et le vieillissement de la population de la région ne conduisent pas à une hausse de la fréquentation des établissements postsecondaires de Rimouski par les étudiants de la zone à l'étude. Il en sera certes différemment pour la demande des soins de santé par suite du vieillissement de la population de la grande région Mont-Joli — Rimouski. Il est alors réaliste d'anticiper une évolution à la hausse des services sociaux qui seront requis à moyen et long terme.



## **Le contexte économique et son évolution**

### **Les emplois**

D'après le tableau 2.1 de l'étude d'opportunité (p. 55), l'augmentation annuelle moyenne des emplois entre 1981 et 1986 a visé 30 personnes résidant dans la zone étudiée de Mont-Joli. Ces emplois peuvent toutefois se situer aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des limites des municipalités concernées.

Si l'on tient compte de la décroissance de la population de ces dernières années et du taux élevé de chômage actuel et projeté, l'évolution positive des emplois risque donc d'être en attente de jours meilleurs.

### **L'implantation de l'Institut Maurice-Lamontagne en 1986**

L'arrivée de cet important centre de recherche à Sainte-Flavie a augmenté la demande de biens et de services tant dans la zone de Mont-Joli que dans celle de Rimouski. Selon les précisions apportées par des représentants des employés lors de l'audience, l'Institut génère présentement 235 postes permanents, auxquels s'ajoutent, l'été, plus de 60 étudiants, sans compter les 10 à 15 étudiants de niveau postdoctoral. Nul doute que cet apport de travailleurs a contribué, de façon significative, à soutenir et à accroître le développement économique régional au cours des cinq dernières années.

### **L'utilisation de l'aéroport régional de Mont-Joli**

La renommée des centres d'excellence en recherche dans le domaine des sciences de la mer localisés dans la conurbation Mont-Joli — Rimouski attire de plus en plus les spécialistes québécois, canadiens et même étrangers à des rencontres de collaboration et de coopération.

Comme plusieurs de ces spécialistes se déplacent souvent par avion, ils contribuent ainsi à une croissance des activités de l'aéroport et, conséquemment, de ses répercussions économiques positives dans la région de Mont-Joli. Il est donc

probable que cet apport s'accroît dans l'avenir au rythme de la reconnaissance par la communauté scientifique nationale et internationale de la haute réputation de ces centres de recherche.

## **L'industrie et le commerce**

Avec les années, de par leur situation géographique et l'importance de leur population, Mont-Joli et Rimouski ont développé des spécialités qui les rendent complémentaires. Dans son étude d'opportunité, le promoteur précise cette vocation de complémentarité :

*[...] Mont-Joli affiche une importante spécialisation pour les secteurs d'activités assimilés au bois et à la production de meubles, au transport et au commerce de gros; Rimouski, quant à elle, révèle une forte spécialisation au niveau des services gouvernementaux, de la finance, des assurances et des loisirs. La tendance va donc dans le sens d'une spécialisation complémentaire entre les deux entités.*

(Étude d'impact sur l'environnement, partie 1: étude d'opportunité, p. 18)

Tenant compte des témoignages entendus, corroborant l'évolution du contexte économique rapporté par le MTQ, la commission reconnaît l'existence de la complémentarité des activités industrielles, commerciales et financières entre Mont-Joli et Rimouski. L'avenir devrait normalement renforcer cette tendance à la spécialisation de ces deux pôles.

## **Le tourisme**

Un accroissement des voyages touristiques en Gaspésie apporterait des retombées économiques supplémentaires dans la région reconnue comme la porte de la péninsule gaspésienne. Les touristes de passage dans le Bas-Saint-Laurent ont tous besoin de services reliés à la restauration, à l'hébergement et à l'approvisionnement en essence. Les statistiques compilées par le ministère du Tourisme indiquent que le nombre de touristes québécois ayant visité la Gaspésie est demeuré plutôt stable depuis 1986.

Pour la commission, rien n'indique, en ce moment, que les touristes québécois s'apprêtent à se rendre en plus grand nombre en Gaspésie. Cependant, les attraits naturels de cette région devraient, normalement, attirer plus de touristes dans l'avenir, notamment ceux intéressés aux activités de plein air. À cet effet, les propositions élaborées par l'Association touristique régionale (ATR) de la Gaspésie dans son document d'août 1991, intitulé *Plan de développement touristique régional* (document déposé B6), sont à prendre en considération par les responsables régionaux, tant publics que privés. De plus, le déclin de l'industrie de la pêche incitera la population et ses représentants à redoubler d'efforts pour compenser cette perte par une offensive convaincante centrée sur le tourisme :

*Dans le cas de l'économie régionale, l'industrie touristique est un support majeur de la Gaspésie, particulièrement à un moment où l'industrie des pêches connaît des problèmes de ressources.*

(Document déposé B6, p. 1)

Des déclarations des représentants de l'ATR de la Gaspésie lors de l'audience publique (transcription du 19 janvier 1993 (après-midi), p. 72-78), la commission retient que le volet de la commercialisation internationale de ce plan a déjà été mis de l'avant conjointement par l'ATR du Bas-Saint-Laurent et celle de la Gaspésie, dans un effort de promotion visant principalement les marchés du Nord-Est américain et de l'Europe. À propos du marché européen, ces représentants ont souligné qu'au départ, la clientèle visée a été celle de groupes de touristes parce qu'elle pouvait apporter un impact économique plus rapide. Selon eux, pour la période du 15 août au 15 octobre 1992, plusieurs établissements auraient dû fermer le 15 août, n'eût été de la clientèle européenne qui a représenté la presque totalité de leurs réservations durant cette période :

*[...] actuellement, nous faisons de la promotion auprès des grossistes pour la clientèle individuelle, et nous nous rendons compte que beaucoup d'Européens prennent l'avion, arrivent par exemple à Québec, se louent une voiture et font le tour de la Gaspésie avec leur famille.*

(Mémoire de l'Association touristique régionale de la Gaspésie, transcription, 19 janvier 1993 (après-midi), p. 77)

Une telle initiative pour attirer le tourisme international et celles qui seront sans doute prises pour gagner davantage le tourisme canadien et particulièrement le tourisme québécois sont certes annonciatrices d'un développement économique accru pour le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie.

## Prévision de développement

De nombreux participants ont exprimé l'avis que les régions de Mont-Joli et de Rimouski bénéficieraient d'une croissance économique si le réseau routier reliant ces deux pôles était nettement amélioré quant à la rapidité et à la sécurité. Dans l'esprit de plusieurs, cette amélioration devra toutefois se réaliser également entre Cacouna et Le Bic pour en profiter au maximum. Pour eux, le prolongement continu de l'autoroute 20 jusqu'à Mont-Joli serait la solution :

*[...] la présence d'une autoroute ou d'une voie de contournement est un important facteur de localisation pour les entreprises de l'extérieur voulant s'établir dans la région. [...] c'est aussi un facteur déterminant pour le développement de nos entreprises qui exportent leurs produits vers les marchés des grands centres.*

(Mémoire de la ville de Mont-Joli, p. 13)

*En réclamant auprès des gouvernements supérieurs la mise en place de cette infrastructure essentielle pour le développement économique de la région, elle vise notamment un accroissement significatif des activités dans les domaines de l'industrie, du commerce, des services et du tourisme.*

(Mémoire de la ville de Rimouski, p. 7)

*Cette artère routière, tel que le suggère le promoteur, deviendra en quelque sorte un stimulus additionnel à l'effort concerté régional, augmentera les échanges de marchandises, de services et de personnes, augmentera également l'intérêt pour les ressources potentielles et celles qui sont encore sous-exploitées.*

(Mémoire de Lulumco, p. 3-4)

En contrepartie de ces visions optimistes, quelques participants doutent qu'un lien routier supplémentaire et rapide avantagerait la région de Mont-Joli par rapport à celle de Rimouski. L'un d'entre eux, la municipalité de Sainte-Flavie, posait ainsi l'interrogation suivante :

*En somme, la question à se poser est de savoir si le réaménagement du réseau routier créera plus de richesse. Est-ce que la nouvelle route accroîtra les exportations ou n'entraînera-t-elle pas une plus grande fuite vers l'extérieur, comme par exemple les achats de biens de consommation? C'est la question essentielle.*

(Mémoire de la municipalité de Sainte-Flavie, p. 11)

Qu'en pensent des spécialistes qui ont tenté de prévoir les développements économiques découlant d'une liaison autoroutière entre deux pôles importants mais de force inégale? Le MTQ, par une analyse préliminaire de la documentation incluse dans un rapport de 1982, intitulé *Impact de l'autoroute sur le milieu*, résume ainsi l'expérience américaine et européenne :

*La première situation est celle où les nouvelles autoroutes accélèrent souvent les changements économiques déjà en cours. Cela suppose donc, au niveau régional, que l'activité économique repose sur de bonnes assises et qu'elle jouit d'un dynamisme certain. [...]*

*Un autre scénario se déroule lorsqu'une région n'a ni l'expertise industrielle ni les potentiels reconnus pour amorcer un processus de croissance économique. La construction d'une autoroute, dans un tel contexte, au lieu de stimuler l'économie va plutôt contribuer à drainer les forces vives du milieu. Aussi, après la construction de l'autoroute, l'économie régionale pourrait être plus précaire qu'avant.*

(Document déposé B3, p. 10-11)

Dans un document intitulé *Le développement régional dans l'axe Rimouski—Mont-Joli et le projet de liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli*, M. Bruno Jean, professeur au Département des sciences humaines de l'Université du Québec à Rimouski, résume sa pensée comme suit :

*La présente exploration de la littérature m'a permis de constater que sur la question des effets structurants des autoroutes sur le développement économique et social des territoires affectés, nous pouvons distinguer deux écoles de pensée. Une école plus américaine et identifiée à l'économie spatiale [...] postule que l'ouverture d'une autoroute a des effets bénéfiques; divers facteurs sont invoqués et notamment le fait que si l'autoroute apparaît nécessaire aux populations concernées, c'est qu'il y a une dynamique socio-économique entre les communautés qu'elle va relier, et le déploiement de cette dynamique avec ses effets structurants va s'accélérer avec la liaison autoroutière.*

*Selon la seconde école, identifiée à la géographie économique européenne [...], les effets structurants des autoroutes ne sont pas automatiques. Une autoroute peut engendrer des effets bénéfiques comme ne pas avoir les effets d'entraînement escomptés. Le plus souvent, l'autoroute va accélérer les tendances existantes au niveau de la région affectée par sa venue. (Le développement régional dans l'axe Rimouski — Mont-Joli et le projet de liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli, p. 9)*

À la lumière de ce qui précède, de l'ensemble des interventions entendues lors de l'audience et tenant compte du fait que les deux pôles que sont Rimouski et Mont-Joli possèdent déjà des activités économiques importantes et complémentaires, la commission estime que, dans ce cas, les perspectives de développement s'avèrent optimistes si le réseau routier était amélioré de façon majeure.

## **L'augmentation de la circulation automobile sur la route 132 Est entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie**

Selon les statistiques compilées par le MTO dans *Le Québec touristique — Indicateurs sur les marchés et sur les secteurs touristiques de 1980 à 1990* (document déposé B4), le nombre de touristes québécois ayant visité la Gaspésie et le Bas-Saint-Laurent est demeuré plutôt constant de 1982 à 1990, particulièrement de 1986 à 1990. La moyenne annuelle pour cette période de huit ans s'élève à 378 000 personnes pour la Gaspésie et à 457 600 pour le Bas-Saint-Laurent.

Le tableau suivant (tableau 4) révèle que, malgré la récession qui a sévi au cours des dernières années et la stabilité du nombre des touristes, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) et les débits journaliers moyens d'été (DJME) sur la route 132 Est, entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie, continuent de progresser à un rythme plus lent que la moyenne, alors que les débits automobiles avaient chuté de façon importante lors de la récession du début des années 1980.

**Tableau 4 L'évolution des DJMA, des DJME sur la route 132 entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie, 1962 - 1991**

Année	DJMA	DJME
1962	2 105	3 101
1963	2 041	2 911
1964	2 352	3 345
1965	2 554	3 612
1966	2 606	3 715
1967	2 786	3 939
1968	3 254	4 538
1969	3 262	4 605
1970	3 358	4 744
1971	3 371	4 761
1972	ND	ND
1973	3 727	5 227
1974	ND	ND
1975	3 877	5 363
1976	3 952	5 485
1977	4 235	5 876
1978	4 444	6 078
1979	4 516	6 195
1980	4 346	5 971
1981	4 309	5 918
1982	3 922	5 341
1983	4 061	5 601
1984	4 338	5 827
1985	4 441	6 024
1986	4 689	6 087
1987	5 030	6 613
1988	5 476	7 090
1989	5 632	7 370
1990	5 760	7 450
1991	5 787	7 485
VARIATION ANNUELLE		
1962-66	5,5 %	4,6 %
1966-71	5,3 %	5,1 %
1971-76	3,2 %	2,9 %
1976-81	1,7 %	1,5 %
1981-86	1,7 %	0,5 %
1986-88	7,0 %	8,0 %
1988-91	1,9 %	1,4 %

Source : Étude d'impact sur l'environnement, partie 1 : étude d'opportunité, p. 185 et document déposé A10.



Ces données du MTQ proviennent d'une station permanente comptant les véhicules automobiles. Il est à noter que les augmentations annuelles les plus importantes ces huit dernières années se sont concrétisées en 1987 et 1988, en raison vraisemblablement de l'ouverture de l'Institut Maurice-Lamontagne.

Pourquoi donc, malgré la récession actuelle, le débit automobile continue-t-il d'augmenter sur la route 132 Est? Les raisons les plus significatives, pour la commission, sont les nombreux déplacements des employés de l'IML, dont 55 % d'entre eux résident dans des localités situées à l'ouest de Sainte-Luce, ceux des spécialistes des établissements d'enseignement et de recherche de Rimouski (UQAR, INRS-Océanologie, Institut maritime du Québec), sans oublier une augmentation probable du parc automobile de la région par suite de l'augmentation du nombre de ménages. En période difficile, le maintien de la situation est généralement perçu positivement.

Les projections du promoteur en ce qui regarde les débits de circulation automobile indiquent qu'en l'an 2001, la situation serait quasi critique si rien n'est fait pour améliorer les conditions actuelles du réseau routier (tableau 5). En effet, certains niveaux de service tels D et E ne peuvent qu'engendrer des problèmes croissants avec les années. Le niveau de service est une mesure qualitative du service rendu à l'usager de la route en relation avec ses éléments géométriques, conditionnée par les facteurs de trafic, de climat, de sécurité, de confort et de commodité de conduite et des coûts d'entretien.

Pour la route 132 à cet endroit, les caractéristiques du niveau D sont une vitesse de 80 kilomètres à l'heure, la présence fréquente de pelotons de 5 à 10 véhicules et une possibilité limitée de dépassement. En ce qui a trait au niveau de service E, l'écoulement de la circulation est saccadé et la vitesse moyenne se situe entre 40 et 80 kilomètres à l'heure.

**Tableau 5 Les projections des débits pour le réseau routier actuel, 1988 - 2008**

		1988	1991	1996	2001	2008
Route 132 Est Sainte-Luce à Sainte Flavie	DJMA	5474	5838	6468	7133	8139
	Niveau de service	D	D	D	D	D
Route 132 Sud-Est Sainte-Flavie à Mont-Joli	DJMA	5330	5681	6287	6924	7882
	Niveau de service	D	E	E	E	E
2 <sup>e</sup> rang entre Luceville et Mont-Joli	DJMA	2158	2287	2494	2694	2967
	Niveau de service	D	D	D	D	E
Route 298 entre Sainte-Luce et Luceville	DJMA	1986	2104	2294	2478	2729
	Niveau de service	C	C	C	C	C

DJMA : débit journalier moyen annuel.

Source : Étude d'impact sur l'environnement, partie 1 : étude d'opportunité, p. 194.

En se basant sur son expérience, le promoteur évalue à 2 % l'augmentation annuelle moyenne du débit des véhicules automobiles à prévoir jusqu'en l'an 2008, sur la route 132 Est entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie. Cette prévision a été jugée trop optimiste par la municipalité de Sainte-Flavie qui trouverait plus réaliste d'adopter un accroissement probable de 1 % à 1,5 % :

*L'évolution de la démographie et de l'économie de la Gaspésie ne permet pas d'être aussi optimiste. En ramenant ce taux à une valeur comprise entre 1,0 % et 1,5 %, nous aurions une image plus juste de la réalité qui prévaudra.*

(Mémoire de la municipalité de Sainte-Flavie, p. 5)

Tout en ayant des réserves sur une augmentation annuelle de 2% au cours des prochaines années, la commission juge toutefois acceptable de miser sur un tel accroissement annuel moyen du débit des véhicules, puisqu'une route est généralement prévue pour répondre aux besoins des 20 prochaines années.

Lors de l'audience publique, des informations ont été présentées à la commission à l'effet qu'un nombre important de camionneurs et d'automobilistes empruntent la route du deuxième rang afin d'éviter la route 132 Est jugée achalandée, lente, inadéquate et dangereuse. Les propos de la Chambre de commerce de la région de Mont-Joli, des Services Ambulanciers Porlier et de la compagnie Félix Huard illustrant cette situation ont d'ailleurs été rapportés précédemment (chapitre 3).

Le deuxième rang étant une route rurale utilisée à des fins surtout agricoles, toute mesure de soulagement du débit actuel aurait comme conséquence d'augmenter davantage le flux sur la route 132 Est, surtout des camions, accroissant ainsi les problèmes si rien n'était fait pour améliorer le réseau routier entre Sainte-Luce et Mont-Joli.

## **L'insécurité de la route 132 Est entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie**

Les nombreux participants qui se sont prononcés sur la sécurité de la route 132 Est ont unanimement déploré son aspect non sécuritaire. Leur jugement a porté sur les dangers du tronçon compris entre Sainte-Flavie et Rimouski, puisque le tronçon autoroutier de la 20 entre Rimouski et Sainte-Luce n'est pas encore construit, malgré qu'il a été approuvé.

Le Club de l'âge d'or Sainte-Bernadette de Mont-Joli témoigne de l'expérience des gens de la région :

*Dangereuse la 132 — L'été, en pleine saison touristique, se rendre à Rimouski relève de l'exploit. Il faut être patient, très patient et, même en étant très prudent, les risques d'accidents sont élevés en raison de la*

*présence accrue d'automobiles, de roulettes, de camions lourds de toutes sortes, etc. L'hiver, ce n'est guère mieux, à cause de la chaussée glissante, de la visibilité très réduite à certains endroits et des autobus scolaires.*  
(Mémoire du Club de l'âge d'or Sainte-Bernadette de Mont-Joli, p. 4)

De plus, en ce qui concerne la zone à l'étude, les 270 entrées privées sur la route 132 entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie constituent des points de danger d'accidents de véhicules automobiles qu'il ne faut certes pas ignorer.

L'examen du tableau présenté dans le mémoire conjoint du Centre hospitalier régional de Rimouski et de son DSC (tableau 6) révèle que la MRC de La Mitis présente, pour l'année 1991, des taux d'accidents et de victimes par 10 000 habitants non seulement supérieurs à la moyenne québécoise, mais aussi supérieurs à la moyenne régionale du Bas-Saint-Laurent.

**Tableau 6 Les taux d'accidents et de victimes de véhicule routiers par 10 000 habitants<sup>1</sup> selon la nature des dommages et des blessures, MRC de La Mitis, région du Bas-Saint-Laurent et ensemble du Québec, 1991**

	MRC de La Mitis		Bas-Saint-Laurent		Ensemble du Québec	
	N	n/10000	N	n/10000	N	n/10000
<b>Accidents selon la nature des dommages</b>						
- Mortels	8	4,0	55	2,7	908	1,3
- Graves <sup>2</sup>	27	13,4	236	11,5	5573	8,1
- Légers	85	42,2	828	40,4	31001	45,0
- Matériels seulement <sup>3</sup>	457	226,7	4072	198,5	133542	193,7
<b>Victimes selon la nature des blessures</b>						
- Mortelles	8	4,0	61	3,0	1006	1,5
- Graves	35	17,4	312	15,2	7039	10,2
- Légères	150	74,4	1300	63,4	43958	63,8

1. Taux calculés à partir des données de population du recensement de Statistique Canada, 1991 :  
MRC de La Mitis : 20 157 habitants,  
Bas-Saint-Laurent : 205 137 habitants,  
le Québec : 6 895 963 habitants.

2. Blessures graves : nécessitant l'hospitalisation.  
Accidents graves : impliquant au moins une victime hospitalisée.

3. Accidents avec dommages de plus de 500 \$.

Source : Mémoire du Département de santé communautaire du CHRR et du Centre hospitalier régional de Rimouski, p. 4.

En ce qui concerne plus spécifiquement le réseau routier de la zone étudiée, le tableau 7 fait l'inventaire des accidents répertoriés depuis 1985, par le MTQ.

**Tableau 7 L'inventaire des accidents dans la zone à l'étude, 1985 - 1992**

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
<b>Tronçons</b>								
Route 132 Sainte-Flavie à Sainte-Luce	33	26	25	40	23	19	36	38
Route 132 Sainte-Flavie à Mont-Joli	3	5	8	14	12	5	7	25
2 <sup>e</sup> rang Mont-Joli à Luceville	21	11	12	12	3	3	3	3
Route 298 Sainte-Luce à Luceville	6	3	2	4	5	6	3	6
<b>Carrefours</b>								
Route 132 / Route 132 à Sainte-Flavie	3	1	1	2	4	8	9	4
Route 132 / 2 <sup>e</sup> rang à Mont-Joli (modifications apportées)	16	24	19	5	4	3	6	8
2 <sup>e</sup> rang / Route 298 à Luceville	5	9	8	10	16	3	1	1
Route 298 / Route 132 à Sainte-Luce	2	6	3	4	5	8	11	8

Source: Étude d'impact sur l'environnement, partie 1 : étude d'opportunité, p. 201  
et information complémentaire du MTQ.

À la lumière de ces statistiques, le tronçon de la route 132 de Sainte-Flavie à Sainte-Luce se classe au premier rang pour le nombre annuel d'accidents impliquant un ou des véhicules automobiles.

## Pour des améliorations majeures

Le projet du ministère des Transports du Québec, prévu pour être réalisé en l'an 1998, est-il nécessaire compte tenu de la situation actuelle et, surtout, de celle prévue vers l'an 2000? Pour répondre à cette question, la commission a évalué les principaux facteurs qui pouvaient justifier ou appuyer ce projet d'amélioration du réseau routier.

