

---

---

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

**Amélioration de la route 132  
à Pointe-au-Père**

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

---

---

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

Téléphone : (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9

Téléphone : (514) 873-7790  
Sans frais : 1 800 463-4732

Tous les documents déposés durant le mandat d'enquête et d'audience publique ainsi que les vidéocassettes et les textes de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

## **La notion d'environnement**

---

En accord avec la *Loi sur la qualité de l'environnement*, la notion d'environnement retenue par la commission dépasse largement les questions d'ordre biophysique. Elle tient compte de tous les éléments qui peuvent «porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain [...]» (art. 20). Les conséquences des activités sur le milieu humain dans ses composantes sociales, économiques ou culturelles sont traitées au même titre que les préoccupations touchant strictement le milieu naturel. Cette vision de l'environnement se fonde sur le respect de la vie reconnu dans la *Loi sur la qualité de l'environnement* qui édicte que «Toute personne a droit à la qualité de l'environnement, à sa protection et à la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent, dans la mesure prévue par la présente loi [...]» (art. 19.1).

---





Québec, le 15 août 1996

Monsieur David Cliche  
Ministre de l'Environnement et de la Faune  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est  
30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père.

Le mandat d'enquête et d'audience publique s'est déroulé du 15 avril au 15 août 1996, et a été réalisé sous la présidence de M. Robert Chapdelaine, membre du Bureau et M. P.-Réal L'Heureux, membre additionnel.

Le Bureau est confiant que ce rapport d'enquête et d'audience publique éclairera tous les intéressés sur les éléments en cause et vous sera utile lors de la préparation de votre recommandation au Conseil des ministres.

Veillez recevoir, Monsieur le Ministre, mes très respectueuses salutations.

La présidente par intérim,

Claudette Journault

p.j.







Québec, le 15 août 1996

**Madame Claudette Journault  
Présidente par intérim  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5**

Madame,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique portant sur le projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père.

Au terme de ses travaux, la commission estime qu'une autre solution que celle évoquée par le MTQ devrait être retenue. La commission considère que la solution proposée est mieux adaptée aux besoins du milieu et que les objectifs de sécurité et de fluidité pourront être possiblement mieux atteints.

Je tiens à souligner ma reconnaissance pour l'effort soutenu et la compétence démontrée par M. P.-Réal L'Heureux commissaire, de même que par l'équipe formée de MM. Yvon Deshaies, Robert Lortie et M<sup>me</sup> Sophie Adam, analystes, M. Roc Généreux, agent d'information, M. Luc L'Écuyer, secrétaire de commission, et M<sup>mes</sup> Mylène Savard, Johanne Desjardins et Daniella Vuerich, agentes de secrétariat.

Je vous remercie de votre confiance et vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la commission,

Robert Chapdelaine



p.j.







---

## Table des matières

Liste des figures .....	XIV
Liste des tableaux .....	XV
Glossaire des termes spécialisés .....	XVI
Introduction .....	1
<b>Chapitre 1 Le projet</b> .....	<b>3</b>
Le contexte .....	3
L'historique .....	3
Le boulevard Sainte-Anne .....	4
L'environnement local et régional .....	4
Les caractéristiques techniques .....	7
Les débits .....	8
Les accidents .....	10
Les raisons d'être du projet .....	12
Des éléments de solution étudiés .....	14
L'autoroute 20 .....	14
La rue des Vétérans .....	15
Le choix de la meilleure option .....	16
Le projet retenu par le ministère des Transports du Québec .....	18
Les caractéristiques techniques .....	18
Les aménagements particuliers et connexes .....	21
L'intersection route 132 — avenue du Père-Nouvel .....	21
Les trottoirs .....	21
La piste cyclable .....	23
Le pont de la rivière Germain-Roy .....	23
L'éclairage .....	23
Les coûts .....	23
L'atténuation des impacts anticipés .....	26

<b>Chapitre 2 Les préoccupations des participants</b> .....	27
La participation des citoyens .....	27
Les demandes d’audience publique .....	27
Le mandat d’enquête et de médiation .....	27
Les opinions exprimées en audience publique .....	28
Le contexte régional et local .....	29
La place de la route 132 dans le réseau routier .....	29
Les besoins en matière de circulation .....	30
L’avenue du Père-Nouvel: voie d’accès à l’autoroute 20 .....	31
La planification par la ville de Pointe-au-Père .....	32
Une planification du développement commercial de la route 132 controversée .....	32
Des aménagements connexes néanmoins souhaitables .....	34
La sécurité .....	35
L’accès à la route .....	35
Les accidents automobiles .....	37
La sécurité des piétons .....	38
La sécurité des cyclistes .....	39
La qualité de vie .....	40
L’ambiance sonore et les vibrations .....	40
La qualité de l’air .....	41
L’entretien hivernal .....	42
La qualité du paysage .....	43
Les tendances dégagées .....	44
Les choix partagés des citoyens .....	44
Les raisons invoquées .....	45
<b>Chapitre 3 La justification d’un projet d’amélioration de la route 132</b> .....	47
La planification du territoire .....	47
Le réseau routier supérieur du Bas-Saint-Laurent .....	47
Le schéma d’aménagement de la municipalité régionale de comté (MRC) .....	48
Le plan d’urbanisme de la ville .....	48
Constatation .....	49