L'une des raisons invoquées par le promoteur à l'appui de son projet concerne la modification du contexte socio-économique régional. Pour le volet social de cette question, la commission n'est pas convaincue, après analyse des facteurs relatifs à la population, aux ménages et aux services scolaires, que la situation à moyen terme sera appréciablement différente de celle d'aujourd'hui, laquelle n'est pas d'ailleurs différente de la situation de 1987. Elle reconnaît cependant qu'en matière de santé publique, le vieillissement de la population des régions concernées nécessitera des services accrus tant à Rimouski qu'à Mont-Joli, ce qui occasionnera des déplacements plus nombreux des habitants de ces régions. En ce qui concerne le volet économique, la commission a examiné les facteurs susceptibles d'orienter son jugement, à savoir les emplois, l'impact de l'Institut Maurice-Lamontagne dans la région de Mont-Joli, les activités industrielles et commerciales, le tourisme et une prévision de développement. Globalement, la commission estime réaliste d'entrevoir un certain développement économique à moyen terme dans la zone Rimouski — Mont-Joli.

Une deuxième raison mise de l'avant par le promoteur pour justifier son projet se réfère à l'augmentation prévue de la circulation des véhicules automobiles au cours des 15 prochaines années. Tout en étant moins optimiste que le MTQ quant au pourcentage moyen d'augmentation annuelle du débit des véhicules automobiles, lequel a été établi à 2 %, la commission estime quand même raisonnable d'utiliser une telle prévision à des fins de calcul de route dans la zone étudiée. Elle juge aussi que le niveau de service insuffisant en période estivale des routes 132 Est, 132 Sud-Est et du deuxième rang constitue déjà un problème qui ne pourra qu'empirer avec les années.

La troisième raison concerne l'aspect non sécuritaire des routes, particulièrement la route 132 entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie. À ce sujet, la commission est convaincue de cette réalité et n'hésite nullement à dire que des correctifs importants devraient être apportés pour solutionner ce sérieux problème.

La commission est donc d'avis que la mise en place d'améliorations mineures ne serait pas une solution satisfaisante et qu'ainsi, le ministère des Transports du Québec est justifié de mettre de l'avant un projet majeur d'amélioration du réseau routier existant dans la zone Sainte-Luce — Mont-Joli.



---

## Chapitre 5 **L'analyse des scénarios et des variantes**

Une fois la raison d'être du projet démontrée, il importe maintenant de présenter et d'analyser les moyens qui permettent de mieux relier Mont-Joli à la partie de l'autoroute 20 dont la construction est autorisée.

Deux grands scénarios ont été étudiés au cours de l'audience publique (tableau 8). Le premier consiste à terminer l'autoroute 20 à la hauteur de la route 298 et de la raccorder à la route 132 Est. Comme les caractéristiques de cette dernière route ne répondent pas aux besoins, son amélioration devient également nécessaire. Deux variantes de ce scénario ont été avancées au cours de l'audience publique. La première consiste à élargir à quatre voies la route 132 Est, alors que la seconde repose sur des améliorations ponctuelles à y effectuer.

Le deuxième scénario concerne le prolongement de l'autoroute 20 de Sainte-Luce à Mont-Joli. Trois variantes de ce scénario ont été portées à l'attention de la commission. Deux proposent de la construire dans l'emprise expropriée, tandis qu'une troisième suggère de la déplacer vers le nord.

**Tableau 8 Les deux scénarios et leurs variantes**

<b>Scénario 1 Liaison Sainte-Luce—Mont-Joli via la route 132</b>	
Variante 1.1	Élargissement à quatre voies
Variante 1.2	Améliorations ponctuelles
<b>Scénario 2 Liaison Sainte-Luce—Mont-Joli via un prolongement de l'autoroute 20</b>	
Variante 2.1	Une chaussée dans l'emprise expropriée
Variante 2.2	Une chaussée dans une nouvelle emprise
Variante 2.3	Deux chaussées dans l'emprise expropriée

Le promoteur a estimé que, pour répondre aux besoins de circulation, l'élargissement à quatre voies de la route 132 entre Sainte-Luce et Mont-Joli (variante 1.1) devrait se traduire en des travaux sur trois segments :

*D'abord, il s'agit d'un raccordement entre la fin de l'autoroute et la route 132 Est à Sainte-Luce. [...]*

*Deuxièmement, le concept inhérent à ce scénario consiste à ajouter deux voies de roulement aux deux voies existantes de la route 132 Est entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie. Cet élargissement se ferait à partir de la limite sud de la route actuelle. Deux sections types sont proposées selon que la route est en milieu rural ou urbain.*

[...]

*Enfin, le troisième volet s'applique à l'uniformisation à quatre voies de la route 132 Sud-Est, entre Sainte-Flavie et Mont-Joli. Il consiste en l'ajout de une ou deux voies de roulement aux voies existantes selon les sections de la route, afin d'y faire un aménagement à quatre voies sur toute sa longueur. Cet élargissement se ferait à partir de la ligne du centre de la route actuelle. (Étude d'impact sur l'environnement, partie 1 : étude d'opportunité, p. 240-241)*

Des participants à l'audience ont plutôt opté pour l'adoption d'une autre version du premier scénario (variante 1.2). Essentiellement, cette variante consiste en des améliorations ponctuelles de la route 132 Est, sans en faire une route à quatre voies. À titre d'exemple, le Conseil municipal de Sainte-Flavie recommande :

*Que la route 132 qui constitue le lien actuel entre Sainte-Luce et Mont-Joli soit améliorée aux endroits stratégiques suivants dans les plus brefs délais pour assurer la sécurité tant souhaitée des voyageurs :*

- *village de Sainte-Flavie;*
- *entrée de la Maison du tourisme;*
- *intersections des routes Langlois et Poirier;*
- *redressement de certaines courbes;*
- *élargissement à trois voies dans certains secteurs [...];*
- *pavage d'une partie des accotements.*

(Mémoire de la municipalité de Sainte-Flavie, p. 15)

Quant au second scénario, il consiste à faire un lien autoroutier jusqu'à Mont-Joli et trois variantes inspirées de ce scénario ont été présentées.

La première (variante 2.1) consiste à construire une «demi-autoroute», c'est-à-dire une seule chaussée, dans l'emprise acquise au milieu des années 1970. C'est le projet retenu par le promoteur. Elle se traduirait par un segment routier d'environ 12 kilomètres et la construction d'un carrefour pour rattacher l'autoroute 20 à la route 132 Sud-Est et aux artères urbaines desservant la partie nord de la ville de Mont-Joli.

La deuxième variante (variante 2.2) consiste en un lien direct indépendamment de la bande de terrains expropriés à compter de 1975. Un groupe d'agriculteurs propose, par exemple, qu'entre la route 298 et le Gros Ruisseau, l'autoroute emprunte un nouveau tracé plus au nord et vienne rejoindre la zone déjà expropriée à environ 1 kilomètre à l'est des limites municipales de Sainte-Luce et de Sainte-Flavie.

Enfin, une troisième variante (variante 2.3) a été brièvement esquissée lors de l'audience publique. Elle consiste en la construction immédiate d'une autoroute standard à deux chaussées séparées, située dans la bande de terrains expropriés.

En somme, voilà les deux scénarios et leurs variantes qui ont été portés à l'attention de la commission durant l'enquête et l'audience publique. Ce chapitre est consacré à leur analyse afin d'en dégager les avantages et les inconvénients. Les variantes, par exemple, seront examinées en fonction des caractéristiques de la circulation dans le réseau local. Elles seront aussi étudiées en regard de facteurs comme la sécurité routière, l'effet sur l'agriculture, l'importance des expropriations, la qualité de vie des riverains ainsi que ses effets sur le tourisme et la vitalité des commerces routiers. Quant aux aspects biophysiques, la commission convient avec les citoyens qu'ils ne constituaient pas un enjeu environnemental dans ce projet et c'est pourquoi, ils n'ont servi, ici, pour l'étude des variantes.

## **L'élargissement de la route 132 à quatre voies entre Sainte-Luce et Mont-Joli**

### **La circulation**

Le design de la variante qui consiste à élargir la route 132 Est à quatre voies (variante 1.1) fait que l'unique chaussée de l'autoroute 20 serait directement reliée à la route 132 Est. À partir d'un point à l'ouest de la route 298, l'autoroute bifurquerait en direction nord pour se raccorder à la route 132 Est.

Quelles que soient les statistiques sur les origines et les destinations des véhicules ou, encore, l'importance des débits sur telle ou telle route du réseau local, il est probable, vu les choix limités des automobilistes dans l'axe est-ouest, qu'un tel aménagement pourrait réduire le flux automobile observé sur le deuxième rang. Cette hypothèse n'a pas été contestée lors de l'audience.

De façon générale, le détournement du flux vers la route 132 Est pourrait amener des avantages aux riverains du deuxième rang, tout en protégeant la route elle-même. En effet, les débits diminuant, la probabilité d'accidents sur cette voie s'atténuerait vraisemblablement. De plus, il y aurait moins de conflits entre la machinerie agricole qui y circule et les véhicules en transit.

Par contre, l'utilisation de la route du deuxième rang est telle que le détournement du flux vers la route 132 Est ne résoudrait pas tous les problèmes observés sur le deuxième rang. Ainsi, une forte proportion de chauffeurs de camions et de poids lourds voyageant sur l'axe Luceville—Mont-Joli auraient probablement plus tendance à conserver leur habitude d'emprunter le deuxième rang, ce trajet étant plus avantageux pour eux.

Le nombre de véhicules ayant diminué sur la route du deuxième rang, le temps de déplacement entre les zones industrielles de Luceville et Mont-Joli serait légèrement plus court. Toutefois, si l'économie de temps peut inciter des camionneurs à choisir le chemin le plus court, d'autres optent plutôt pour celui qui offre une plus grande sécurité. À cet égard, voici l'observation d'un propriétaire d'une entreprise de transport :

*Actuellement, à cause de la circulation lente de Mont-Joli à Cacouna, les gens de la Baie-des-Chaleurs et du Nouveau-Brunswick préfèrent emprunter la route 185 [route qui rejoint le Nouveau-Brunswick à partir de Rivière-du-Loup], même s'il y a un rallongement, pour s'éviter la quasi-route des pionniers entre Mont-Joli et Cacouna. Nous savons pertinemment que plus de 50 % de cette circulation serait récupérée lors de la continuation de l'autoroute 20 vers Mont-Joli.*

(Mémoire de Fidèle Tremblay, p. 2)

Bref, au plan de la circulation, le raccordement de l'autoroute 20 avec une route 132 Est élargie amènerait une amélioration de la qualité du service sur la route du deuxième rang. Toutefois, la vocation initiale de cette dernière ne serait pas restaurée. Elle continuerait certes à servir aux échanges entre Mont-Joli et Luceville, tout en demeurant une voie privilégiée pour les camionneurs et les automobilistes familiers avec la région.

Dans son étude d'impact, le promoteur a fait une étude prospective des débits. Selon les débits observés en 1988 sur la route 132 Est, il estimait qu'en l'an 2001, première année après son élargissement à quatre voies, le débit journalier moyen annuel (DJMA) pourrait atteindre environ 9 345 véhicules circulant entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie. Pour effectuer cette prévision, le MTQ a fait l'hypothèse qu'entre 1988 et l'an 2000, le DJMA augmenterait de 2 % en moyenne chaque année. Toutefois, comme l'élargissement de la route 132 Est aurait notamment pour effet anticipé d'attirer, selon le promoteur, 82 % des véhicules qui empruntaient la route

du deuxième rang jusque-là, il a fait l'hypothèse qu'entre l'an 2000, année de mise en service de l'autoroute, et l'an 2001, le débit de la route 132 Est augmenterait de 33,5 %. Sept ans plus tard, en assumant une croissance annuelle typique de 1,8 %, il atteindrait 10 580 véhicules.

Le tableau 9 donne une description des caractéristiques des niveaux de service.

**Tableau 9**      **Caractéristiques des niveaux de service sur  
une route à deux voies en milieu rural**

Niveau de service	Caractéristiques
A	- Écoulement libre de la circulation Vitesse moyenne de 100 km/h
B	- Vitesse moyenne de 90 km/h Début de formation de pelotons Bonne possibilité de dépassement
C	- Vitesse moyenne de 85 km/h Formation de pelotons
D	- Vitesse moyenne de 80 km/h Pelotons fréquents de 5 à 10 véhicules Dépassement limité
E	- Écoulement saccadé de la circulation Vitesse moyenne entre 40 et 80 km/h

Source : Étude d'impact sur l'environnement, partie 1 : étude d'opportunité, p. 159.

Compte tenu des caractéristiques de la chaussée, des contraintes de circulation et des débits prévus, des calculs mathématiques standard indiquent que le niveau de service de la route 132 Est ne sera pas substantiellement amélioré, puisqu'il passerait d'une cote D qu'il est présentement à une cote C en l'an 2001, année où le DJMA atteindrait 9 345 véhicules. Pour sa part, celle de la route du deuxième rang passerait de la cote D à B pour les mêmes années. Ces pronostics ne sont pas partagés par tous. Comme il a été expliqué au chapitre 4, certains croient que le niveau de service sera plus faible. D'autres facteurs doivent également être pris en considération. À ce titre, les aménagements supplémentaires de cette variante pour établir les raccordements essentiels avec la route 298 et la route 132 Est auraient pour effet de créer un écoulement discontinu et, vraisemblablement, de faire chuter

le niveau de service à ces intersections. Pour solutionner ce problème, le promoteur estime nécessaire de construire un viaduc au-dessus de la 298 et d'aménager une voie d'accélération à la jonction de la route 132 Est.

## La sécurité

La question de la sécurité sur la route 132 Est actuelle a été étudiée au chapitre précédent. De l'avis de la commission, les indices statistiques démontrent que la situation est inquiétante. À cet égard, quelle serait l'incidence d'un élargissement de la route 132 Est à quatre voies?

Sur le segment étudié de la route 132 Est, il existe présentement environ 270 entrées privées, commerciales ou publiques. Comme l'élargissement entraînerait des expropriations, il est prévisible que le nombre d'entrées pourrait diminuer quelque peu. Les données dont disposaient la commission à cette étape ne permettent pas de chiffrer cette réduction.

Or, il a été démontré lors de l'audience que les entrées sont des points d'accidents potentiels sur les routes importantes. Les véhicules qui s'y engagent en virant à droite ou à gauche de même que ceux qui en sortent font augmenter le risque d'accident. Les statistiques actuelles démontrent cette réalité. Certaines de ces données sont présentées aux tableaux 6 et 7. De plus, il est à prévoir que, même si le nombre d'entrées peut théoriquement diminuer, ce gain hypothétique sera contrebalancé ou annulé par le fait que les véhicules ayant à faire un virage à gauche auront dorénavant une travée plus large à franchir.

Outre le nombre d'entrées, d'autres éléments de l'environnement routier sont à considérer dans l'évaluation du degré de sécurité d'une route. Le Centre hospitalier régional de Rimouski et son DSC ont ainsi présenté les plus importants :

*Les éléments à considérer pour juger d'un environnement routier sécuritaire sont :*

- A. *Les caractéristiques géométriques de construction à être appliquées selon les normes ministérielles en vigueur : emprise nominale suffisante, largeur des voies de circulation, largeur des accotements, courbes standard à la vitesse affichée, etc.*
- B. *Le nombre de voies sur la chaussée.*

- C. *Le type d'accotement prévu : en gravier, en asphalte.*
- D. *La visibilité.*
- E. *Les conflits potentiels de circulation : présence d'entrées privées, etc.*
- F. *La continuité de l'information sur le réseau routier.*
- G. *Le dépassement sécuritaire.*
- H. *La vitesse autorisée.*

(Mémoire du Département de santé communautaire du CHRR et du Centre hospitalier régional de Rimouski, p. 12)

Au cours de l'audience, de nombreuses personnes sont venues exprimer leur opinion sur la sécurité qui a été unanimement jugée inadéquate sur la route 132 Est actuelle. Selon la majorité d'entre elles, si la route 132 Est était élargie à quatre voies, la fluidité de la circulation serait améliorée, mais la sécurité continuerait à être déficiente. À cet égard, le MTQ a commenté ainsi cette variante en fonction des facteurs de sécurité. En résumé, selon les types d'accident :

*[...] la sécurité sera améliorée ou détériorée. Les virages à droite seront facilités mais les virages à gauche seront plus complexes. Les manœuvres de dépassement seront facilitées mais la circulation des machineries agricoles et des autobus scolaires va se confronter à des vitesses plus élevées de la part des usagers. La situation des piétons et des cyclistes risque d'être moins sécuritaire en raison de la plus grande distance à traverser. En conclusion, il n'est pas évident qu'au total, le nombre d'accidents baisse à la suite du réaménagement de la route 132.*

(Étude d'impact sur l'environnement, partie 1 : étude d'opportunité, p. 251)

## **Les effets sur l'agriculture**

L'agriculture serait légèrement touchée par l'acquisition des terrains requis pour l'élargissement de la route 132 à quatre voies entre Sainte-Luce et Mont-Joli. Le raccordement de l'autoroute 20 à la route 132 Est nécessiterait l'acquisition d'une bande de terre. Une partie de cette bande est actuellement comprise dans les espaces zonés agricoles. Les quelque 25 mètres supplémentaires d'emprise requis pour construire la chaussée sud de la route 132 Est viseraient, quant à eux, 18 hectares en zone agricole, dont 50 % environ étaient en culture au moment de la réalisation de l'étude d'impact du promoteur.



Pour les quelques exploitants touchés, les pertes de terres agricoles occasionneraient probablement des effets négatifs, sans compter l'expropriation de bâtiments qui pourrait s'ajouter. Dans l'ensemble, toutefois, l'agriculture régionale ne souffrirait pas beaucoup de l'élargissement à quatre voies de la route 132 Est. Premièrement, les superficies touchées seraient marginales par rapport à l'ensemble des aires agricoles de la région et, deuxièmement, les champs n'étant pas sectionnés, les agriculteurs n'auraient pas à subir des difficultés supplémentaires pour avoir accès à leurs cultures.

## Les expropriations

Selon les normes en vigueur, une route à quatre voies contiguës nécessite une emprise de 45 mètres en milieu rural. Cette largeur est nécessaire pour asseoir la chaussée, créer des accotements et des fossés de drainage. En milieu urbain, comme les conduites de drainage sont sous la route, l'emprise actuelle de 20 mètres est suffisante et des trottoirs peuvent y être aménagés.

Selon l'étude d'opportunité, l'élargissement à quatre voies de la route 132 Est entraînerait des expropriations. En effet, si cette variante se faisait totalement au sud de la chaussée actuelle, 78 bâtiments principaux, 16 bâtiments secondaires et 6 granges devraient être expropriés. Si l'élargissement se faisait de part et d'autre de la route, il nécessiterait l'expropriation d'au moins 134 bâtiments principaux. Des expropriations seraient aussi requises si l'élargissement se faisait vers la partie nord de la route 132 Est actuelle. Toutefois, le promoteur n'en a pas estimé l'importance, jugeant que cela pourrait constituer une nuisance à l'environnement en rapprochant la chaussée de la rive du fleuve.

Bien que l'élargissement de la route 132 Est à quatre voies occasionnerait un grand nombre d'expropriations, la commission constate que ce sujet n'a suscité aucune question lors de l'audience. Il n'a pas non plus été explicitement considéré par aucun des participants venus témoigner pendant ses travaux.

À partir de son dénombrement, le promoteur a fait une estimation des coûts directs entraînés par les expropriations. La commission en a pris note, mais elle retient en outre que les expropriations entraîneraient des perturbations dans les communautés de Sainte-Luce et de Sainte-Flavie. Plusieurs familles devraient déménager, d'autres, habituées à vivre en retrait de la route, verraient la chaussée se rapprocher

de leur résidence et un petit nombre d'établissements commerciaux devraient probablement déplacer leurs activités. Le promoteur n'a toutefois pas étudié les effets de ces expropriations. La commission ne dispose, quant à elle, d'aucune information supplémentaire lui permettant de le faire dans le cadre de son mandat.

L'information disponible est cependant suffisante pour juger que, sous l'angle des expropriations, l'élargissement de la route 132 Est à quatre voies aurait des effets négatifs importants pour Sainte-Luce et Sainte-Flavie.

## La qualité de vie

L'élargissement à quatre voies aurait diverses autres conséquences. La croissance du débit de la circulation sur la route 132 Est, par exemple, et l'augmentation du nombre de camions l'empruntant sont deux facteurs qui contribueraient à augmenter le bruit ambiant. À ce sujet, le promoteur a fait le pronostic suivant dans son étude d'impact :

*[...] dans la perspective où la route 132 est élargie, le niveau sonore devrait être moyennement ou faiblement plus élevé que le niveau actuel selon la distance séparant chaque résidence de la route. Dans les endroits où le niveau sonore est déjà fort (égal ou supérieur à 65 dBA), le niveau prévu ne devrait pas dépasser 72 dBA. De la même manière, dans les endroits où le niveau sonore actuel est moyen (plus de 60 dBA, mais moins de 65 dBA), le niveau anticipé ne devrait pas dépasser 67 dBA. Ajoutons par ailleurs que l'augmentation anticipée du niveau sonore sur la route 132 Sud-Est ne devrait pas être significative.*

(Étude d'impact sur l'environnement, partie 1: étude d'opportunité, p. 269)

Pour établir cette prévision, le promoteur a fait des observations du climat sonore actuel à quatre endroits de la route 132 Est et 132 Sud-Est et a établi les conditions futures en recourant à un modèle de prédiction couramment utilisé en cette matière.

Selon l'évaluation du MTQ, les personnes vivant dans une ambiance moyennement bruyante percevraient à un moment donné que le niveau sonore a augmenté, alors que celles résidant dans des zones déjà fortement bruyantes ne percevraient probablement pas l'augmentation du bruit.

Outre le bruit, l'élargissement de la route 132 Est pourrait amener d'autres effets susceptibles de diminuer la qualité de vie des riverains, comme l'augmentation des risques d'accidents et la dislocation des liens de voisinage à la suite des expropriations et des déménagements.

Bref, de l'avis de la commission, la probabilité que la qualité de vie des riverains soit réduite constitue un facteur militant en défaveur de cette variante.

## Les commerces locaux

Au cours de l'audience, la relation entre le projet du promoteur et ses effets sur les commerces de la région a été largement questionnée. Les impacts de la construction de l'autoroute sur les établissements desservant les automobilistes et, en particulier, les touristes ont été examinés sous bien des angles, puisque plusieurs opposants au projet de liaison autoroutière en redoutent les répercussions négatives.

L'une des bases de l'économie de Sainte-Luce et de Sainte-Flavie est constituée par l'offre de divers services aux touristes et aux voyageurs. Dans une étude effectuée en 1992, le promoteur rapporte les données suivantes :

*À Sainte-Flavie, on compte près de 18 commerces routiers offrant des services d'hébergement, de restauration, d'accommodation et des produits touristiques. Ces commerces emploient plus de 132 personnes dont près de 60 % sont des emplois saisonniers. Le chiffre d'affaires global de ces commerces est de plus de 4 millions de dollars et il est réalisé surtout pendant la période touristique.*

*Ainsi, plus de 65 % des emplois existant dans la municipalité proviennent de l'industrie touristique, confirmant sa vocation touristique. Cependant, seulement 21 % des travailleurs de Sainte-Flavie se retrouvent dans cette industrie.*

*Pour ce qui est de Sainte-Luce, on y retrouve 9 commerces routiers offrant des services d'hébergement, de restauration et des produits touristiques. Près de 40 personnes seraient employées dans ces commerces et leur chiffre d'affaires global serait de moins de 500 000 \$.*

*Les commerces routiers représentent moins de 30 % des emplois que l'on retrouve dans la municipalité et ils occupent moins de 10 % des travailleurs.*

*Ainsi, l'industrie touristique de Sainte-Luce serait moins importante dans l'économie locale que l'est celle de Sainte-Flavie.*

(Étude d'impact sur les commerces routiers situés en bordure de la route 132, p. 3-4)

Selon le promoteur, l'élargissement de la route 132 Est à quatre voies générerait à la fois des effets positifs et négatifs sur le tourisme et les commerces établis le long de la route :

*La détérioration du climat touristique pourrait entraîner une faible baisse de la clientèle dans les boutiques de souvenirs et les centres d'art. Une légère diminution de la clientèle est possible dans les épiceries-dépanneurs et les boulangeries en raison des virages à gauche qui demandent de traverser deux voies. Le secteur de l'hébergement et de la restauration pourrait connaître une stagnation de leur activité restauration dans la mesure où le climat touristique de la route 132 se détériore. Les seuls commerces routiers qui pourraient bénéficier d'une augmentation de leur clientèle sont les stations-service.*

(Étude d'impact sur l'environnement, partie 1 : étude d'opportunité, p. 263)

De l'avis de la commission, cette évaluation paraît trop pessimiste car l'élargissement de la route 132 Est permettrait aux commerçants de profiter du trafic actuel ainsi que de l'augmentation prévue.

Ajoutons que les commerces situés à l'ouest de la route 298 subiraient certainement, dans une telle variante, un ralentissement plus important de leurs affaires que si toute autre variante était retenue. En effet, puisqu'un décret du gouvernement a déjà autorisé la construction de l'autoroute 20 jusqu'à Sainte-Luce, selon un tracé localisé au sud de la zone littorale du village de Sainte-Luce, les automobilistes seraient plus naturellement portés à poursuivre leur route vers Sainte-Flavie, une fois arrivés à l'intersection de la voie de raccordement et de la route 132 Est.

## Des avantages minimes

Sur la base des facteurs considérés pour étudier cette variante, il se dégage que l'élargissement de la route 132 à quatre voies aurait peu d'avantages à moyen et à long terme. À court terme, elle améliorerait la fluidité de la circulation, mais cet avantage s'atténuerait rapidement avec les années. Assez tôt, il est probable qu'il faudrait envisager de nouveaux travaux. La sécurité y serait encore hypothéquée, tant à court qu'à long terme. Cette variante demanderait d'importantes expropriations lesquelles, à leur tour, engendreraient une perturbation dans les communautés de Sainte-Luce et de Sainte-Flavie. En fait, seuls les commerces routiers locaux pourraient espérer conserver leurs acquis si une telle variante était mise en chantier.

## Les améliorations ponctuelles à la route 132

Une partie des personnes et des organismes opposés au prolongement de l'autoroute 20 jusqu'à Mont-Joli ont préconisé une variante autre que celle de l'élargissement de la route 132. Pour ces participants, la solution à retenir consiste à améliorer la route 132 Est :

*[...] la route rapide, si elle est prolongée, devrait se terminer à la route entre Sainte-Luce et Luceville; ainsi deux beaux villages seraient protégés et plus visibles : Sainte-Luce et Sainte-Flavie et, après, qu'on améliore la 132.*

(Mémoire de M. Claude Boily, p. 6)

*À nos yeux, la meilleure solution aux problèmes de circulation entre Sainte-Luce et Mont-Joli, qui répondrait le mieux aux besoins de la communauté, serait de réaliser non pas une autoroute, ni une 132 à quatre voies, mais bien une 132 à deux voies avec des accotements plus larges et asphaltés. Cette route 132 améliorée serait, aux endroits stratégiques, pourvues de zones de dépassement à trois ou quatre voies, et dans le cas des intersections et autres zones problématiques, on devrait prévoir des élargissements et des feux de circulation selon le cas.*

(Mémoire du Comité de développement économique de Sainte-Flavie, p. 1)

[...] *Nous proposons que le tronçon se termine à Sainte-Luce et qu'il soit relié à la 132.*

*Nous proposons que des correctifs ponctuels soient apportés le plus rapidement possible à la route 132 actuelle afin de réduire les risques d'accidents.*

(Mémoire de Coalition Urgence rurale, p. 7)

## La circulation

Lors de la réalisation de son étude d'impact, le promoteur avait examiné la possibilité d'apporter des améliorations ponctuelles à la route 132 Est. Son analyse l'a conduit à conclure que :

*Parmi les hypothèses de solution à élaborer, il faut de prime abord regarder les améliorations ponctuelles possibles du réseau. L'analyse des caractéristiques géométriques des routes n'a permis de relever que très peu d'endroits problématiques facilement rectifiables à court terme.*

(Étude d'impact sur l'environnement, partie 1 : étude d'opportunité, p. 238)

Lors de l'audience, le promoteur a été amené à préciser cette conclusion. Dans ses propos, il aborda, notamment, des facteurs relatifs aux débits de circulation, à la vocation de la route 132 Est et à la sécurité. La commission retient les explications du promoteur à l'effet qu'une telle variante ne changerait rien aux difficultés de circulation et aux dangers d'accidents qui s'observent présentement sur cette route.

En effet, l'élargissement par endroits n'entraînerait pas une amélioration du niveau de service sur l'ensemble du tronçon entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie. Comme la route comporterait deux voies sur la majeure partie de sa longueur, des pelotons se formeraient inévitablement comme il s'en forme présentement. De plus, cette variante ne permettrait pas de redonner une vocation rurale à la route du deuxième rang. Comme la route 132 Est offrirait toujours un niveau de service aussi insatisfaisant que celui d'aujourd'hui, les débits sur la route du deuxième rang continueraient à y être importants et contribueraient à y maintenir un niveau de service de cote D. En conséquence, au seul plan de la circulation dans le réseau routier à l'étude, une route 132 Est améliorée ne serait pas une solution satisfaisante.

## La sécurité

Les participants qui ont proposé cette seconde variante sont conscients du lourd bilan des accidents enregistrés sur la route 132 Est. Pour les réduire, certains préconisent, entre autres, le pavage des accotements et la construction de zones de dépassement. Le Comité de développement économique de Sainte-Flavie suggère aussi que les carrefours soient élargis et dotés de feux de signalisation.

Sur la route 132 Est, les risques d'accidents sont élevés en raison de certains facteurs expliqués précédemment plus haut. Les plus importants sont la présence d'un très grand nombre d'entrées résidentielles et commerciales, la difficulté de faire des virages à gauche, la vitesse assez élevée, la présence de véhicules agricoles et d'autobus scolaires sur la route. La réalisation de la variante «route 132 améliorée» permettrait probablement d'atténuer certains facteurs; cependant, tout comme c'était le cas pour la variante à quatre voies, la commission estime qu'elle en accentuerait d'autres. Le fait de paver les accotements pourrait accroître la fluidité, par exemple. Mais une telle mesure pourrait avoir un résultat trompeur du fait que des automobilistes pourraient décider de l'utiliser. Or, l'accotement n'est pas conçu pour y circuler. L'automobiliste qui l'emprunterait s'exposerait alors à faire une embardée vers le fossé. D'autres automobilistes pourraient contribuer à faire ralentir la circulation du simple fait d'immobiliser leur voiture sur cet accotement.

## Les effets sur l'agriculture

En ne faisant que des améliorations ponctuelles sur la route 132 Est, il est à prévoir que très peu d'impacts seraient perceptibles sur l'agriculture locale. En effet, puisqu'il n'y aurait pas d'élargissement de l'emprise, sauf pour quelques zones de dépassement, il est vraisemblable que les superficies agricoles ne seraient pas atteintes. De plus, tout comme dans le cas de l'élargissement, aucun des champs ne serait traversé par le tracé.

Bref, au plan de l'activité agricole, une telle variante offrirait des avantages indéniables.

## Les expropriations

Cette seconde variante aurait, certes, l'avantage de réduire au minimum le nombre d'expropriations. En fait, sa conception même repose implicitement sur le principe de ne pas exproprier. Toutefois, si les améliorations ponctuelles envisagées comprenaient la construction, sur de courtes distances, d'une troisième ou d'une quatrième voie pour faciliter les dépassements, il serait inévitable de procéder à des expropriations. L'élargissement de la chaussée de la route 132 Est aux carrefours de la route 298 et de la route 132 Sud-Est occasionnerait également des expropriations.

Dans le cadre de la présente enquête, il n'y a pas eu d'examen détaillé des endroits où il aurait été souhaitable, voire possible, de situer les élargissements demandés par certains participants et d'établir le nombre d'immeubles à exproprier advenant la réalisation d'une telle variante. Malgré l'absence de cette information, la commission est d'avis que des aménagements ponctuels à la route 132 Est nécessiteraient des expropriations, mais en moins grand nombre que dans le cas d'un élargissement à quatre voies sur une emprise de 45 mètres dans les sections rurales de Sainte-Luce et de Sainte-Flavie.

## La qualité de vie

En juin 1989, les représentants du promoteur ont procédé à une étude du climat sonore actuel le long du quadrilatère formé par les routes 298, 132 Est, 132 Sud-Est et du deuxième rang. Leurs données révèlent qu'à l'intersection des routes 298 et 132 Est, les niveaux équivalents atteignent 67,4 dBA à une distance de 20 mètres par rapport au centre de la route. À l'intersection des routes 132 Est et 132 Sud-Est, ils atteignent 61,9 dBA à 25 mètres par rapport au centre de la route. Le dBA, un type de décibels, est une mesure de la perception de l'intensité d'un bruit.

À partir des données prélevées sur le terrain, le promoteur a fait des simulations pour évaluer le climat sonore le long des différentes routes du quadrilatère à l'étude. À la suite des résultats obtenus, il est possible de constater que le climat sonore ambiant est de piètre qualité dans la partie urbanisée de Sainte-Flavie, alors que dans la partie à l'ouest, tant dans Sainte-Luce que dans Sainte-Flavie, il peut être qualifié de moyen.



De plus, on peut conclure que la réalisation de la seconde variante amènerait des effets sonores comparables à ceux qui sont induits par la circulation sur la route 132 Est telle qu'elle est présentement. En effet, les élargissements nécessaires pour le dépassement contribueraient à rapprocher la source de bruit pour les résidences en bordure de ces aménagements. L'augmentation des débits prévus serait un facteur augmentant les sources de bruit. Dans la partie urbaine, des niveaux équivalents élevés continueraient à y être enregistrés.

Pour atténuer le bruit et ainsi améliorer la qualité de vie des citoyens, des participants ont suggéré que la vitesse maximale des véhicules soit réduite. Cependant, il faut noter que la réduction de la vitesse causerait une diminution de la fluidité sur la route 132 Est et, par effet d'entraînement, générerait d'autres problèmes ailleurs dans le réseau routier local.

La commission croit aussi que la seconde variante, tout comme la première, signifierait la transformation de la route 132 Est en boulevard urbain, du moins dans la partie urbanisée de Sainte-Flavie. Une telle transformation serait de nature à créer une dégradation du milieu de vie de cette zone.

## Les commerces locaux

La majorité des participants ayant suggéré la réalisation de la variante «route 132 avec améliorations» sont directement engagés dans des commerces ayant pignon sur rues le long de la route 132 Est. À l'instar d'autres participants qui se sont montrés attentifs à ces préoccupations, la commission reconnaît que les établissements commerciaux en bordure de la route 132 Est verraient leurs activités fortement ébranlées si le flux automobile était largement dévié. La commission est d'autant plus sensible à leurs inquiétudes que certains de ces commerçants lui ont expliqué comment leur volume d'affaires était particulièrement influencé par le passage des touristes devant leur établissement. De plus, au cours de son mandat, la commission a été informée de l'existence de certains effets négatifs à la suite de la mise en service du tronçon de l'autoroute 20 reliant Le Bic à la route 232 à Rimouski. En effet, des commerçants du boulevard Saint-Germain Ouest à Rimouski se seraient plaints que leur chiffre d'affaires aurait baissé sensiblement, a appris la commission dans la presse (*Écho dimanche*, 14 février 1993 et *Le Soleil*, 15 février 1993).

Nul doute que la réalisation de la seconde variante leur serait bénéfique puisqu'elle s'apparente au *statu quo*. En ne faisant que des améliorations ponctuelles à la route 132 Est, le flux automobile continuerait à passer devant leurs commerces. Toutefois, la commission estime qu'à moyen terme, le besoin d'améliorations majeures au réseau routier de la région s'imposerait puisque cette seconde variante n'offrirait plus, en moins de 10 ans, un niveau de service satisfaisant et n'apporterait pas une solution globale aux problèmes de sécurité que connaît l'ensemble du réseau routier de la zone à l'étude, particulièrement sur la route 132 Est.

## **Des problèmes qui perdureraient**

Pour certains facteurs, la mise en œuvre de travaux ponctuels sur la route 132 Est aurait des avantages plus marqués que l'élargissement à quatre voies, mais dans l'ensemble, cette variante n'entraînerait pas des bénéfices plus importants que la précédente. Elle ne réglerait pas les problèmes de circulation et de sécurité. Elle aurait toutefois moins d'impacts socio-économiques puisqu'elle nécessiterait un nombre plus faible d'expropriations et contribuerait à maintenir le volume de clients potentiels que veulent servir les commerces locaux. Cependant, la commission estime que cette variante ne pourrait être considérée comme une solution durable. En moins d'une dizaine d'années, la problématique obligerait une nouvelle intervention.

## **L'autoroute 20 à une chaussée dans l'emprise expropriée**

Le promoteur a étudié le prolongement de l'autoroute 20 et a proposé la construction d'une chaussée à l'intérieur de la bande de terrains expropriés au milieu des années 1970. À la suite de l'évaluation de cette variante et de sa comparaison avec celle de la route 132 à quatre voies, le MTQ a conclu que l'autoroute à une chaussée constituait, à son point de vue, le meilleur choix.

## La circulation

Le promoteur est d'avis qu'en l'an 2001, un an après la mise en service de cette variante un allègement marqué des débits projetés sur les routes actuelles du réseau local serait observé. Selon ses projections, les différents tronçons faisant partie du réseau routier devraient afficher les débits et niveaux de service présentés au tableau 10.

**Tableau 10** Caractéristiques estimées des débits avant et après la construction de l'autoroute, 1988 - 2008

Tronçons		1988	1991	1996	2001	2008
Route 132 Est entre Sainte-Luce à Sainte-Flavie	DJMA	5474	5838	6468	2168	2474
	Niveau de service	D	D	D	B	B
Route 132 Sud-Est entre Mont-Joli et Sainte-Flavie	DJMA	5330	5681	6287	2105	2396
	Niveau de service	D	E	E	C	C
2 <sup>e</sup> rang entre Mont-Joli et Luceville	DJMA	2158	2287	2494	345	380
	Niveau de service	D	D	D	B	B
Route 298 entre Sainte-Luce et Luceville	DJMA	1986	2104	2294	317	349
	Niveau de service	C	C	C	A	A
Autoroute 20 à 1 chaussée	DJMA	0	0	0	7314	8252
	Niveau de service				D	D

Source : Étude d'impact sur l'environnement, partie 1 : étude d'opportunité, p. 277.

Ces estimations du promoteur reposent sur l'hypothèse qu'environ 50 % des automobilistes ayant un but récréatif continueront à utiliser la route 132 Est. Cette hypothèse du MTQ découle d'une enquête de 1984 sur les motifs de déplacement des automobilistes dans la région (Étude d'impact sur l'environnement, partie 1 : étude d'opportunité, p. 275).

L'examen de ces prévisions indique effectivement que les routes actuelles seront délestées d'une grande partie de leurs débits. Toutes les routes actuelles verraient leur niveau de service ramené à des cotes plus favorables. Celle de la route 132 Est passerait de la cote D à la cote B et il en serait de même pour celle de la route du deuxième rang. Comme la route 298 entre le carrefour de l'autoroute 20 et Luceville serait beaucoup moins fréquentée, son niveau de service profiterait d'une amélioration marquée puisqu'il passerait de la cote C à la cote A. Seule la route 132 Sud-Est verrait son niveau de service fixé à C. Toutefois, la réduction serait également marquée puisque 60 % moins de véhicules y passeraient.

Par contre, au moment de son ouverture, la liaison autoroutière serait déjà à un niveau de service évalué à la cote D. Malgré cette cote, l'autoroute à une chaussée répondrait aux besoins des échanges dans la région. Lors de l'audience, la majorité des participants ont souscrit à cette conclusion. Malgré tout, il est permis de s'interroger sur les facteurs d'erreurs qui pourraient amener une révision de ces pronostics. L'un de ces facteurs est l'hypothèse faite par le promoteur à l'effet que 50 % des touristes de loisir circulant actuellement sur la route 132 Est ne modifieront pas leur trajectoire après l'inauguration de la liaison autoroutière. Les opposants à cette variante doutent de cette hypothèse : ils l'estiment plutôt optimiste. Voici comment l'un d'eux jugeait le délestage qui pourrait s'observer sur la route 132 Est advenant la réalisation de la liaison autoroutière :

*Si on ampute la région de quelques kilomètres, le touriste, lui, va prendre le nouveau produit qu'on lui offre. Parce que, comme vous le disiez tantôt, 80 % resteront sur la route qui les mène à leur destination, et leur destination première sera maintenant Matane.*

(M. Clément Audet, Comité de développement économique de Sainte-Flavie, transcription, 18 janvier 1993, p. 50)

Que l'autoroute ait pour conséquence de délester une forte proportion de la circulation actuellement enregistrée sur la route 132 Est ne fait aucun doute, ni aux yeux des participants, ni aux yeux de la commission. L'année suivant la mise en

service du tronçon Sainte-Luce—Mont-Joli, si les prévisions du MTQ se réalisaient, le DJMA de la route 132 Est chuterait de 66 % et celui de la route du deuxième rang, de 86 %. Le même phénomène s'observerait dans l'axe nord-sud sur les routes 298 et 132 Sud-Est. Sur la route 298, entre le carrefour de l'autoroute 20 et Luceville, le DJMA baisserait de 86 % et celui de la route 132 Sud-Est entre Mont-Joli et Sainte-Flavie chuterait de 66 %. Cette chute de débit sur la 132 Sud-Est pourrait être moindre si le carrefour de l'autoroute 20 était conçu de manière à ne pas inciter les automobilistes à emprunter le chemin Perreault vers Grand-Métis. En somme, l'ouverture de l'autoroute 20 allégerait la circulation sur tout le réseau local. Personne ne conteste cette conséquence inévitable. Cependant, alors que la majorité des participants la souhaitent, certains y voient l'effet qui menacera la survie de leurs entreprises.

## La sécurité

Comme il y aurait de plus faibles débits sur les routes 132 Est, 132 Sud-Est, 298 et du deuxième rang, il y aura diminution des risques d'accidents. De plus, comme l'autoroute 20 est prévue pour être sans accès, son ouverture devrait contribuer à réduire le nombre et l'importance des accidents dans la région. De l'avis du promoteur, certains facteurs seraient modifiés et, conséquemment, auraient une influence positive :

*Tous les tronçons de la zone d'étude verront leurs niveaux de service atteindre un échelon supérieur. La circulation sera par le fait même facilitée. Le problème posé par la présence des entrées privées sera moindre avec la diminution des débits qui est prévue sur tous les tronçons. La construction d'un lien autoroutier aura des répercussions positives, en regard des déplacements de la machinerie agricole, sur la route 132 et la route du 2<sup>e</sup> rang.*

(Étude d'impact sur l'environnement, partie 1 : étude d'opportunité, p. 278)

Partant de ce diagnostic et de statistiques sur les types d'accidents enregistrés dans le réseau routier, le promoteur a, par la suite, évalué que :

*[...] la diminution potentielle des accidents due à la construction de l'autoroute 20 à une chaussée a été établie à 45 %.*

(Étude d'impact sur l'environnement, partie 1 : étude d'opportunité, p. 282)

Au cours de l'audience, plusieurs participants ont insisté pour dire que l'ouverture de l'autoroute 20 jusqu'à Mont-Joli entraînerait une réduction marquée des accidents. D'autres ont signalé que sa présence allait dorénavant être un facteur favorisant un accès plus rapide aux services de santé et d'urgence de Rimouski. La commission souscrit à cette opinion. Certes, la nouvelle liaison autoroutière ayant des caractéristiques avantageuses au plan de la géométrie et des accès contribuerait à réduire, de façon importante, le lourd bilan routier qu'affiche la région.

## Les effets sur l'agriculture

Comme il a été expliqué au chapitre 2, l'utilisation de la bande de terre expropriée pour asseoir l'emprise nécessaire à cette variante entraînerait la perte d'importantes superficies agricoles. D'ailleurs, comme ces expropriations ont été faites il y a plusieurs années, certains effets se sont déjà fait sentir sur la vie agricole de la zone visée. Cependant, on ne peut attribuer à cette seule expropriation toutes les transformations qui sont survenues dans l'industrie agricole de cette région.

Au cours de l'audience, des agriculteurs de même que les représentants locaux de l'Union des producteurs agricoles sont venus expliquer la nature et l'évolution de leurs activités, de même que les répercussions diverses qu'ils entrevoyaient à la suite de la construction de l'autoroute 20.

D'ailleurs, le promoteur a fait une étude de la qualité des sols touchés par le projet. Il a aussi analysé le type de culture qui se pratiquait dans la région de 1976 à 1986 principalement. Après avoir pris en considération les aspects comme les superficies touchées, la création de résidus, les pertes nettes de terres agricoles, l'alimentation en eau, le drainage et la circulation de la machinerie, il conclut :

*[...] que la majorité des impacts ponctuels sont négatifs mineurs et à caractère permanent, ne compromettant aucunement la survie des exploitations agricoles.*

*Cependant, neuf exploitations subissent un impact négatif moyen en raison de l'importance de la superficie en culture qui est affectée par le lien autoroutier. Cinq de ces exploitations sont situées dans le secteur de Sainte-Luce et quatre dans le secteur de Sainte-Flavie.*

(Étude d'impact sur l'environnement, partie 2 : étude environnementale, p. 179)

L'audience aura permis à quelques agriculteurs de venir expliquer que, depuis plusieurs années, de nombreuses entreprises agricoles se sont engagées dans de nouvelles cultures. Bien que le portrait fait par le promoteur était probablement fidèle à la situation au milieu de la dernière décennie, ces agriculteurs ont affirmé que l'agriculture d'aujourd'hui était bien différente puisque, d'une vocation principalement laitière, elle s'oriente de plus en plus vers la production maraîchère et horticole.

Le porte-parole du MAPAQ a confirmé les changements survenus et émis l'opinion que l'agriculture de la région jouissait d'un dynamisme remarquable. Quant au promoteur, il a également reconnu que des changements étaient survenus depuis son étude et qu'il était disposé à examiner les mesures d'atténuation supplémentaires qui pourraient être greffées au projet.

À partir des informations fournies par le MTQ, certaines constatations peuvent être faites. Premièrement, les terres de Sainte-Luce et de Sainte-Flavie, sises entre la route du deuxième rang et les boisés plus au nord, sont des sols à haut potentiel agricole appartenant généralement aux terres de catégorie A de l'inventaire des terres du Canada. Il en est de même des terres en bordure de la route 132 Est. Dans la zone boisée de Sainte-Luce, les terres sont classées O, c'est-à-dire qu'elles ont une composition organique; elles sont également très intéressantes pour la culture.

Deuxièmement, dans la municipalité de Sainte-Luce, l'emprise expropriée se situe au deux tiers dans les terres de catégorie O en zone boisée, alors que l'autre tiers traverse des terres de catégorie A. Dans la municipalité de Sainte-Flavie, elle se situe en zone cultivée, là où les terres sont de catégories A et B.

Troisièmement, dans la partie de Sainte-Luce, elle sectionne les terres alors que dans celle de Sainte-Flavie, elle longe généralement la limite entre les terres du premier et du deuxième rang.

Ces constatations ont également été faites par des agriculteurs. Quelques-uns ont expliqué en audience qu'une telle variante ferait augmenter leurs coûts d'exploitation de façon marquée. Pour eux, cette augmentation serait due au fait que la culture maraîchère nécessite de nombreuses opérations mécaniques dans les champs. Or, comme certains n'auraient plus un accès aussi direct à leurs terres, ils devraient assumer des charges plus élevées. À ce sujet, le conseiller du MAPAQ et le promoteur ont tous deux confirmé que la culture maraîchère, de type intensif, nécessite des travaux répétés dans les champs au cours d'une même saison.

Enfin, la commission constate que cette variante créerait aux agriculteurs des difficultés d'accès à leurs terres. Bien que certains lots seraient facilement accessibles, d'autres deviendraient difficilement accessibles, voire même inaccessibles. C'est cette limitation plus ou moins forte pour les agriculteurs touchés qui aurait un effet négatif sur le profil financier de certains.

Au cours de l'audience, le porte-parole du MAPAQ a également signalé que le tracé proposé de cette variante allait traverser le territoire dans un sens perpendiculaire au lotissement. Or, à son avis, dans le premier et le deuxième rang, la nécessaire consolidation des terres se faisait généralement selon un patron nord-sud. Conséquemment, la construction de l'autoroute aurait une répercussion néfaste sur ce mouvement (M. Réginald Belzile, MAPAQ, transcription, 2 décembre 1992, p. 39).

À partir des informations supplémentaires obtenues lors de l'audience, la commission estime donc approprié de réviser l'évaluation du promoteur quant aux effets sur l'agriculture de la construction de l'autoroute 20 dans l'emprise acquise. De l'avis de la commission, il serait plus juste de croire que ce tracé entraînerait des conséquences négatives permanentes de niveau moyen et, pour certains agriculteurs, de niveau fort. Conséquemment, si ce tracé devait être retenu, une attention toute particulière devrait être accordée pour faciliter l'accès aux terres situées de part et d'autre de l'autoroute.

## **Les expropriations**

La réalisation de cette variante de l'autoroute 20 n'engagerait aucune nouvelle expropriation importante. Une bande de 90 mètres a déjà été acquise par expropriation. Cela ne fait aucun doute et personne à l'audience n'a contesté sa légitimité. Cependant, quelques expropriations mineures pourraient possiblement



être nécessaires pour la réalisation de travaux, chemins de traverse et routes de desserte, essentiels à l'exploitation des terres non ou difficilement accessibles par la route 132 Est et la route du deuxième rang.

## La qualité de vie

Des relevés ont permis au promoteur de décrire le bruit ambiant le long des routes du quadrilatère à l'étude. À partir de ces relevés et des projections de débits, il a évalué que l'ouverture de l'autoroute 20 allait entraîner une diminution du bruit pour l'ensemble des routes étudiées. Selon ses calculs, cette diminution serait significative surtout aux abords des routes 298 et du deuxième rang. Par ailleurs, le promoteur estime qu'en raison de la pente de 7 % dans la partie nord de la route 132 Sud-Est, cette zone conserverait un climat sonore encore élevé.

Bien que la diminution de la circulation sur la route du deuxième rang entraînerait une réduction du bruit provenant de cette route, la commission désire aussi signaler qu'une nouvelle source de bruit toucherait les personnes habitant le long de la route du deuxième rang, advenant la réalisation de l'autoroute 20. En effet, la circulation automobile sur l'autoroute produira une onde sonore audible pour ces personnes. Cela serait le cas notamment pour les familles établies dans la courbe de la route du deuxième rang au voisinage du ruisseau des Prairies.

## Les commerces locaux

Tous les participants s'accordent à dire que la construction de l'autoroute 20 jusqu'à Mont-Joli occasionnerait des chutes significatives du chiffre d'affaires des commerces établis le long de la route 132 Est. Selon le promoteur, cet impact négatif serait important :

*Le plus fort impact de l'autoroute se fera sur la clientèle passante. Les commerces dont c'est la principale source de revenu risquent d'être fortement touchés. Ces commerces sont situés principalement à Sainte-Flavie [...]. En termes de chiffre d'affaires, la perte de la clientèle de passage est évaluée à moins de 500 000\$, soit près de 10 % du chiffre d'affaires global.*

*En ce qui concerne la perte de clientèle touristique, les pronostics les plus pessimistes des propriétaires de commerces peuvent se chiffrer à plus de 30 % du chiffre d'affaires global, soit plus de 1,2 million de dollars. Ainsi, la perte totale de clientèle de passage et touristique représenterait près de 2 millions de dollars, soit environ 40 % du chiffre d'affaires global.*

(Étude d'impact sur les commerces routiers situés en bordure de la route 132, p. 7)

Lors de l'audience, plusieurs de ces commerçants ont exprimé leurs craintes. De l'avis de quelques-uns, la déviation de la circulation fera perdre probablement 50 %, voire 70 % du chiffre d'affaires de certaines entreprises. Nul doute que, si c'était le cas, ces entreprises ne sauraient survivre. Pour étayer leurs appréhensions, des commerçants ont fait état des effets adverses qu'aurait eu l'ouverture du tronçon Le Bic-Rimouski sur des entreprises installées sur la route 132. Un des participants à l'audience relate ainsi la situation à laquelle feraient face ces commerçants rimouskois :

*[...] j'ai fait une enquête les 7 et 8 janvier 1993 auprès de huit marchands qui ont été affectés par l'ouverture en novembre 1992 du tronçon Bic-Rimouski. Tous ont affirmé avoir eu une diminution de leur chiffre d'affaires d'au moins 14 % et jusqu'à 37 % pour certains. Certains commerçants ont congédié des employés et d'autres envisagent de le faire. L'un d'eux pense déjà à fermer ses portes.*

(Mémoire de Mme Nicole Guay, p. 2)

Cette baisse du volume d'affaires décriée par les commerçants du boulevard Saint-Germain Ouest à Rimouski a d'ailleurs été évoquée précédemment. Quel que soit le soin pris pour chercher à évaluer avec plus de précision l'impact de la construction de la route 20 sur les commerces, il est admis que ceux établis le long de la route 132 y perdraient. Vraisemblablement, d'autres commerces de la région bénéficieront de la construction éventuelle de cette liaison autoroutière mais, de l'avis de la commission, cette variante entraînerait un impact négatif majeur pour les commerces routiers de la route 132 Est.

## Des avantages... et des inconvénients

En résumé, la variante autoroute 20 à une chaussée dans l'emprise expropriée aurait les avantages suivants. Elle améliorerait la desserte locale et favoriserait les échanges interrégionaux. Elle entraînerait aussi une diminution des risques d'accidents dans la zone à l'étude. De plus, en améliorant le climat sonore pour une bonne partie du réseau routier, en particulier sur la route 132 Est, elle contribuerait à relever légèrement la qualité de vie des riverains. Par contre, si aucune mesure d'atténuation additionnelle n'était adoptée, elle aurait deux impacts négatifs sérieux : l'un sur l'agriculture et l'autre sur les commerces routiers établis en bordure de la route 132 Est.

## L'autoroute 20 à une chaussée dans une nouvelle emprise

Dès la première partie de l'audience, un agriculteur a signalé qu'à son avis, la bande expropriée dans les années 1970 n'offrait pas une solution optimale du point de vue des considérations agricoles et, notamment, du développement durable. Commentant le tracé du MTQ, il s'exprimait ainsi :

*[...] on le voit, [le tracé projeté] passe carré dans les belles terres.*

*[...] comment ce qu'on peut faire en bonne conscience pour dire que l'autoroute est vraiment à un endroit où ça sera le mieux pour les générations à venir ? [...] Parce que moi, quand je vois les lois actuelles du zonage agricole qui sont contre le morcellement des terres, je ne peux pas, comme producteur, admettre que ce soit bon [le tracé projeté].*

(M. Victor Carrier, transcription, 2 décembre 1992 (après-midi), p. 180-181)

C'est ainsi que dans la foulée de cette inquiétude, quelques propositions ont été formulées par le milieu agricole. Toutes avaient le même dénominateur commun : il faudrait déplacer vers le nord le tracé de l'autoroute 20, dans sa section comprise entre la route 298 et le Gros Ruisseau. En corrigeant ainsi le tracé, l'autoroute projetée serait davantage construite dans une zone boisée à l'ouest de la route Carrier alors qu'à l'est, comme il est proposé par le promoteur, elle se situerait, *grosso modo*

aux frontaux des terres du premier et du deuxième rang. De cette manière, les exploitations des agriculteurs de Sainte-Luce seraient moins touchées que dans le cas du tracé du MTQ. Selon les informations que la commission a pu obtenir du porte-parole du MAPAQ, la variante qui recevrait un certain appui du milieu agricole serait celle décrite au document déposé C25. Cette proposition consisterait à prolonger l'autoroute dans une nouvelle emprise, laquelle aboutirait à environ 3 000 pieds plus au nord de l'emprise actuelle, au chaînage correspondant au lot 3 de Sainte-Luce. À partir de ce point, le tracé suivrait une courbe pour rejoindre le lot 147 de Sainte-Flavie et se poursuivre vers l'est dans l'emprise existante. Cette variante ainsi que le tracé proposé par le MTQ sont présentés à la figure 5.

Tant pour le MAPAQ que pour les agriculteurs de la partie ouest de la zone étudiée, cette variante aurait des effets moins néfastes sur l'agriculture. Les commentaires du porte-parole du MAPAQ fait état de ces effets positifs :

*[...] le déplacement du tracé de la route projetée vers le nord avantagera la majorité des producteurs agricoles en donnant à ceux du rang 2 l'accès aux terres cultivées. Le producteur agricole situé sur la 132, qui sera affecté, héritera de surfaces agricoles délaissées par les producteurs du rang 2, et des autres surfaces agricoles en bordure de la route 132 à l'est et à l'ouest de chez lui.*

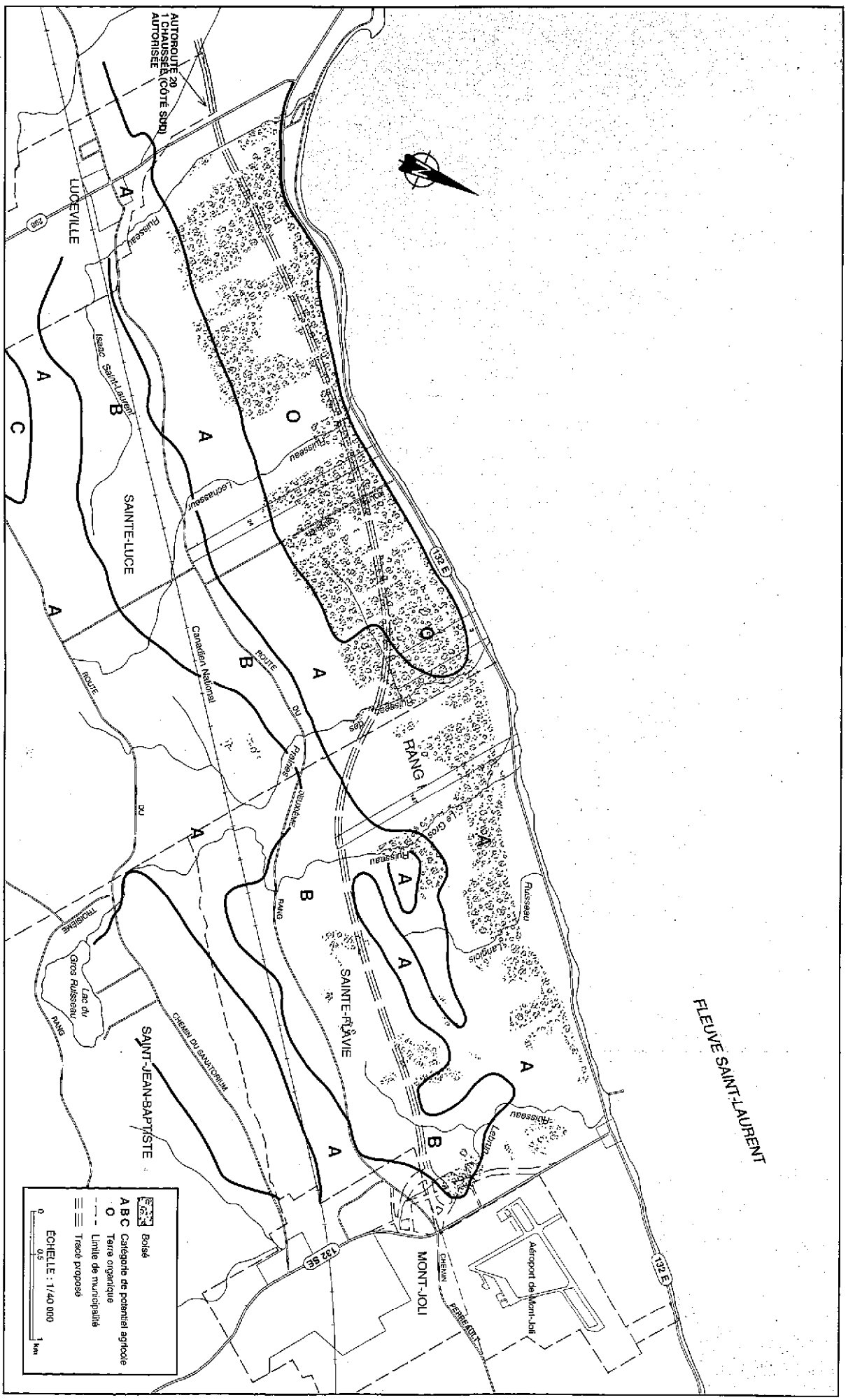
*[...] Le déplacement du tracé vers le nord [...] a l'avantage d'éliminer, en très grande partie, le morcellement qui résultait de l'ancien tracé suggéré par le ministère des Transports du Québec.*

[...]

*Ce nouveau tracé, en passant plus en forêt, éliminerait une bonne partie de l'érosion éolienne et des brise-vent requis pour diminuer cette érosion.*  
(Document déposé B10, p. 1-2)

D'autres commentaires du porte-parole du MAPAQ viennent rappeler qu'une telle modification amènerait une réduction des travaux qui, autrement, pourraient être nécessaires pour permettre aux agriculteurs d'avoir un meilleur accès à leurs terres situées de part et d'autre de l'autoroute projetée.

Figure 5 La proposition d'un groupe d'agriculteurs pour un nouveau tracé



Sources : Étude d'impact, partie 2, décembre 1989, carte 4 et documents déposés C25 et M48.

Liaison autoroutière Sainte-Luce - Mont-Joli

	Bois
	ABC Catégorie de potentiel agricole
	O Terre organique
	- - - Limite de municipalité
	== Tracé proposé

ECHELLE : 1/140 000

0 0.5 1 km



Le promoteur a été invité à examiner cette proposition et il a fait notamment les commentaires suivants. Après avoir confirmé que cette deuxième variante permettrait à des producteurs de récupérer certains résidus agricoles au nord du tracé initial (variante 2.1), le MTQ fait cependant remarquer qu'elle causerait par ailleurs le sectionnement d'autres propriétés. Certaines de ces propriétés sont en bordure de la route 132 Est et ne sont pas touchées par le projet d'autoroute à une chaussée dans l'emprise existante. D'autres, déjà touchées par la variante initiale, verraient leur situation s'aggraver.

Le promoteur estime, de plus, que cette variante dégraderait le climat sonore pour les habitants de la route 132 Est, entraînerait une augmentation du coût du projet et aurait des effets négatifs au plan de la sécurité. Il estime que la sécurité des automobilistes serait moins élevée que dans le cas du tracé initial, parce que cette seconde variante serait plus sinueuse :

*Sur le plan de la sécurité, le tracé proposé [...] réduirait de façon appréciable la visibilité au dépassement et par conséquent aurait une incidence négative sur le niveau de service de l'autoroute qui ne comportera qu'une seule chaussée en première étape.*

*Les possibilités de dépassement sont surtout limitées par la distance de visibilité mais aussi par la circulation en direction opposée. Cette situation pourrait occasionner des dépassements hasardeux en zone interdite avec des conséquences sur la sécurité des usagers. Des études rapportent effectivement que près de 35 % des gens qui étaient forcés de suivre des véhicules lents sur une distance de 8 km ou moins ont dépassé en zone interdite.*

(Document déposé A23, p. 3)

Il ajoute aussi que le déplacement de l'autoroute vers le nord se traduirait en des coûts directs et indirects de l'ordre de 6 millions de dollars. Selon ses calculs, les coûts de construction de la chaussée augmenteraient de 500 000\$, auxquels il faudrait ajouter une somme de 2 100 000\$ pour compléter les nouvelles expropriations. Par ailleurs, on devrait imputer aux coûts du projet les montants versés antérieurement pour faire l'expropriation des terres touchées par le tracé de la variante retenue par le promoteur. Le MTQ évalue cette somme à 3,4 millions de dollars. De plus, le promoteur note que ces coûts ne tiennent pas compte des pertes

financières qui proviendraient de la vente à rabais des parcelles de lot situées dans la partie de l'emprise qui serait libérée, puisque celles-ci seraient maintenant enclavées entre des lots de mêmes propriétaires.

Enfin, le MTQ fait remarquer que la réalisation d'une telle variante exigerait un report des travaux en raison de la longueur du processus d'expropriations. La commission signale qu'une étape de ce processus consiste à obtenir l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole. À ce sujet, elle a appris du président de cet organisme, M. Jean Proteau, que le temps requis moyen d'analyse devant ce tribunal administratif est d'environ quatre mois, après réception d'un dossier complet.

À la suite des opinions émises par le porte-parole du MAPAQ et des commentaires du promoteur, la commission en vient à la conclusion de ne pas soutenir cette variante. La commission fonde sa position sur le fait qu'elle accorde une priorité de premier niveau à la sécurité de la solution à retenir. De plus, elle n'a pu obtenir une opinion définitive et sans équivoque sur les répercussions qu'aurait cette variante sur l'agriculture. Puisque celle-ci lui a été présentée tardivement, la commission n'a pu mesurer réellement comment ce tracé était accueilli par l'ensemble des producteurs agricoles et des propriétaires de lots ainsi que des administrations locales. Bien qu'elle n'ait pu réviser avec précision les estimations de coûts supplémentaires avancés par le MTQ, la commission croit qu'ils sont d'un ordre de grandeur qui milite contre cette variante.



## L'autoroute 20 à deux chaussées dans l'emprise existante

Une troisième variante a été brièvement esquissée lors de l'audience. Elle consiste en la construction d'une autoroute standard à deux chaussées séparées. Cependant, aucun des participants à l'audience n'a avancé cette variante comme une nécessité immédiate. Elle a toutefois été évoquée par quelques-uns comme un objectif à atteindre. Le Conseil régional de concertation et de développement du Bas-Saint-Laurent, par exemple, fait part du point de vue suivant :

*Bien que le projet actuel constitue une amélioration du réseau routier, précisons toutefois que notre objectif d'améliorer la sécurité et de faciliter la circulation sur ce tronçon ne sera complètement atteint que le jour où l'autoroute aura une chaussée double et séparée.*

(Mémoire du Conseil régional de concertation et de développement du Bas-Saint-Laurent, p. 2)

Vu sous cet angle et pour quelques participants à l'audience, la construction d'une deuxième chaussée améliorerait la fluidité et diminuerait encore les risques d'accidents dans la région.

Finalement, malgré que les précisions du promoteur indiquent, qu'à son ouverture, la nouvelle autoroute à une chaussée aurait un niveau de service D, la commission juge que la construction de l'autoroute 20 à deux chaussées n'est motivée par aucune nécessité immédiate. Certes, une cote D sur l'autoroute à une chaussée signifierait que la fluidité de la circulation serait insatisfaisante par moment. Cependant, la commission croit que certains facteurs pourraient permettre de conserver un niveau de fluidité efficace. L'un de ces facteurs sera évidemment le fait que l'autoroute projetée serait sans accès. Un autre facteur réside dans l'ensemble des mesures qui seront suggérées dans le prochain chapitre pour inciter les touristes à quitter l'autoroute à la hauteur de la route 298 afin qu'ils commencent le circuit de la Gaspésie par Sainte-Luce et Sainte-Flavie.

## **Retenir le projet d'autoroute à une chaussée dans l'emprise existante**

Au terme de l'examen des avantages et inconvénients des cinq variantes portées à son attention, la commission fait les constatations suivantes.

La variante consistant en la construction de l'autoroute 20 à une chaussée, en première phase, dans l'emprise déjà expropriée, s'avère la meilleure solution à la condition que des mesures d'atténuation suffisantes soient mises de l'avant.

Le chapitre suivant précise les vues de la commission sur ces mesures qui devraient être réalisées afin de rencontrer davantage les objectifs poursuivis et de minimiser le plus possible les impacts négatifs qu'auront à subir les agriculteurs du deuxième rang et les commerçants de la route 132 Est entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie.

---

## Chapitre 6 **Les objectifs à atteindre et les mesures d'atténuation**

L'analyse que la commission a faite du projet d'autoroute Sainte-Luce — Mont-Joli conclut, d'abord, à la nécessité d'un lien autoroutier puis retient, en première place, le choix du promoteur quant au tracé de l'autoroute 20, et ce, compte tenu des éléments présentés précédemment et des objectifs à atteindre.

Reconnaissant la pertinence des objectifs du projet de liaison autoroutière de Sainte-Luce — Mont-Joli poursuivis par le MTQ, la commission adhère également, sans hésitation, aux objectifs de développement des ressources que constituent l'agriculture et le tourisme pour la région. Elle est d'avis qu'il est possible d'harmoniser et de permettre le développement de chacun des potentiels sectoriels dans le respect de l'environnement et des gens qui y vivent.

Consciente de l'importance de l'objectif général de portée socio-économique et de sécurité routière qui sous-tend le projet de liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli et sensible également aux impacts négatifs significatifs que pourrait avoir ce projet sur les composantes du milieu dans sa conception actuelle, la commission a jugé utile de compléter son analyse en proposant, dans ce chapitre, quelques pistes de solutions. Ces propositions pourraient être de nature à bonifier d'une façon appréciable le projet en répondant, de manière plus adéquate, aux attentes de l'ensemble de la

population quant à la nouvelle configuration du réseau routier. Ces mesures feraient en sorte que le projet s'intégrerait davantage au milieu, en tenant compte de l'ensemble des réalités d'aujourd'hui et des potentiels d'avenir.

Après avoir entendu les positions des participants en regard de l'ensemble des secteurs d'activité de la région, la commission est convaincue que le projet proposé porte atteinte à l'utilisation du territoire et aux activités humaines qui s'y déroulent et qu'en conséquence, son design final requiert une grande vigilance. Il faut éviter que la conception et l'utilisation du lien autoroutier deviennent des facteurs de dégradation de la qualité de vie des citoyens ou une limitation du développement socio-économique d'une partie importante de la population visée.

Rappelons qu'il a été établi précédemment que le développement de la zone à l'étude était marqué par une population qui, ces dernières années, a diminué et vieilli, en plus d'être confrontée à un taux de chômage très élevé.

La commission considère que la fragilité du tissu social et économique milite pour que soient mises en œuvre toutes les mesures favorisant la protection de chacune des composantes du milieu et qu'ainsi, chacun des secteurs d'activité y trouve profit et que le plein développement puisse être envisagé.

Les éléments qu'elle propose tiennent compte des attentes exprimées par le milieu et s'appuient sur les principes du développement durable, de la protection des ressources et de leur utilisation optimale.

Dans cette perspective, le projet contribuera au développement durable s'il est compatible avec les finalités écologiques, économiques et sociales de la société québécoise. Pour la commission, aucune de ces dimensions ne devrait être volontairement favorisée ou défavorisée au détriment d'une autre. Or, il a été démontré précédemment que la variante de l'autoroute 20 à une chaussée dans l'emprise expropriée allait nuire à un segment majeur de l'économie régionale et amènerait une perte d'accès à d'importantes ressources agricoles de premier choix.

Conséquemment, et puisque le projet ne semble pas porter atteinte aux aspects écologiques, la commission croit qu'une attention particulière doit être apportée à la conception de mesures correctrices destinées à donner aux personnes touchées et à toute la collectivité la possibilité de mettre en valeur et de tirer profit des ressources du milieu.

Ainsi, les avenues de solutions proposées ci-après visent plus particulièrement à :

- augmenter la sécurité sur le chemin Perreault et sur la route 132 Est;
- faciliter et activer le développement régional sans compromettre le développement local, particulièrement en ce qui a trait au potentiel récréo-touristique du secteur Sainte-Luce—Sainte-Flavie et à son développement;
- permettre la mise en valeur des sols et le développement de l'agriculture de la région;
- permettre l'utilisation polyvalente du milieu.

## **L'augmentation de la sécurité sur le chemin Perreault et sur la route 132 Est**

De l'avis de la commission, la construction de la liaison autoroutière Sainte-Luce—Mont-Joli serait de nature à améliorer considérablement la sécurité des usagers de l'ensemble du réseau routier de la zone étudiée. Ainsi, la route 132 Est se verrait soulagée d'une très grande partie des véhicules lourds et d'une proportion importante des automobiles qui utiliseraient la liaison autoroutière Sainte-Luce—Mont-Joli. L'autoroute allégerait aussi le deuxième rang d'une grande partie du trafic lourd et des automobiles en transit sur ce rang agricole. De cette façon, les conflits d'utilisation et les risques potentiels d'accidents sur ces routes seraient réduits de façon significative. Ainsi, la construction d'un lien autoroutier distinct de la route 132 Est apparaît comme une solution hautement souhaitable pour répondre à l'objectif général de sécurité routière.

Cependant, le concept initial du carrefour à Mont-Joli, tel qu'il a été présenté à la figure 4, augmenterait la circulation et, par voie de conséquence, les risques d'accidents sur le chemin Perreault (deuxième rang Est). En effet, cette configuration de l'intersection inciterait les utilisateurs de l'autoroute à poursuivre

leur route vers Grand-Mitis en utilisant le chemin Perreault, une route de desserte locale à vocation principalement agricole qui ne possède pas les caractéristiques propres à répondre adéquatement à cette situation.

### **Choix d'un carrefour à Mont-Joli**

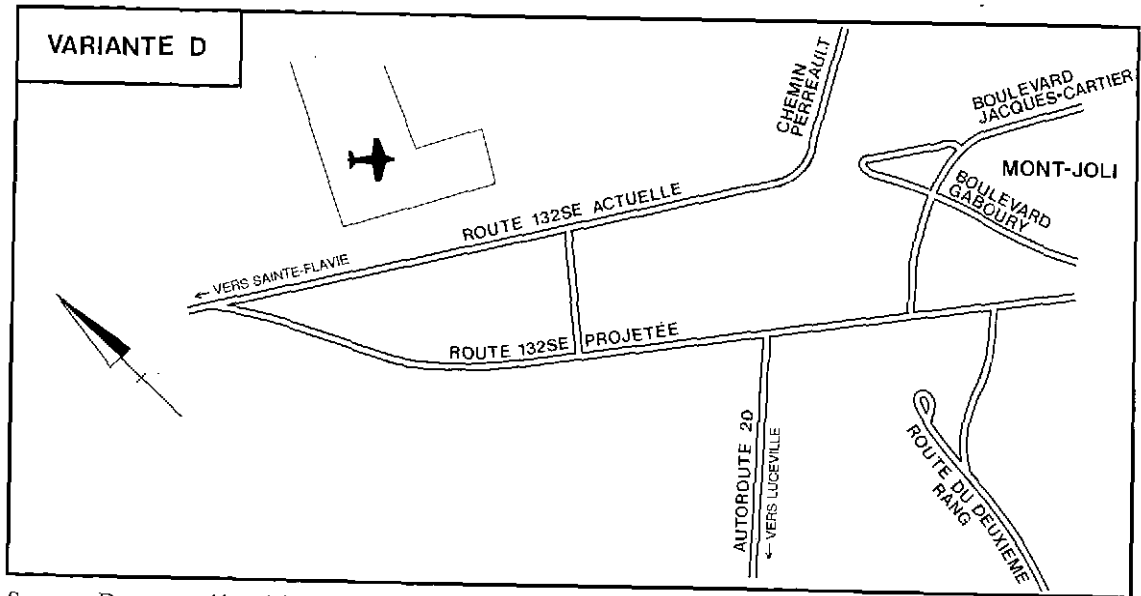
Selon la commission, la conception de ce carrefour devrait permettre de rencontrer les objectifs suivants :

- s'intégrer aux artères urbaines de Mont-Joli;
- décourager la circulation de transit sur le chemin Perreault en canalisant la circulation se dirigeant vers Matane par Sainte-Flavie;
- dégager l'aéroport;
- assurer la sécurité dans les voies constituant le carrefour;
- ne pas compromettre le prolongement éventuel du lien autoroutier vers Grand-Mitis;
- permettre un accès rapide aux services d'urgence.

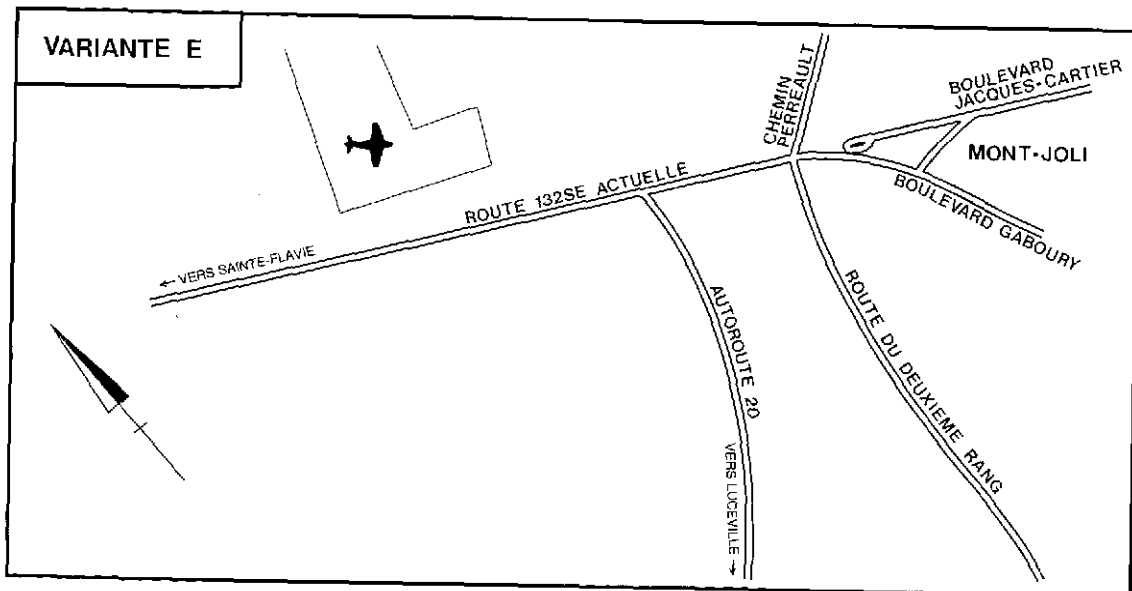
À la demande de la commission lors de la première partie de l'audience, le promoteur a développé et déposé trois variantes d'aménagement pour le carrefour à Mont-Joli. La configuration de ces trois variantes A, B et C a été illustrée précédemment (chapitre 2, figure 4). La figure 6, qui suit, présente les variantes D, E et F proposées par des citoyens au cours de l'enquête. Ces dernières variantes ont comme caractéristique de terminer le lien autoroutier par un carrefour en T, perpendiculaire à la 132 Sud-Est. À ce sujet, la commission a obtenu des avis techniques quant à l'aspect sécuritaire d'un tel carrefour. C'est ainsi que le MTQ considère qu'un carrefour en T est généralement peu sécuritaire. Cette opinion a été confirmée par un expert externe, M. Claude Lupien, professeur à l'Université de Sherbrooke qui a agi à titre d'aviseur de la commission relativement à certains aspects techniques reliés à la configuration routière.

Le tableau 11, quant à lui, évalue chaque variante en rapport avec les objectifs à atteindre.

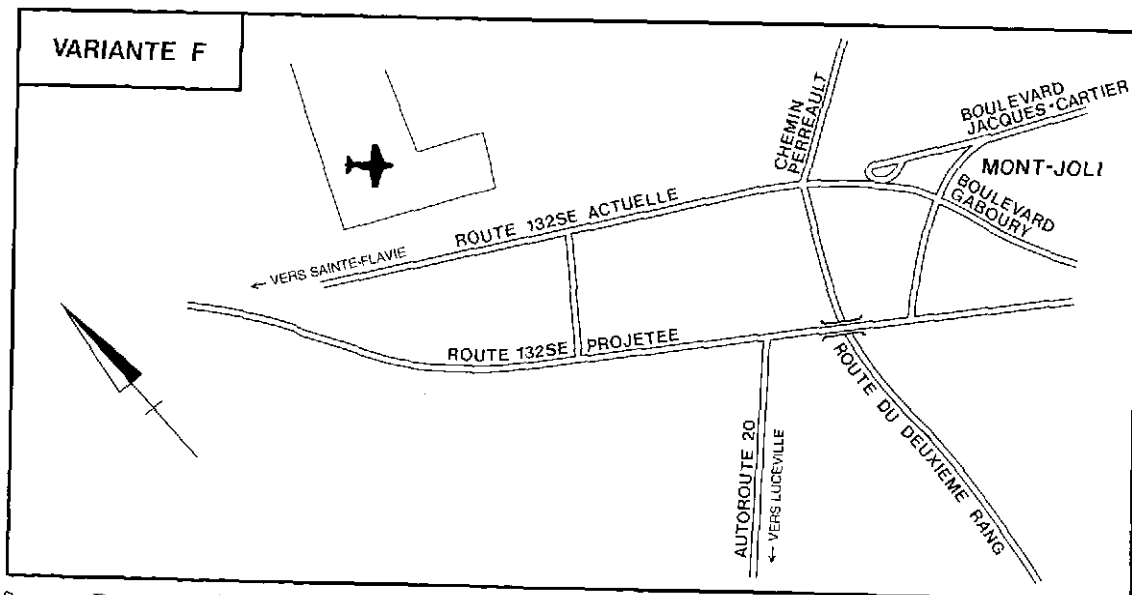
**Figure 6 Le carrefour de Mont-Joli : les variantes des citoyens**



Source : Document déposé C27.



Source : Document déposé C27.



Source : Document déposé C29.

**Tableau 11 Comparaison des variantes pour le carrefour à Mont-Joli**

Objectifs	Concept initial	Variantes					
		A	B	C	D	E	F
1. Intégrer les artères urbaines de Mont-Joli.	1	1	1	1	2	2	3
2. Décourager la circulation de transit sur le chemin Perreault en canalisant la circulation se dirigeant vers Matane par Sainte-Flavie.	4	3	2	1	1	2	2
3. Dégager l'aéroport.	4	1	1	1	1	4	1
4. Assurer la sécurité dans les voies constituant le carrefour.	2	2	2	1	3	3	4
5. Ne pas compromettre le prolongement éventuel du lien autoroutier vers Grand-Mitis.	1	1	1	1	3	4	1
6. Permettre un accès rapide aux services d'urgence.	1	1	2	3	3	1	1

Cote d'atteinte de l'objectif

- 1 = maximum
- 2 = moyen
- 3 = minimum
- 4 = négatif

Source: la commission.

Pour la commission, la variante C se dégage comme celle rencontrant le mieux les objectifs à atteindre. Ce choix implique que le nouveau tronçon de la route 132 Sud-Est vers Sainte-Flavie prévu pour être réalisé en 2<sup>e</sup> étape du projet le serait dès la 1<sup>re</sup> étape de construction de l'autoroute.



## **Limitation du camionnage de transit**

Afin de réduire les risques d'accidents sur le chemin Perreault, une autre mesure a été discutée lors de l'audience. Cette mesure concerne la limitation du camionnage. Bien que présentant des avantages certains, cette mesure apparaît presque impossible d'application, puisque ce rang est agricole et que des véhicules lourds s'y rendent pour desservir ses riverains ou encore appartiennent à ceux-ci (transcription du 19 janvier 1993 (après-midi), p. 145). Cette question mérite d'être étudiée attentivement par la municipalité de Sainte-Flavie et les personnes qui habitent ce rang avant que ne soit prise une décision concernant la limitation de la circulation du trafic lourd sur le chemin Perreault. Le porte-parole du MTQ a précisé lors de l'audience que :

*Habituellement, ce sont des demandes qui sont faites par les contribuables d'une municipalité donnée, et c'est en concertation qu'on s'entend pour interdire le trafic lourd ou pour imposer toute autre interdiction.*

(M. Jean-Louis Loranger, ministère des Transports, transcription, 1<sup>er</sup> décembre 1992 (soirée), p. 19)

Même avec une autoroute qui se rendrait à Mont-Joli, la commission est d'avis que des corrections devraient être apportées afin d'améliorer la sécurité de la route 132 Est pour favoriser son utilisation par les touristes et ses usagers habituels.

## **Corrections des sites dangereux**

En référence au document déposé par le DSC du Centre hospitalier régional de Rimouski et intitulé *Sites dangereux — Identification et priorisation des sites dangereux de la MRC de La Mitis* (document C10), les sites dangereux sur la route 132 Est entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie sont les suivants :

- le tronçon de la route 132 Est compris entre la sortie ouest de la municipalité de Sainte-Flavie et la route Langlois;
- le tronçon de la route 132 Est compris entre le commerce «Le Capitaine homard» et la rue Poirier;
- l'intersection de la route 132 Est et de la route 298 à Sainte-Luce.

Dans le cas des deux premiers sites identifiés, la commission laisse aux autorités responsables le soin de choisir les solutions les plus appropriées. Cependant, pour ce qui est de l'intersection de la route 132 Est et de la route 298, la commission est d'opinion qu'un feu de circulation serait de nature à éviter des accidents.

## **Pour un développement à la fois local et régional et une mise en valeur du potentiel récréo-touristique du secteur Sainte-Luce — Sainte-Flavie**

Tout en reconnaissant l'importance de la liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli comme catalyseur du développement régional, la commission est également sensible aux préoccupations justifiées des commerçants de la route 132 Est localisés entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie. Elle est convaincue que des impacts socio-économiques sérieux toucheraient ces commerçants à la suite d'une baisse certaine de l'achalandage sur cette route, advenant la réalisation de la liaison autoroutière selon le concept proposé par le MTQ.

### **L'aménagement de la voie de sortie à Luceville**

Afin d'assurer le plus possible le maintien et même la croissance du développement de la zone comprise dans l'axe Sainte-Luce — Sainte-Flavie sur la route 132 Est, la commission est d'avis qu'il est primordial, entre autres mesures, que le carrefour de l'autoroute à l'approche de Luceville soit conçu de telle sorte que le touriste se dirigeant vers la côte nord de la Gaspésie soit incité à quitter l'autoroute à la hauteur de la route 298. La commission juge que le carrefour proposé par le MTQ pour la sortie à Luceville serait adéquat à condition de modifier d'une façon importante la voie de sortie. Elle est d'opinion qu'un aménagement se rapprochant des types bifurcation majeure ou voie parallèle unique serait de nature à diriger le touriste vers la route panoramique (annexe 6). À titre d'exemple, on peut emprunter un tel aménagement à la sortie de l'autoroute 20, en direction ouest, à la hauteur du pont Pierre-Laporte. L'automobiliste est ainsi informé qu'il y a deux directions majeures

qui se présentent à lui, soit Québec où Montréal. Entre l'entrée dans cette bifurcation et l'intersection de la route 298, un désign sécuritaire de la sortie devrait comprendre une zone de décélération.

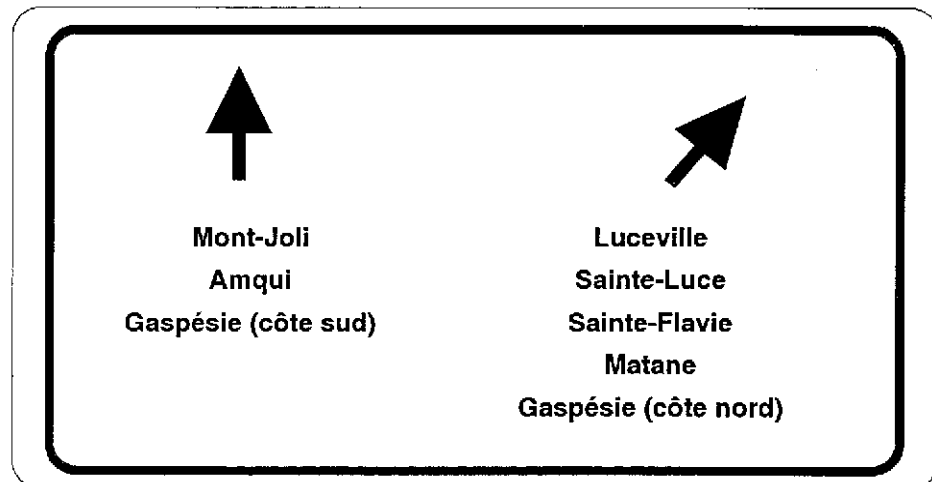
### **Un affichage et une signalisation adéquats**

Afin de signaler aux utilisateurs de l'autoroute que la visite de la Gaspésie par la côte nord devrait débiter à Sainte-Luce, soit à environ 10 kilomètres de la fin de l'autoroute, un affichage adéquat et varié devrait être mis en place sur l'autoroute en amont de la sortie de Luceville.

Parmi les mesures incitatives les plus susceptibles de convaincre les touristes d'emprunter la route 298 et la route 132 Est à partir de Sainte-Luce, il y aurait, selon la commission, l'installation, le long de l'autoroute, de trois panneaux publicitaires conformes à la *Loi sur la publicité le long des routes* (L.R.Q., c. P-44). Les messages différents et complémentaires, sur des supports installés hors de l'emprise de l'autoroute sur les 10 derniers kilomètres avant l'arrivée à la route 298, feraient la promotion de l'intérêt de la zone littorale. En compensation des répercussions économiques négatives que devront subir Sainte-Luce et Sainte-Flavie par la construction de l'autoroute, le gouvernement du Québec, par l'intermédiaire du ministère du Tourisme (MTO), devrait, avec une certaine contribution de ces deux municipalités, assumer le coût des trois panneaux à ériger le long de l'autoroute en amont de la sortie de la route 298.

En ce qui concerne la signalisation des produits touristiques («panneaux bleus»), laquelle doit se conformer à la politique de signalisation touristique du ministère des Transports, la commission, tout en reconnaissant l'intérêt, l'utilité et la rentabilité de cette catégorie de signalisation, ne croit pas qu'elle soit, à elle seule, suffisante pour influencer de façon significative les touristes à quitter l'autoroute à la hauteur de route 298 pour se diriger vers la route panoramique. Cette signalisation demeure toutefois importante et complémentaire aux panneaux publicitaires suggérés précédemment.

Reste maintenant à considérer la signalisation routière aérienne («panneaux verts») à l'approche de la route 298, qui peut influencer les voyageurs en route vers la Gaspésie. Ce panneau, placé uniquement au-dessus de la voie se dirigeant vers l'est, donnerait les renseignements comme proposés ci-dessous :



En résumé, un aménagement incitatif dans la conception et l'aménagement de la bretelle à la sortie de la route 298, côté sud, lié à une signalisation et à un affichage approprié, aurait pour effet de diriger davantage vers Sainte-Luce le tourisme allant vers la côte nord de la Gaspésie. Cette stratégie sera plus convaincante et efficace dans la mesure où le secteur Sainte-Luce — Sainte-Flavie développera ses attraits de station touristique de destination.

### **Mise en valeur du potentiel touristique**

La référence, lors de l'audience, au projet de mise en valeur de la plage à Sainte-Luce, dont la réalisation est prévue pour l'été de 1993, constitue un jalon majeur de ce développement. D'autres éléments de nature à mettre en valeur le potentiel de Sainte-Flavie ont été identifiés dans le *Plan de développement et de commercialisation touristique de la municipalité de Sainte-Flavie* (document déposé C4). Les participants appelés à discuter de ce plan de développement au cours de l'audience ont manifesté un vif intérêt pour les propositions qu'on y retrouve. Le MTO y a vu des propositions stimulantes.

Selon ce plan de développement, et afin de répondre à la clientèle touristique, il faudrait miser sur deux éléments :

*D'une part, la réputation que Sainte-Flavie aura acquise d'ici quelques années comme étant un village touristique original et accueillant où l'on retrouve plusieurs activités et attraits qui font en sorte qu'il s'agit d'une étape importante du circuit gaspésien. Cette réputation se fonde sur les acquis actuels de Sainte-Flavie (CISA, Centre d'art Marcel Gagnon, Gaspésiana, etc.) de même que sur les éléments à mettre en place tel que prévu dans ce plan de développement touristique (IML, Maison de la culture, Tour de Guet, etc.). La municipalité et le Comité économique de Sainte-Flavie ont un rôle important afin de susciter la concrétisation de ces projets et compléter le produit touristique de Sainte-Flavie.*

*D'autre part, la promotion plus agressive via le guide touristique, les panneaux publicitaires, etc. afin de positionner Sainte-Flavie comme pôle d'accueil et de services fera en sorte que les touristes, même s'ils ont une destination précise en tête, sauront qu'à la sortie de la voie de contournement se trouve un village offrant une excellente table, de l'hébergement de qualité et diversifié et tous les services requis par la clientèle touristique (poissonnerie, souvenirs, essence, etc.).*

(Document déposé C-4, p. 73-74)

Puisque les propositions de ce plan visent à répondre aux attentes des clientèles touristiques et à les retenir davantage dans la municipalité de Sainte-Flavie, il importera de le mettre en œuvre par une intervention concertée de la municipalité, de sa population et de ses acteurs privés, ainsi que des ministères concernés tels que le ministère du Tourisme, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, le ministère des Transports, le ministère de l'Industrie, de la Science et de la Technologie ainsi que Pêches et Océans Canada.

Signalons également que l'Université du Québec à Rimouski, par la voix de son porte-parole, M. Marc-André Dionne, s'est engagée à prêter main forte à sa réalisation :

*Lorsqu'il arrive des dossiers de collaboration avec le milieu, généralement on trouve, en partenariat avec les intervenants, des sources de financement qui nous permettent de pousser des analyses dans les secteurs d'activités précis.*

*Dans un cas d'espèce, j'ai l'impression qu'on peut trouver, dans le cadre d'un autre programme, des ressources pour nous aider, pour aider les intervenants touristiques à élaborer une stratégie de ce genre-là, et j'ai la conviction et ce que je vous dis, c'est que l'UQAR, par ses professeurs, sont clairement intéressés à y collaborer.*

(M. Marc-André Dionne, Université du Québec à Rimouski, transcription, 19 janvier 1993 (après-midi), p. 125)

Ainsi dégagée de la circulation lourde, aménagée de façon plus sécuritaire et dotée d'attraits touristiques, la route 132 Est pourrait attirer les touristes qui découvrirait dans la quiétude les charmes du secteur Sainte-Luce et Sainte-Flavie comme une avant-première de la Gaspésie.

## **La protection et la mise en valeur du patrimoine agricole**

Étant donné l'importance et la qualité des sols agricoles dans la zone étudiée, la commission est d'avis qu'il est primordial de mettre en œuvre les mesures appropriées pour favoriser des pratiques agricoles polyvalentes et flexibles dans le temps et l'espace. Cela signifie qu'il faudra concevoir des aménagements qui favoriseront des traverses sécuritaires de l'autoroute pour les agriculteurs dont les activités se retrouveraient réparties de part et d'autre de l'autoroute. L'aménagement de chemins de desserte serait également nécessaire pour favoriser non seulement les agriculteurs qui exploitent actuellement ces terres, mais aussi la relève.

Dans son mémoire déposé à l'audience, l'Union des producteurs agricoles de Lessard a proposé des modifications concernant l'accès aux lots touchés par le projet (figure 7) :

*[...] pour faciliter l'accès aux superficies affectées, nous demandons pour le secteur Sainte-Flavie de :*

*a) Faire un chemin de desserte au Nord du tracé à partir du lot 120 jusqu'à la limite Est du lot 108, sur une longueur approximative de 4 500 pieds;*

*b) Prévoir un chemin de traverse Nord-Sud dans le boisé situé entre le lot 120 et 118 avec sortie sur le 2<sup>e</sup> rang Ouest de Sainte-Flavie entre la division du lot 183 et 184;*

*c) Faire un chemin de desserte au Nord du tracé du lot 143 à l'Ouest jusqu'au lot 138 sur une longueur approximative de 2 500 pieds;*

*d) Prévoir un chemin de traverse Nord-Sud dans le secteur du Gros ruisseau situé dans une coulée entre les lots 143 et 142, 163 et 164 avec sortie sur le 2<sup>e</sup> rang Ouest de Sainte-Flavie.*

*Pour le secteur Sainte-Luce :*

*a) Faire, tel que prévu au projet, le chemin de traverse en bordure du ruisseau des Prairies sur le lot 266 et 4 [...];*

*b) Aménager le chemin de desserte au Nord du tracé du lot 2 Ouest jusqu'au lot 16 à l'Est sur une longueur approximative de 5 000 pieds;*

*c) Mettre en place un passage surélevé sur la route Carrier, direction Nord-Sud à multiple utilisateurs;*

*d) Faire un chemin de desserte au Nord du tracé de la route Carrier jusqu'au côté Est du lot 32 sur une longueur approximative de 4 700 pieds, ce qui désenclavera plusieurs lots.*

*(Mémoire de l'Union des producteurs agricoles de Lessard, p. 3-4)*

Les mesures d'atténuation proposées par l'UPA de Lessard en ce qui a trait aux chemins de dessertes et aux traverses de l'autoroute ont été analysées par le MAPAQ qui soutient, dans un avis à la commission présenté à l'annexe B10, le point de vue suivant :

*Ces traverses et ces routes de desserte viendront amoindrir les effets négatifs de la route sur l'agriculture, mais n'enlèveront pas tous les inconvénients. Les agriculteurs auront encore à subir leurs effets négatifs sur la rentabilité de la ferme, mais sans elles, la situation serait pire.*

[...]

*Les traverses et les chemins de desserte ont été exigés et placés uniquement dans les secteurs où les producteurs agricoles ont à faire des déplacements Nord-Sud par rapport à la nouvelle route.*

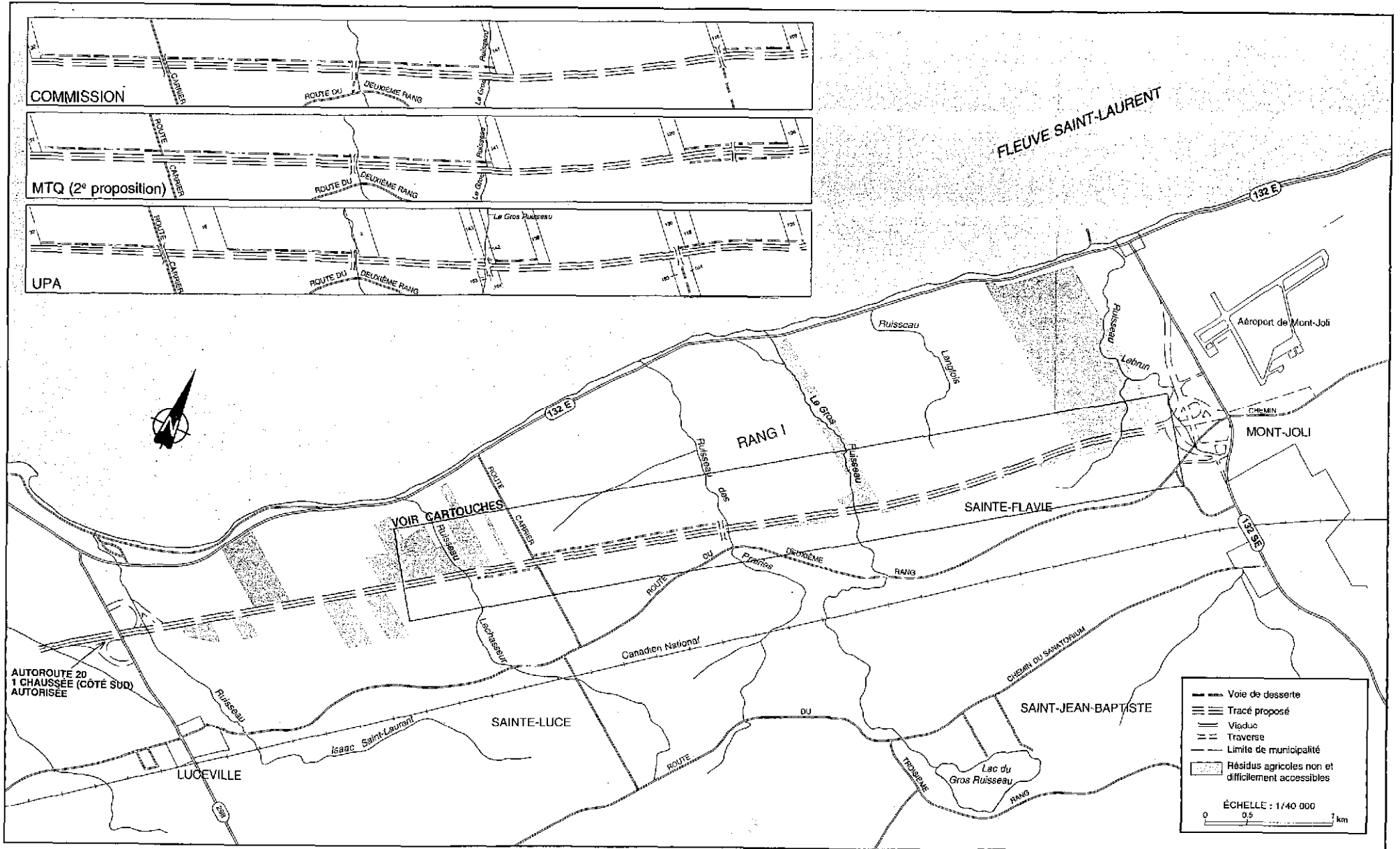
[...]

*Un nombre de traverses réduit et des chemins de desserte plus longs ne régleraient pas complètement les problèmes en raison des distances additionnelles à faire par route pour atteindre les parcelles, ce qui augmenterait les coûts et les dangers d'accidents.*

(Document déposé B10, p. 3-4)



Figure 7 Les propositions de la commission, du MTQ et de l'UPA pour les voies de desserte et les traverses



Sources : Documents déposés M36 et A23.



Dans son étude d'impact, en janvier 1991, le promoteur avait proposé une seule traverse et deux chemins de desserte. Dans un document déposé en mars 1993 (document déposé A23), le MTQ a modifié sa proposition de la manière suivante (figure 7) :

*La première traverse agricole sera localisée telle que prévue en bordure du ruisseau des Prairies avec un chemin de desserte du côté nord de l'autoroute, soit du lot 2 jusqu'à la route Carrier.*

*La deuxième traverse agricole, incluant des chemins de desserte du côté nord et du côté sud, sera localisée à l'est du projet, dans le secteur compris entre les lots 108 et 120, pour faciliter aux producteurs agricoles concernés l'accès aux terres situées de part et d'autre du projet. La localisation exacte de cette traverse est à déterminer en fonction de la topographie du terrain.*

*En regard à la traverse proposée dans le secteur de Gros-Ruisseau pour desservir la ferme Les Maraîchers Larrivée inc., le Ministère n'entend pas réaliser celle-ci, mais prévoit plutôt prolonger le chemin de desserte du ruisseau des Prairies jusqu'à son exploitation agricole, soit sur une distance d'un peu plus de 1 km pour lui donner accès par la traverse prévue au ruisseau des Prairies.*

*Également, le Ministère n'entend pas construire un viaduc sur la route Carrier compte tenu des coûts très élevés pour la réalisation d'une telle structure mais prévoit plutôt prolonger le chemin de desserte de la route Carrier jusqu'au lot 32, afin de permettre l'accès aux terres résiduelles situées au nord du tracé (lots 20 à 30) par le biais de la traverse du ruisseau des Prairies.*

(Document déposé A23, p. 6-7)

Ainsi, à la suite des avis reçus, la commission estime nécessaire que soient repensés les traverses et les chemins de desserte comme suit (figure 7) :

- Un viaduc à la route Carrier. Une telle structure assurerait, entre autres, la traverse de la machinerie agricole de très grandes dimensions (largeur et hauteur), ce qui permettrait ainsi de réduire les dimensions de la traverse

souterraine au ruisseau des Prairies pour accommoder la seule machinerie courante de dimensions plus modestes. De plus, cette structure d'accès non limitative pourrait faciliter les remembrements dans ce bassin agricole.

- Une traverse souterraine en bordure du ruisseau des Prairies et un chemin d'accès d'environ 0,25 kilomètre de long reliant la traverse de l'autoroute et le deuxième rang.
- Un chemin de desserte au nord de l'autoroute proposée du lot 32 de Sainte-Luce au lot 141 de Sainte-Flavie d'une longueur approximative de 5,5 kilomètres.
- Une traverse souterraine aux environs du lot 116 de Sainte-Flavie et un chemin de desserte d'environ 0,75 kilomètre de long du côté nord de l'autoroute proposée pour servir les lots 116 à 108, ainsi qu'un chemin d'accès d'environ 0,75 kilomètre de long reliant la traverse de l'autoroute et le deuxième rang.

La commission considère que les mesures d'atténuation précédentes constitueraient un investissement équitable propice à encourager le maintien, le bon rendement et le développement des activités agricoles sur des terres de haute qualité. La liaison autoroutière pourrait de cette façon s'intégrer davantage au milieu agricole puisque, bien que traversant de façon quasi perpendiculaire un secteur à fort potentiel et utilisation agricoles, les aménagements de traverses et de dessertes offriraient le compromis de permettre une certaine circulation entre la zone nord et la zone sud et ainsi maintiendrait la dynamique d'échange, d'association, d'acquisition et d'exploitation entre les deux zones.

Au cours de l'audience, le porte-parole du MTQ a affirmé qu'il était possible d'utiliser la partie nord de l'emprise pour implanter les voies de desserte. La commission endosse cette position jusqu'à ce que l'autoroute à quatre voies soit requise. Cette façon de faire permettrait de réduire temporairement la consommation de terres et d'utiliser pour encore plusieurs années à des fins agricoles une partie de l'emprise. Lors de la construction éventuelle de la seconde chaussée de l'autoroute, il va de soi que les chemins de desserte devront être relocalisés aux frais du MTQ, à l'extérieur de l'emprise.

Le processus de rétrocession des terres excédentaires, propriétés du gouvernement, a été discuté lors de l'audience et a fait l'objet de nombreux commentaires et avis déposés à la commission. La commission suggère la mise en place d'un comité de travail constitué du MTQ, du MAPAQ et de l'UPA pour identifier des mesures équitables aptes à répondre aux attentes du milieu quant aux questions associées à la vente et à la rétrocession des terres expropriées par le MTQ.

La commission est d'avis que le MTQ devra porter une attention toute particulière à la mise en place de brise-vent afin de contrer l'érosion éolienne et à la récupération du sol arable décapé lors de la construction de l'autoroute. Ces sols arables excédentaires devraient être mis à la disposition des agriculteurs pour être utilisés à des fins de bonification des terres.

La commission souligne que les mesures qu'elle propose au sujet de la sortie de Luceville, étant de nature à favoriser la division du trafic routier, permettraient pour une plus longue période l'utilisation à des fins agricoles de la partie nord de l'emprise. En effet, en favorisant le parcours de la route 132 Est par les touristes, l'autoroute pourrait voir son service maintenu à un niveau satisfaisant, retardant d'autant la construction de la deuxième chaussée de l'autoroute entre Sainte-Luce et Mont-Joli.

## **L'usage polyvalent des secteurs périphériques de l'autoroute**

Au cours de l'audience, quelques participants ont demandé que l'autoroute ne soit pas un obstacle infranchissable à la pratique de la motoneige, plus particulièrement en ce qui a trait aux pistes de service reliées à la piste Trans-Québec. La commission est d'avis que des ajustements pourront être faits quant à la localisation des pistes de service et que des traverses nord-sud pourront éventuellement être réalisées à la hauteur du chemin Perreault, au viaduc du chemin Carrier, ainsi qu'à la traverse sous-terrainne du ruisseau des Prairies.

Consciente de la difficulté de pratiquer de façon sécuritaire la bicyclette sur le réseau routier de la zone à l'étude et ayant été informée de l'intention de certains groupes de profiter de la construction de l'autoroute pour amener le développement d'un

réseau de pistes cyclables, la commission croit que l'utilisation des chemins de desserte pourrait constituer une étape dans l'implantation d'un réseau sécuritaire. Ce projet nécessitera de la part de ces promoteurs que soient conclues des ententes de collaboration entre les municipalités de Mont-Joli, Sainte-Luce et Sainte-Flavie, ainsi qu'avec certains propriétaires et locataires de terres.

La commission souligne qu'il faudra, une fois le projet de piste cyclable conçu et négocié avec l'ensemble des partenaires, que ces promoteurs voient avec le MTQ si certaines mesures de sécurité seraient nécessaires à mettre en place lors de la réalisation d'une telle piste cyclable.

---

# Conclusion

La liaison autoroutière projetée par le ministère des Transports du Québec entre Sainte-Luce et Mont-Joli consiste à construire, depuis la route 298 à Sainte-Luce jusqu'à la route 132 Sud-Est à Mont-Joli, une chaussée à deux voies de 11,9 kilomètres à l'intérieur d'une emprise de 90 mètres. Les terrains requis pour cette emprise ont été expropriés à compter de 1975. Selon la proposition du ministère, le tronçon d'autoroute serait réalisé entièrement en milieu agricole. Les travaux sont prévus débiter en 1998, pour une mise en service de la route en l'an 2000.

## La participation du public

L'audience publique a permis à un grand nombre de citoyens, d'organismes et de municipalités de témoigner de leurs attentes et préoccupations relatives à ce projet. Ces témoignages ont porté sur la nécessité d'un lien autoroutier pour consolider l'entité économique constituée autour des pôles urbains que sont Rimouski et Mont-Joli, sur la complémentarité des échanges qui s'y font et les déplacements générés par la répartition géographique des activités sur l'axe Rimouski — Mont-Joli, ainsi que sur la nécessité de faciliter une ouverture vers les marchés québécois et extérieurs. Plusieurs participants à l'audience ont aussi discuté de la distribution de la circulation et de la sécurité sur le réseau routier de la municipalité régionale de comté de La Mitis. En outre, le monde agricole a témoigné du dynamisme de ce secteur d'activité, alors que d'autres participants ont démontré l'importance du tourisme au plan économique pour la région et, de façon particulière, pour les commerçants établis le long de la route 132 Est entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie.

Selon les participants à l'audience, les principales répercussions positives du projet concernent la consolidation des pôles Rimouski — Mont-Joli, la réduction du temps-distance et des coûts de transport, l'amélioration des conditions de circulation sur le réseau routier de la MRC de La Mitis, celle des conditions générales de sécurité sur le réseau routier ainsi qu'une meilleure qualité de vie sur la route 132 Est.

Ce projet préoccupe surtout les commerçants situés en bordure de la route 132 Est entre Sainte-Luce et Mont-Joli, car ils craignent que la dérivation du flux automobile ait des impacts négatifs majeurs sur les activités commerciales et touristiques.

D'autre part, des agriculteurs de la région, particulièrement ceux du deuxième rang, sont inquiets du fait que la construction de l'autoroute ferait perdre des terres de haute valeur agricole et réduirait, de façon significative, l'accès aux terres réparties de part et d'autre de l'éventuelle autoroute.

Enfin, plusieurs ont proposé des mesures d'atténuation pour réduire les impacts négatifs appréhendés au moment de la construction de l'autoroute et après sa mise en service.

### **Un projet justifié**

Après avoir analysé la raison d'être du projet, la commission conclut que la mise en place de correctifs mineurs sur le réseau routier — particulièrement sur la 132 Est —, n'est pas une solution satisfaisante. La commission estime donc que le ministère des Transports du Québec a raison de mettre de l'avant un projet majeur d'amélioration du réseau routier dans la zone Sainte-Luce — Mont-Joli. Elle se base sur l'analyse du contexte socio-économique régional, sur la prévision de l'augmentation de la circulation des véhicules automobiles au cours des 15 prochaines années, de même que sur la nécessité d'améliorer la sécurité des routes dans la zone à l'étude.

Cinq variantes ont été proposées par le promoteur et les citoyens tout au cours de l'enquête et de l'audience publique. Les deux premières variantes consistent soit à élargir la route 132 à quatre voies, soit à y apporter des améliorations ponctuelles entre Sainte-Luce et Mont-Joli. Les trois autres sont à l'effet de prolonger l'autoroute 20, soit à une chaussée dans l'emprise expropriée, soit à deux chaussées dans cette même emprise, soit à une chaussée dans une nouvelle emprise.



L'ensemble de ces variantes a été analysé en tenant compte de plusieurs facteurs en vue de dégager l'option la plus avantageuse pour tous. Les éléments qui ont servi à la commission pour l'examen des variantes sont : les caractéristiques de la circulation sur le réseau local, la sécurité routière, l'effet sur l'agriculture, l'importance des expropriations qu'elles occasionneraient, la qualité de vie des riverains ainsi que les effets sur le tourisme et la vitalité des commerces routiers. Quant aux aspects biophysiques, la commission convient avec les citoyens qu'ils ne constituaient pas un enjeu environnemental dans ce projet et c'est pourquoi, ils n'ont pas servi, ici, à l'étude des variantes.

Au terme de son analyse, la commission constate que la variante « autoroute 20 à une chaussée dans l'emprise expropriée » présente le plus d'avantages pour l'ensemble de la collectivité, à la condition, cependant, que des mesures importantes soient mises en œuvre afin de réduire les impacts négatifs sérieux qui seraient autrement générés sur les commerces routiers établis en bordure de la route 132 Est de même que sur les exploitations agricoles qui utilisent les terres réparties de part et d'autre de l'autoroute projetée. Cette variante améliorerait la desserte locale et favoriserait les échanges interrégionaux. Elle entraînerait aussi une diminution des risques d'accidents dans la zone à l'étude. De plus, elle contribuerait à relever la qualité de vie des riverains, en réduisant le bruit sur une bonne partie du réseau routier, en particulier sur la route 132 Est. Cette variante s'avère la meilleure solution.

## **Développer tous les potentiels**

La commission est d'avis qu'il est possible, par des mesures appropriées, de réaliser le tronçon autoroutier Sainte-Luce — Mont-Joli en permettant le développement de chacun des potentiels sectoriels dans le respect de l'environnement et des gens qui y vivent.

En ce sens, la commission suggère des avenues de solutions qui tiennent compte des attentes exprimées par le milieu et qui s'appuient sur les principes du développement durable, de la protection des ressources et de leur utilisation optimale. De façon particulière, ces propositions visent à augmenter la sécurité sur le chemin Perreault et la route 132 Est, à faciliter et à activer le développement régional sans compromettre le développement local – particulièrement en ce qui a trait au potentiel récréo-touristique

du secteur Sainte-Luce — Sainte-Flavie à mettre en valeur les sols agricoles et, de façon générale, l'agriculture de la région, de même qu'à permettre l'utilisation polyvalente du milieu.

## **Au ministère des Transports**

Afin d'augmenter la sécurité et de réduire l'impact sur les commerces répartis le long de la route 132 Est, la commission est d'avis qu'il faut :

- **Construire le carrefour de Mont-Joli selon la variante C**, telle qu'elle est illustrée à la figure 4. Cette variante permet, en effet, une intégration aux artères urbaines de Mont-Joli, augmente la sécurité du chemin Perreault, en décourageant son utilisation comme voie de transit, et canalise ainsi davantage la circulation en route vers Matane par Sainte-Flavie. Cette variante dégage suffisamment la route 132 Sud-Est de l'aéroport de Mont-Joli et assure la sécurité dans les voies du carrefour. De plus, elle ne compromet pas un prolongement éventuel d'un nouveau lien vers Grand-Mitis.
- **Corriger le carrefour de l'autoroute à l'approche sud de la sortie à Luceville**, de telle sorte que les touristes se dirigeant vers la côte nord de la Gaspésie soient incités à quitter l'autoroute à la hauteur de la route 298 et à faire leur entrée dans cette région touristique par Sainte-Luce. Le concept de l'approche de la bretelle sud de la sortie de Luceville devrait se rapprocher des types bifurcation majeure ou voie parallèle unique, c'est-à-dire une bretelle longeant sur une certaine distance la voie principale, et être associé à une zone de décélération.
- **Mettre en place un panneau aérien de signalisation routière à l'approche de la route 298**, de façon à signifier aux voyageurs qu'ils ont le choix à cet endroit entre deux directions majeures.
- **Corriger les endroits dangereux sur la route 132 Est** entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie, de façon à permettre une circulation sécuritaire sur cette voie pour tous les touristes et ses usagers habituels. C'est ainsi que des correctifs devraient être apportés au tronçon de cette route compris entre la limite ouest de la municipalité de Sainte-Flavie et la route Langlois, ainsi

qu'au tronçon compris entre le commerce « Le Capitaine Homard » et la rue Poirier. De plus, des feux de circulation devraient être installés à l'intersection de la route 132 Est et de la route 298 à Sainte-Luce.

Pour réduire l'impact sur le milieu agricole, la commission est d'avis qu'il faut :

- **Construire une traverse souterraine en bordure du ruisseau des Prairies et un chemin d'accès d'environ 0,25 kilomètre de long reliant cette traverse à la route du deuxième rang.**
- **Construire un viaduc à la hauteur de la route Carrier.** Une telle structure assurerait, entre autres, la traverse de la machinerie agricole de très grandes tailles, ce qui permettrait ainsi de réduire les dimensions de la traverse souterraine aux abords du ruisseau des Prairies pour accommoder la seule machinerie courante. De plus, le viaduc faciliterait des remembrements dans cette zone agricole.
- **Construire un chemin de desserte au nord de l'autoroute, accessible par le viaduc Carrier et la traverse du ruisseau des Prairies depuis le lot 32 de Sainte-Luce jusqu'au lot 141 de Sainte-Flavie, d'une longueur approximative de 5,5 kilomètres.**
- **Construire une traverse souterraine aux environs du lot 116 de Sainte-Flavie et un chemin de desserte d'environ 0,75 kilomètre du côté nord de l'autoroute pour faciliter l'accès aux lots 116 à 108, ainsi qu'un chemin d'accès d'environ 0,75 kilomètre le reliant au deuxième rang.**
- **Localiser l'ensemble des chemins de desserte dans la portion non utilisée de l'emprise jusqu'à ce que la deuxième chaussée de l'autoroute à quatre voies soit construite.**
- **Porter une attention toute particulière à la protection du sol arable.** Les sols arables excédentaires provenant des travaux de construction de l'autoroute devraient être mis à la disposition des agriculteurs pour être utilisés à des fins de bonification des terres. De plus, une attention particulière devrait être apportée à la mise en place de brise-vent afin de contrer l'érosion éolienne, de même qu'au drainage des terres.

- **Mettre en place un comité de travail** constitué du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec et de l'Union des producteurs agricoles afin d'identifier des mesures équitables aptes à répondre aux attentes du milieu en ce qui a trait à la rétrocession et à la vente des terres expropriées par le MTQ.

Grâce aux traverses et aux dessertes, la liaison autoroutière s'intégrerait mieux au milieu agricole en respectant son fort potentiel puisque, bien que le scindant en deux parties, ces aménagements offriraient le compromis d'assurer une circulation entre le côté nord et le côté sud de l'autoroute. L'ensemble des mesures proposées faciliterait l'exploitation optimale des terres et aiderait à maintenir la dynamique d'échange, d'association, d'acquisition et d'exploitation des terres entre les deux côtés.

### **Au ministère du Tourisme**

La commission est d'avis que le ministère du Tourisme pourrait contribuer à atténuer certains des impacts négatifs du projet. Ce ministère devrait :

- **S'associer avec les municipalités de Sainte-Luce et de Sainte-Flavie pour concevoir et mettre en place un affichage publicitaire efficace et approprié** du côté sud de l'autoroute, avant la sortie de Luceville.

### **Aux municipalités de Sainte-Flavie et de Sainte-Luce**

Enfin, la commission estime nécessaire que les municipalités de Sainte-Flavie et de Sainte-Luce puissent :

- **Former un groupe de travail avec des partenaires** comme le ministère du Tourisme, le ministère des Transports, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, le ministère de l'Industrie, de la Science et de la Technologie, Pêches et Océans Canada, l'Université du Québec à Rimouski et les associations touristiques régionales concernées dans le but de mettre en œuvre un plan de développement et de commercialisation touristique pour ces municipalités.

## Des mesures essentielles

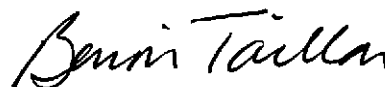
À la fin de son enquête, la commission reconnaît la nécessité de prolonger la liaison autoroutière de Sainte-Luce à Mont-Joli. Cependant, considérant la fragilité du tissu socio-économique, elle juge que les mesures qu'elle propose sont essentielles et doivent se concrétiser afin de favoriser la protection de l'environnement et de permettre à chacun des secteurs d'activité d'y trouver son profit, à l'instar de l'ensemble de la région.



Claudette Journault,  
présidente de la commission



P.-Réal L'Heureux,  
commissaire



Benoît Taillon,  
commissaire

Avec la collaboration de :

Solanges Hudon, analyste  
Phyllis Leclerc, agente d'information  
Louison Fortin, analyste



---

# Bibliographie

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DES ROUTES INC., *Normes canadiennes de conception géométrique des routes*, Québec, 1987.

CONSEIL DES AFFAIRES SOCIALES, *Deux Québec dans un : rapport sur le développement social et démographique*, Québec, Gaétan Morin éditeur, janvier 1989.

CONSEIL DES AFFAIRES SOCIALES, *Agir ensemble : rapport sur le développement*, Québec, Gaétan Morin éditeur, 1990.

CONSEIL DES AFFAIRES SOCIALES, *Un Québec solidaire : rapport sur le développement*, Québec, Gaétan Morin éditeur, 1992.

CÔTÉ, Charles, *Désintégration des régions, le sous-développement durable au Québec*, Québec, Les Éditions JCL inc., septembre 1991.

JEAN, Bruno, *Le développement local au Québec : quelques aspects de la problématique pour les régions rurales*, Communication donnée dans le cadre du Séminaire Réseau, Université du Québec, 19-20 novembre 1992.

JEAN, Bruno, *Le développement régional dans l'axe Rimouski — Mont-Joli et le projet de liaison autoroutière entre Saint-Luce et Mont-Joli*, Rimouski, UQAR, janvier 1993.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION DU QUÉBEC, *Développer les régions du Québec*, Québec, 1992.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *La politique en environnement du ministère des Transports du Québec*, Québec, avril 1992.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Étude environnementale, Liaison routière Bic — Mont-Joli, Tome I. Problématique, inventaire, analyse des solutions*. Québec, août 1987.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Étude environnementale, Liaison routière Bic — Mont-Joli, Tome II. Impacts et mesures de mitigation*. Québec, août 1987.

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA MITIS, *Schéma d'aménagement du territoire*, Québec, MRC de La Mitis, 1987.

OFFICE DE PLANIFICATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU QUÉBEC, *Bilan socio-économique 1990, Région du Bas-Saint-Laurent*, Québec, 1991.

PARÉ, Gilles, *Le réseau routier*, Québec, Publications du Québec, 1991.

*Rapport du comité sur la voirie, les réclamations et la protection de l'environnement*, présenté par M. Yvon Vallières, député de Richmond, à M. Marc-Yvan Côté, ministre des Transports, Québec, 1986.



---

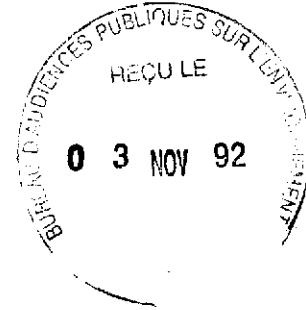
## **Annexe 1**

# **Le mandat et la constitution de la commission**



Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 29 octobre 1992



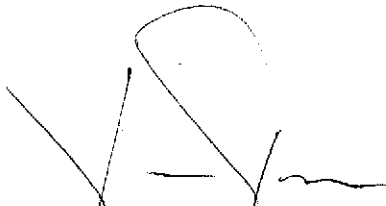
Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
QUÉBEC (Québec)  
G1R 2G5

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique relativement au projet de liaison autoroutière Sainte-Luce/Mont-Joli, et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

Le mandat du Bureau débutera le 30 novembre 1992.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



**PIERRE PARADIS**

c.c. - M. Henri Paradis, député de Matapédia  
- M. Michel Tremblay, député de Rimouski

3900, rue de Marly  
6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4  
Téléphone: (418) 643-8259  
Télécopieur: (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est  
bureau 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9  
Téléphone: (514) 873-8374  
Télécopieur: (514) 873-2413





Québec, le 3 novembre 1992

Madame Claudette Journault  
Membre permanent  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

Madame,

Le ministre de l'Environnement, monsieur Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir une audience publique relative au projet de liaison autoroutière Sainte-Luce/Mont-Joli et ce, à compter du 30 novembre 1992.

Conformément aux dispositions de l'article 2 des Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques, je vous confie la présidence de cette commission chargée de tenir enquête et audience publique sur le projet précité.

Je vous prie de recevoir, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

  
Bertrand Tétreault

c.c. M. Alain Pépin



---

## **Annexe 2**

# **Les participants aux séances publiques**





## Les participants aux séances publiques

M. Clément Audet	Comité de développement économique de Sainte-Flavie
M. Damien Banville	Norcast inc.
M. Yves Banville	Commission scolaire de La Mitis
M. Marc-Yvan Beaudoin	Comité de développement économique de Sainte-Flavie
M. Paul-André Beaudoin	Les Pêcheries Sainte-Flavie inc.
M. Gérald Beaudry	Conseil régional de concertation et de développement économique du Bas-Saint-Laurent
M. François-Xavier Beaulieu	Club de l'Âge d'Or de Sainte-Bernadette de Mont-Joli
M. Georges Beaulieu	Groupe de producteurs agricoles du 2 <sup>e</sup> rang
M. Rémi Bélanger	MRC de La Mitis
Mme Carmelle Bernier	Services Ambulanciers Porlier ltée
M. Richard Bernier	Services Ambulanciers Porlier ltée
M. Claude Boily	Citoyen de Sainte-Flavie
M. Clément Boucher	Chambre de commerce de Rimouski et le Comité de concertation régionale pour le prolongement de l'autoroute Jean-Lesage
M. Robert Bourdages	Les Transports Mitis inc.
M. Victor Carrier	Citoyen de Sainte-Luce
Mme Solange Charest	Département de santé communautaire du CHRR et le Centre hospitalier régional de Rimouski
M. Rodrigue Cloutier	Motel Au Sommeil d'Or 1987 inc.

M. Lionel Corriveau	Les employés de l'Institut Maurice-Lamontagne
M. Bernard Côté	Commission scolaire de La Mitis
Mme Éva Côté	Ville de Rimouski
M. Guy D'Anjou	Ville de Mont-Joli
M. Bernard Desrosiers	Les Pelouses de l'Est Syndicat de base de l'UPA de Lessard
M. Jean-Louis Dionne	Chambre de commerce de Rimouski et le Comité de concertation régionale pour le prolongement de l'autoroute Jean-Lesage
M. Jean-Marie Dionne	Meunerie J.B. Dionne et Fils ltée
M. Marc-André Dionne	Université du Québec à Rimouski
M. Normand Fournier	Coalition Urgence rurale
M. Léon Gaudreault	Municipalité de Sainte-Flavie
M. Michel Gauvin	Citoyen de Sainte-Flavie
M. Gilles Goulet	MRC de La Mitis
Mme Nicole Guay	Citoyenne de Sainte-Flavie
M. Jean Guimond	Municipalité de Sainte-Flavie
M. Nicolas Hallé	Les Transports Mitis inc.
M. Fabien Herpe	Citoyen de Les Boules
M. Michel Huard	Félix Huard inc.
M. Jean-François Kirallah	Association touristique régionale de la Gaspésie
M. Michel Laforest	Chambre de commerce de la région de Mont-Joli
M. Marcel Lafrance	Conseil de développement économique de La Mitis
M. Serge Larrivée	Les Maraîchers Larrivée inc.
Mme Sylvianne Leblanc	Citoyenne de Saint-Gabriel
M. Jacques Lecours	Syndicat coopératif des taxis de Mont-Joli inc.

M. Patrick Lecroq	La République enr.
M. Jean Leduc	Citoyen de Sainte-Flavie
M. Yves Lefrançois	Citoyen de Matane
M. Jean-Marc Lévesque	Chambre de commerce de la région de Mont-Joli
M. François Loiseau	Municipalité de Sainte-Luce et Corporation de développement économique de Saint-Luce
M. Robert Maguire	Département de santé communautaire du CHRR et le Centre hospitalier régional de Rimouski
M. Réal Marmen	Conseil de développement économique de La Mitis
M. Guy Michaud	Citoyen de Sainte-Flavie
M. Jean-Claude Michaud	Municipalité de Sainte-Flavie
Mme Jocelyne Michaud	Association touristique régionale de la Gaspésie
Mme Diane Morin	Les employés de l'Institut Maurice-Lamontagne
M. Florent Morin	Scierie Mitis inc.
M. Émilien Nadeau	Conseil régional de concertation et de développement économique du Bas-Saint-Laurent
M. Henri Paradis	Membre de l'Assemblée nationale
Mme Régina Paradis	Municipalité de Saint-Jean-Baptiste
M. Jean-Claude Parenteau	Syndicat de base de l'UPA de Lessard
M. Paul Patry	Le Groupe Cédrico
M. Simon Pineau	Centrap (Mitis) inc.
Mme Liliane Potvin	Projet de voies cyclables, Chambre de commerce de la région de Mont-Joli
M. Gaston Rhéault	Club de l'Âge d'Or de Sainte-Bernadette de Mont-Joli

Mme Suzanne Rioux	Citoyenne de Sainte-Flavie
Mme Carmelle Rouleau	Citoyenne de Mont-Joli
M. Roger Ruest	Syndicat de base de l'UPA de Lessard
Mme Hélène Saint-Laurent	La République enr.
M. Marcel Sergerie	Département de santé communautaire du CHRR et le Centre hospitalier régional de Rimouski
M. Claude Sirois	Ville de Rimouski
Mme Lorraine Théberge	Coalition Urgence rurale
M. Benoît Thériault	Centre d'aide aux entreprises de La Mitis
M. Gilles Thibault	Ville de Mont-Joli
M. Jean-Pierre Thibault	J.E. Goulet inc.
M. Fidèle Tremblay	Fidèle Tremblay inc.
M. Michel Tremblay	Membre de l'Assemblée nationale
M. Charles Turcotte	Lulumco inc.

---

## **Annexe 3**

# **Les documents déposés**



**Par le promoteur**

- A1     MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Avis de projet*, 26 août 1982, 8 p.
- A2     MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Étude d'impact sur l'environnement. Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli. Partie 1 : étude d'opportunité*, décembre 1989, 316 p. et 9 annexes.
- A3     MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Étude d'impact sur l'environnement. Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli. Partie 2 : étude environnementale*, janvier 1991, 198 p., 7 annexes et 11 cartes.
- A4     MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Étude d'impact sur l'environnement. Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli. Résumé*, mai 1991, 24 p. et 2 annexes.
- A5     MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Étude d'impact sur l'environnement. Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli. Réponses du ministère des Transports aux questions du ministère de l'Environnement*, avril 1992, 21 p. et 4 annexes.
- A6     MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Étude d'impact sur les commerces routiers situés en bordure de la route 132. Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli. Réponse du ministère des Transports à la question 4.3.1 du ministère de l'Environnement*, juillet 1992, 11 p. et 2 annexes.
- A7     MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli. Présentation du promoteur (acétates)*, 30 novembre 1992, 44 feuillets.
- A8     MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plans d'expropriation — Chemin Perreault, 1973-1975*, 4 cartes.
- A9     MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan de raccordement avec l'aéroport. Échangeur A-20 avec la route 132 Sud*, 1 carte.

- A10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Audience publique, première partie. Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli. Données de circulation*, 4 p.
- A11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Audience publique, première partie. Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli. Information sur les coûts des accidents selon les scénarios*, 2 p.
- A12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Taux d'accidents*, Lettre du 9 février 1988, 5 p.
- A13 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires*, Québec, Éditeur officiel, 1986, 3 p.
- A14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Recueil de procédures. Offre d'immeubles publics excédentaires aux ministères, organismes publics et aux personnes — principes généraux*, 14 novembre 1990, 4 p.
- A15 MUNICIPALITÉ DE MONT-JOLI, *Plan de zonage — Chemin Perreault*, 1 p.
- MUNICIPALITÉ DE SAINTE-FLAVIE, *Plan de zonage — Chemin Perreault*, 1 p.
- A16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Avis technique, autoroute 20 Sainte-Luce — Mont-Joli. Propositions d'aménagements, carrefour autoroute 20 et route 132*, décembre 1992, 10 p. et 3 cartes.
- A17 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Étude environnementale. Liaison routière Bic — Mont-Joli*, 1 carte.
- A18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Étude d'opportunité. Liaison routière Sainte-Luce — Mont-Joli (Secteur Bic — Mont-Joli). Les principaux centres d'activités générateurs de trafic routier*, (figure 4.7), mars 1989, 1 carte.
- A19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Étude environnementale. Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli. Milieu agricole, utilisation du sol*, mars 1989, 1 carte.



- A20 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Audiences publiques. Prolongement de l'autoroute 20, Sainte-Luce — Mont-Joli. Liste des acétates*, 2 p.
- A21 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Réponse à la question de la commission relative au mémoire « Les Maraîchers Larrivée inc. », incluant 1 carte et Plan d'expropriation n° 15-25MX, 1 carte et n° 18-25 MX, 11 cartes.*
- A22 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Loi sur la publicité le long des routes, L.R.Q., c. P-44*, Québec, Les Publications CCH/FM Ltée, 1992, 8 p.
- A23 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Projet de liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli. Commentaires du ministère des Transports en rapport avec certaines propositions formulées dans le cadre des audiences publiques sur l'environnement*, mars 1993, 11 p.

### **Par les ministères et les organismes gouvernementaux**

- B1 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement. Autoroute 20, tronçon Bic — Mont-Joli*, 22 décembre 1983, 8 p.
- B2 MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, *Avis du ministre de l'Environnement sur la recevabilité de l'étude d'impact*, juillet 1992, 3 p.
- B3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Impact de l'autoroute sur le milieu. Analyse préliminaire de la littérature et champs à explorer*, Québec, 1982, 49 p.
- B4 CLUZEAU, Patrick, *Le Québec touristique. Indicateurs sur les marchés et sur les secteurs touristiques de 1980 à 1990*, Québec, Les Publications du Québec, p. 327 et 332.

- B5 COMITÉ DE RÉFÉRENCES ÉCONOMIQUES EN AGRICULTURE DU QUÉBEC, *Lait. Budget — Alimentation au foin*, Québec, MAPAQ, décembre 1991, 8 p.
- COMITÉ DE RÉFÉRENCES ÉCONOMIQUES EN AGRICULTURE DU QUÉBEC, *Lait. Budget — Alimentation à l'ensilage d'herbe*, Québec, MAPAQ, décembre 1991, 8 p.
- COMITÉ DE RÉFÉRENCES ÉCONOMIQUES EN AGRICULTURE DU QUÉBEC, *Pomme de terre de table. Budget*, Québec, MAPAQ, avril 1991, 4 p.
- COMITÉ DE RÉFÉRENCES ÉCONOMIQUES EN AGRICULTURE DU QUÉBEC, *Gazon cultivé. Budget*, Québec, MAPAQ, mars 1985, 5 p.
- B6 ASSOCIATION TOURISTIQUE RÉGIONALE DE LA GASPÉSIE, *Plan de développement touristique régional*, août 1991, 67 p.
- B7 MINISTÈRE DU TOURISME, *La politique de signalisation du produit touristique québécois. Critères d'admissibilité*, Québec, MTO, Direction de l'accueil et des renseignements touristiques, mai 1991, 21 p.
- B8 MINISTÈRE DU TOURISME, *Répertoire des programmes de soutien à l'industrie touristique (RPSIT)*, Québec, MTO, Direction des politiques et des programmes, juin 1991, 56 p.
- B9 Lettre du ministre de l'Environnement M. Clifford Lincoln, mandatant le BAPE de tenir la période d'information sur le projet de réalisation de l'autoroute 20 de Le Bic à Sainte-Luce, 16 mai 1988, 1 p.

**Par le public**

- C1 SYNDICAT DE BASE DE L'UPA DE LESSARD, *Document de réflexion sur le tracé de la voie rapide Mont-Joli — Luceville*, 14 novembre 1992, 11 p.
- C2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Liaison routière Bic — Mont-Joli. Document de présentation*, juin 1987, 30 p.
- C3 Lettre au BAPE de Mme Jocelyne Michaud, directrice générale de l'Association touristique de la Gaspésie, 20 novembre 1992, 2 p.
- C4 SAMSON, BÉLAIR, DELOITTE ET TOUCHE, *Plan de développement et de commercialisation touristique de la municipalité de Sainte-Flavie*, février 1991, 84 p.
- C5 COALITION URGENCE RURALE, *Sur le projet d'une liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli*, 30 novembre 1992, 5 p. et annexes.
- C6 COMITÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE SAINTE-FLAVIE, *Présentation du Comité de développement économique de Sainte-Flavie à la première partie des audiences publiques sur le projet de l'autoroute Sainte-Luce — Mont-Joli*, 30 novembre 1992, 6 p. et annexe.
- C7 MICHAUD, Guy, RIOUX, Suzanne, *Avis aux citoyens résidants du chemin Perreault*, 30 novembre 1992, 4 p.
- C8 DESROSIERS, Bernard, *Aspect économique, social, activé par la notion de marketing*, 3 p. et annexes.
- C9 LES MARAÎCHERS LARRIVÉE INC., *Audience publique autoroute 20*, 5 p.
- C10 DUCHESNE, Monique, *Sites dangereux, Volet 2, Identification et priorisation des sites dangereux de la MRC de La Mitis*, Rimouski, Département de santé communautaire et Centre hospitalier régional de Rimouski, mai 1990, 62 p. et 3 annexes.

- C11 DUCHESNE, Monique, *Situation des accidents routiers sur le tronçon de la route 132 compris entre Sainte-Flavie et Cacouna*, Rimouski, Département de santé communautaire et Centre hospitalier régional de Rimouski, 9 p.
- C12 GROUPE DE COMMUNICATION CONTACT, *Résultats. Sondage effectué pour le compte de la ville de Mont-Joli. Projet de la construction du tronçon de l'autoroute 20 entre Saint-Luce et Mont-Joli*, 22 décembre 1992, 4 p.
- C13 GROUPE DE COMMUNICATION CONTACT, *Sondage – Groupe de communication contact – CFLP*, 10 décembre 1992, 2 p.
- C14 Résolutions des municipalités de Rimouski, Matane, Gaspé, Sainte-Anne-des-Monts, Pointe-au-Père, Rimouski-Est, Cap Chat, Baie-des-Sables, Saint-Jean-de-Cherbourg, Sainte-Félicité, Petit Matane, Saint-Léandre, Saint-Luc-de-Matane, Saine-René-de-Matane, Saint-Jérôme-de-Matane, Grosses-Roches, Saint-François-Xavier-des-Hauteurs, Les Méchins, et des MRC de Rimouski-Neigette, de la Matapédia, de Matane, de Denis-Riverin, de La Mitis ainsi que du Cégep de Rimouski.
- C15 VILLE DE MONT-JOLI, *Plan d'urbanisme, ville de Mont-Joli*, novembre 1991, p. 12 et 30, 1 carte.
- C16 Lettre du préfet de la MRC de La Mitis, M. Rémi Bélanger, à M. Robert Bourassa, 15 juin 1992, 4 p.
- C17 Revue de presse déposée par la ville de Mont-Joli, journal *L'Information*, 4 octobre, 8, 15, 22 et 29 novembre et 6 décembre 1992.
- C18 LA COMMISSION SCOLAIRE DE LA MITIS, *Mémoire au BAPE, Annexe 2*, janvier 1993, 2 p.
- C19 Lettre de Mme Liliane Potvin, MRC de La Mitis, au BAPE, 21 janvier 1992, 3 p. et annexe.
- C20 CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA MITIS, *Portrait des secteurs manufacturier et commercial de La Mitis et de Sainte-Flavie*, 6 p.

- C21 ECONOSULT LAVALIN, *Étude et stratégie d'opportunités de développement. Rapport final*, Conseil de développement économique de La Mitis, août 1988, 177 p. et 8 annexes.
- C22 CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE SAINTE-LUCE, *Informations sur le zonage de terrains à l'ouest du carrefour des routes 132 et 298*, 20 janvier 1993, 2 p. et 2 cartes.
- C23 CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA MITIS, *Tronçon autoroutier Sainte-Luce — Mont-Joli*, 28 janvier 1993, 2 p.
- C24 Lettre de M. Fabien Herpe au BAPE, 27 janvier 1993, 3 p.
- C25 Lettre de M. Bernard Desrosiers, président du Syndicat de base de l'UPA de Lessard et des Pelouses de l'est inc., au BAPE, février 1993, 8 p. et 4 cartes.
- C26 Lettre de M. Robert Maguire, directeur du DSC du Centre hospitalier régional de Rimouski, au BAPE, 2 février 1993, 1 page et annexes.
- C27 Lettre de M. Marc-Yvan Beaudoin, Comité de développement économique de Sainte-Flavie, au BAPE, 3 février 1993, 2 p. et 2 cartes.
- C28 Lettre de Mme Jocelyne Michaud, directrice générale de l'Association touristique de la Gaspésie, au BAPE, 12 février 1993, 1 p.
- C29 MUNICIPALITÉ DE SAINTE-FLAVIE, *Copie de résolution. Projet de liaison autoroutière — Propositions d'aménagements du carrefour 20 et route 132*, 17 février 1993, 1 p.
- RIVERAINS DU 2<sup>e</sup> RANG EST, *Proposition d'aménagement du carrefour autoroute 20 et route 132*, février 1993, 3 p. et 1 carte.

### **Les autres documents**

- D1 LAPOINTE PELLETIER, Denyse, *L'impact socio-économique de la trans-canadienne dans la municipalité de Saint-André de Kamouraska*, mai 1977, 62 p.

---

## **Annexe 4**

# **Les mémoires et les présentations verbales**





## Les mémoires

- M1 CENTRE LOCAL DE SERVICES COMMUNAUTAIRES DE LA MITIS, *Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli*, 22 décembre 1992, 2 p.
- M2 CLUB DE L'ÂGE D'OR SAINTE-BERNADETTE DE MONT-JOLI, *Mémoire*, 11 janvier 1993, 10 p.
- M3 TABLE DE CONCERTATION DES ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ DE LA MITIS, «*Chaque minute compte*» *La liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli*, 18 janvier 1993, 5 p.
- M4 NORCAST INC., *Prolongation de la voie Bic — Rimouski jusqu'à Mont-Joli... une nécessité*, 20 janvier 1993, 2 p.
- M5 MUNICIPALITÉ DE SAINT-OCTAVE-DE-MÉTIS, *Copie de résolution*, 4 janvier 1993, 1 p.
- M6 CORPORATION MUNICIPALE SAINT-JEAN-BAPTISTE, *Copie de résolution*, 4 janvier 1993, 1 p. et *Mémoire*, 21 janvier 1993, 9 p.
- M7 LULUMCO INC., *Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement «BAPE» sur le prolongement de l'autoroute Jean-Lesage — Tronçon : Sainte-Luce — Mont-Joli*, 18 janvier 1993, 13 p.
- M8 LA COMMISSION SCOLAIRE DE LA MITIS, *Mémoire au BAPE concernant la prolongation de l'autoroute 20 (tronçon Sainte-Luce — Mont-Joli)*, 18 janvier 1993, 4 p.
- M9 SYNDICAT COOPÉRATIF DES TAXIS DE MONT-JOLI INC., *Mémoire*, 20 janvier 1993, 7 p.
- M10 LES EMPLOYÉS DE L'INSTITUT MAURICE-LAMONTAGNE, *Mémoire en faveur de la prolongation de l'autoroute 20 entre Rimouski et Mont-Joli*, 8 janvier 1993, 8 p.
- M11 CENTRAP (MITIS) INC., *Mémoire*, 11 janvier 1993, 2 p.

- M12 VILLE DE MONT-JOLI, *Mémoire déposé au BAPE — Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli*, 18 janvier 1993, 30 p. et annexes.
- M13 HERPE, Fabien, *Projet de liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli*, 21 janvier 1993, 1 p.
- M14 SERVICES AMBULANCIERS PORLIER LTÉE, *Mémoire des Services ambulanciers Porlier Ltée sur la liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli*, 11 janvier 1993, 6 p.
- M15 CHAMBRE DE COMMERCE DE LA RÉGION DE MONT-JOLI, *Mémoire de la Chambre de commerce sur la liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli*, 11 janvier 1993, 7 p.
- M16 CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA MITIS, *Prolongement de l'autoroute Jean-Lesage, tronçon Sainte-Luce — Mont-Joli, mémoire présenté au Bureau des audiences publiques sur l'environnement*, janvier 1993, 19 p. et annexes.
- M17 LES TRANSPORTS MITIS INC., *Mémoire présenté au Bureau des audiences publiques sur l'environnement dans le cadre du prolongement de l'autoroute Jean-Lesage, tronçon Sainte-Luce — Mont-Joli*, janvier 1993, 2 p.
- M18 MEUNERIE J.B. DIONNE ET FILS LTÉE, *Mémoire*, 13 janvier 1993, 2 p.
- M19 MOTEL AU SOMMEIL D'OR 1987 INC., *Mémoire*, 20 janvier 1993, 6 p.
- M20 FÉLIX HUARD INC., *Autoroute 20 Rimouski — Mont-Joli*, 13 janvier 1993, 2 p.
- M21 SCIERIE MITIS INC., *Prolongement Autoroute Jean-Lesage, tronçon Sainte-Luce — Mont-Joli*, 13 janvier 1993, 5 p.
- M22 FIDÈLE TREMBLAY INC., *Mémoire*, 14 janvier 1993, 3 p.

- M23 PROJET DE VOIES CYCLABLES, CHAMBRE DE COMMERCE DE LA RÉGION DE MONT-JOLI, *Mémoire présenté à Madame Claudette Journault, présidente, pour les audiences publiques de l'autoroute entre Sainte-Luce et Mont-Joli*, 17 décembre 1992, 4 p.
- M24 CONSEIL RÉGIONAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU BAS-SAINT-LAURENT, *Mémoire présenté dans le cadre de l'audience publique (2<sup>e</sup> partie) relativement au projet de liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli*, janvier 1993, 5 p.
- M25 MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA MITIS, *Avis de la Municipalité régionale de comté de La Mitis sur le projet de liaison routière Sainte-Luce — Mont-Joli*, janvier 1993, 7 p.
- M26 LA RÉPUBLIQUE ENR., ARTISANAT RÉGIONAL, *Mémoire sur le projet de liaison routière entre Sainte-Luce et Mont-Joli*, 20 janvier 1993, 3 p.
- M27 CENTRE D'AIDE AUX ENTREPRISES DE LA MITIS, *Extrait de procès-verbal*, 7 janvier 1993, 2 p.
- M28 UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À RIMOUSKI, *projet de liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli*, 19 janvier 1993, 6 p.
- M29 MUNICIPALITÉ DE SAINTE-FLAVIE, *Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques, projet de liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli*, janvier 1993, 15 p.
- M30 COMITÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE SAINTE-FLAVIE, *Mémoire*, janvier 1993, 5 p.
- M31 TREMBLAY, Michel, *Tronçon de la 20 entre Sainte-Luce et Mont-Joli, point de vue du député de Rimouski à l'Assemblée nationale*, 18 janvier 1993, 6 p.
- M32 BOILY, Claude, *Mémoire*, 14 janvier 1993, 7 p.
- M33 GUAY, Nicole, *Mémoire*, 18 janvier 1993, 2 p.

- M34 DÉPARTEMENT DE SANTÉ COMMUNAUTAIRE DU CHRR ET CENTRE HOSPITALIER RÉGIONAL DE RIMOUSKI, *Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de construction d'une chaussée de l'autoroute 20 entre Sainte-Luce et Mont-Joli*, janvier 1993, 18 p. et annexes.
- M35 L'ASSOCIATION TOURISTIQUE DE LA GASPÉSIE, *Mémoire sur la voie de contournement Luceville — Mont-Joli*, 11 janvier 1993, 3 p. et annexes.
- M36 SYNDICAT DE BASE DE L'UPA DE LESSARD, *Mémoire soumis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour le projet de liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli*, janvier 1993, 8 p. et 1 carte.
- M37 COALITION URGENCE RURALE, *Mémoire sur le «Projet d'une liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli»*, janvier 1993, 9 p.
- M38 LA CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE SAINTE-LUCE ET LA MUNICIPALITÉ DE SAINTE-LUCE, *Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli, impacts, opportunités et mesures d'atténuation dans la municipalité de Sainte-Luce*, janvier 1993, 10 p.
- M39 LES PELOUSES DE L'EST INC. ET LES GAZONS DU SAINT-LAURENT INC., *Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, sujet : projet autoroutier Mont-Joli — Luceville*, 20 janvier 1993, 9 p.
- M40 LEBLANC, Sylvianne, *Mémoire*, 20 janvier 1993, 2 p.
- M41 LES PÊCHIERIES SAINTE-FLAVIE INC., *Mémoire*, janvier 1993, 3 p.
- M42 MICHAUD, Guy, RIOUX, Suzanne, *Projet de construction de l'autoroute 20 entre Sainte-Luce et Mont-Joli, commentaires sur le document A16 déposé par le ministère des Transports du Québec*, janvier 1993, 3 p.
- M43 GAUVIN, Michel, *Mémoire de Michel Gauvin remis au BAPE dans le cadre du projet de liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli*, 21 janvier 1993, 3 p.
- M44 LES MARAÎCHERS LARRIVÉE INC., *Mémoire*, 21 janvier 1993, 2 p.

- M45 VILLE DE RIMOUSKI, *Projet de liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli*, 21 janvier 1993, 8 p. et annexe.
- M46 LA CHAMBRE DE COMMERCE DE RIMOUSKI ET LE COMITÉ DE CONCERTATION RÉGIONALE POUR LE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE JEAN-LESAGE, *Prolongement de l'autoroute Jean-Lesage (tronçon Sainte-Luce — Mont-Joli)*, 21 janvier 1993, 4 p.
- M47 LE GROUPE CÉDRICO, *Liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli*, 18 janvier 1993, 2 p.
- M48 GROUPE DE PRODUCTEURS AGRICOLES DU 2<sup>e</sup> RANG, *Projet autoroutier Sainte-Luce — Mont-Joli*, janvier 1993, 4 p., 2 cartes et annexes.
- M49 LEFRANÇOIS, Yves, *Mémoire sur le tronçon Sainte-Luce — Mont-Joli*, 29 janvier 1993, 4 p.

### **Les présentations verbales**

- M. Victor Carrier, citoyen de Sainte-Luce
- M. Jean Leduc, citoyen de Sainte-Flavie
- M. Henri Paradis, membre de l'Assemblée nationale
- Mme Carmelle Rouleau, citoyenne de Mont-Joli
- M. Jean-Pierre Thibault, J.E. Goulet inc.



---

**Annexe 5**

**Les ministères,  
les organismes  
et les personnes  
ayant collaboré  
aux travaux de la  
commission**





## **Durant l'audience publique**

### **Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec**

M. Réginald Belzile

### **Ministère de l'Environnement du Québec**

M. Louis Germain

M. Robert Joly

Mme Linda Tapin

### **Ministère du Tourisme**

M. Théodore Carier

### **Ministère des Transports du Québec**

M. Fernand Bédard

M. Marcel Brisson

M. Jean-Paul Gravel

M. Daniel Hargreaves

M. Richard Hébert

M. Yves Julien

M. Jean-Louis Loranger

M. Pierre Lord

M. Gaétan Roy

### **Secrétariat aux Affaires régionales**

Mme Josée Lavoie

## **En cours d'enquête**

### **Commission de protection du territoire agricole du Québec**

M. Jean Proteau

M. Gilles Thibault

### **Université de Sherbrooke**

M. Claude Lupien

### **Université du Québec à Rimouski**

M. Bruno Jean

## **Soutien technique**

### **Logistique**

#### **Fonds des moyens de communications :**

M. Daniel Buisson

M. Richard Grenier

M. Gaétan Michel

M. Daniel Moisan

### **Sténotypie officielle**

Mme Denise Proulx, Proulx, Béliveau

### **Cartographie**

M. Denis Bergeron, Dendreck

### **Éditique**

Parution

### **Impression**

Logidec

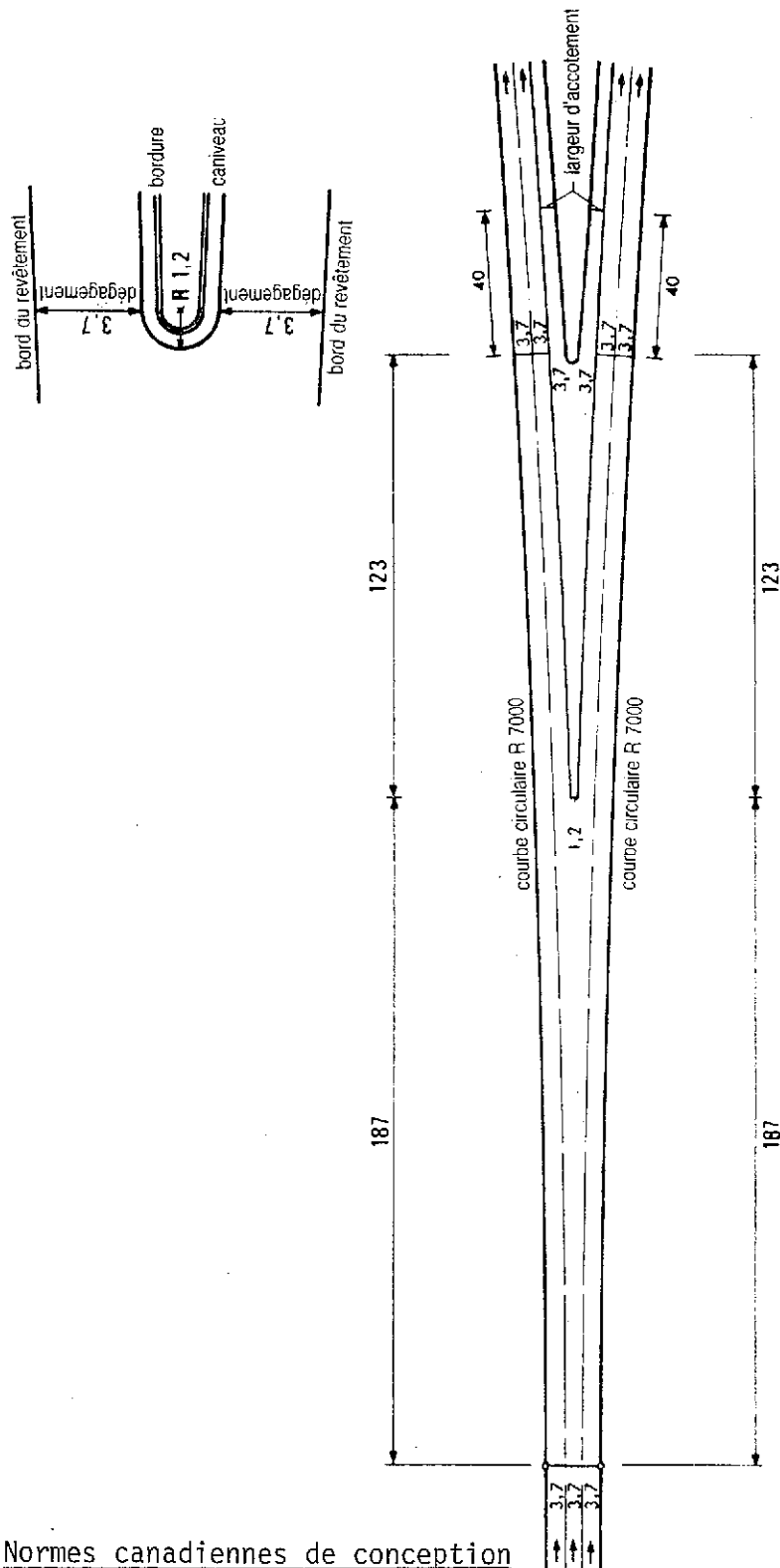
---

## **Annexe 6**

# **Les types de sortie**



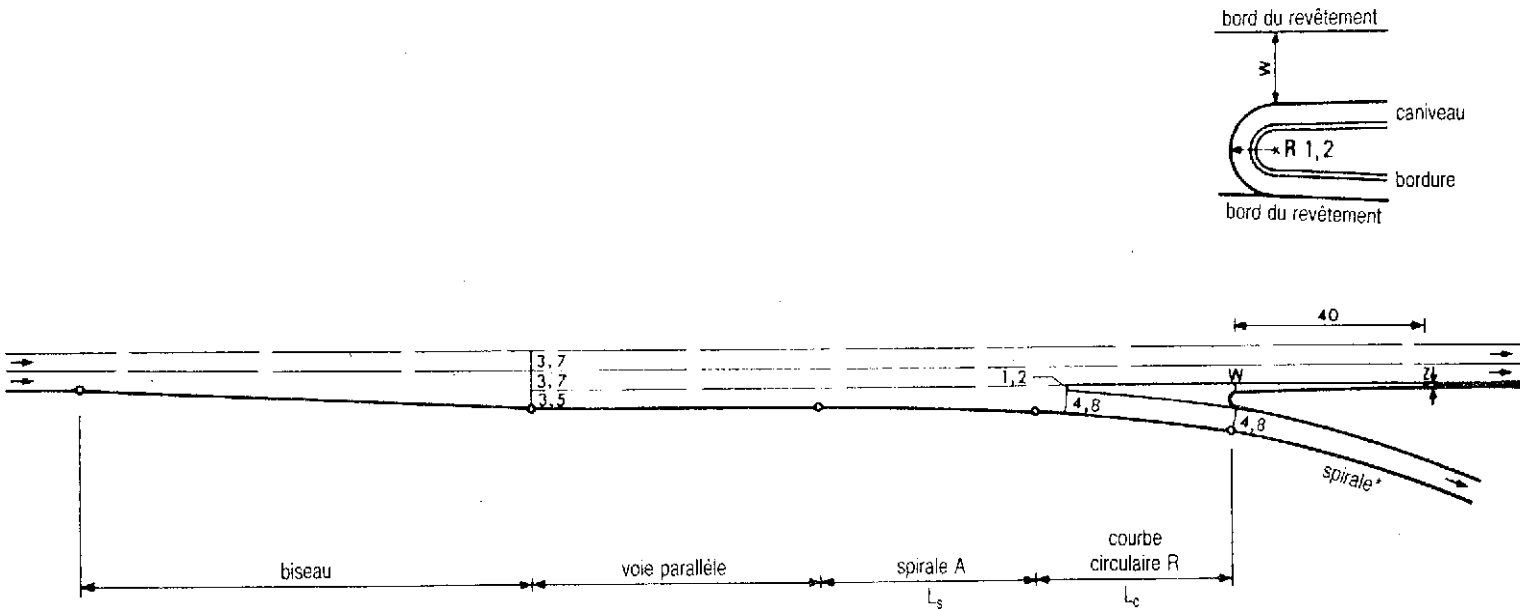
**Figure E.6d**  
**Tracé type – bifurcation majeure**



Source: Normes canadiennes de conception  
 géométrique des routes, juin 1987,  
 p. E 43.



**Figure E.6a**  
**Tracé type de sortie – voie parallèle unique**



classe	vitesse de base de la route principale	biseau	voie parallèle	transition				w dégagement	z dégagement
				A	L <sub>S</sub>	R	L <sub>C</sub>		
RCU	100	85	20	125	45	350	40	largeur normale d'accolement	
RAU	120	95	60	125	45	350	40		
RAO	80	70	20	0	0	1000	120		
RFD	100	85	20	0	0	1500	150		
UFD	120	95	20	0	0	2000	170		
	130	100	20	0	0	3000	210		

\*le paramètre de cette spirale est déterminé par la vitesse de base et le rayon R de la sortie