---

La situation actuelle de la route 132 .....	49
L'état de la route .....	50
Une chaussée déficiente .....	50
Des accotements problématiques .....	50
Un drainage inadéquat .....	50
Une largeur variable de chaussée .....	51
Une artère en voie d'urbanisation .....	51
Les contraintes d'utilisation de la route 132 .....	51
Des débits importants .....	51
Un niveau de service réduit .....	52
Un nombre préoccupant d'accidents .....	54
Une circulation piétonnière peu sécuritaire .....	56
Une piste cyclable peu définie et limitée .....	56
La qualité de vie des riverains .....	57
Le bruit .....	57
Les vibrations .....	61
La poussière et les pierres du gravier de l'accotement .....	62
La vitesse des véhicules .....	63
Avis de la commission .....	63
Le prolongement de l'autoroute 20 .....	64
Ses effets à court terme .....	64
Tronçon à l'ouest de l'avenue du Père-Nouvel .....	64
Tronçon à l'est de l'avenue du Père-Nouvel en 1998 .....	68
Ses effets à moyen terme (tronçon à l'est de l'avenue du Père-Nouvel) ...	69
Débit et bruit .....	70
Les commerçants de la 132, à l'est de Père-Nouvel .....	70
Position de la commission .....	70
L'opinion des Pèrepointois et Pèrepointoises .....	71
Les résidents riverains de la route 132 .....	71
Les commerçants riverains de la route 132 .....	71
Les citoyens vivant en périphérie .....	72
Conclusion .....	72

<b>Chapitre 4 Analyse des options retenues par la commission</b> .....	<b>73</b>
Le cadre de l'analyse .....	73
La planification d'un projet de route .....	73
Le prolongement de l'autoroute 20 .....	74
Le plan d'urbanisme .....	75
Les tronçons et les sections retenus par la commission .....	76
L'utilisation projetée de la route .....	77
Le taux prévisible d'augmentation des débits .....	78
Les débits et les capacités anticipés .....	79
La section I: de l'entrée ouest de Pointe-au-Père à l'avenue Richelieu .....	79
La section II: de l'avenue Richelieu à l'avenue Paquet .....	80
La section III: de l'avenue Paquet à l'avenue du Père-Nouvel .....	80
La section IV: de l'avenue du Père-Nouvel à l'avenue du Sanctuaire ..	80
L'analyse thématique des options .....	81
La sécurité .....	81
La vitesse .....	81
Les accidents et les accès .....	84
Les piétons et les cyclistes .....	85
Les autres services: la poste, les incendies et l'entretien hiver-été ....	87
La position de la commission sur la sécurité .....	88
La qualité de vie .....	88
Le bruit, les vibrations et la poussière .....	88
La marge de recul .....	89
L'école Sainte-Anne .....	90
L'amélioration de la route .....	91
Le pavage .....	91
Le drainage .....	91
Les trottoirs, bordures ou chaînes de rue .....	92
Les feux de circulation .....	93
L'impact visuel .....	94
Les coûts .....	94
Pour le MTQ .....	94
Pour la ville de Pointe-au-Père .....	97

---

Les choix de la commission liés aux mesures d'atténuation .....	98
Les choix de la commission .....	98
Une route à deux voies améliorées .....	98
Une route à quatre voies contiguës .....	99
Des mesures d'atténuation à concrétiser .....	100
Par le ministère des Transports .....	100
Par la ville de Pointe-au-Père .....	102
Les mesures connexes .....	103
Par le MTQ et la ville de Pointe-au-Père .....	103
Par le MEF .....	103
<b>Conclusion</b> .....	109
<b>Bibliographie</b> .....	111
<b>Annexe 1</b> Le mandat .....	113
<b>Annexe 2</b> Les demandes d'audience publique .....	119
<b>Annexe 3</b> La chronologie du dossier .....	135
<b>Annexe 4</b> Les informations relatives au déroulement de l'enquête et de l'audience publique .....	139
<b>Annexe 5</b> La documentation .....	150

---

## Liste des figures

<b>Figure 1</b>	La localisation du projet .....	5
<b>Figure 2</b>	La croissance de la population à Pointe-au-Père depuis 1966 .....	6
<b>Figure 3</b>	Le nombre de permis de construction émis à Pointe-au-Père depuis 1986 .....	6
<b>Figure 4</b>	La configuration générale de la route 132 à Pointe-au-Père .....	9
<b>Figure 5</b>	La configuration de la route 132 à Pointe-au-Père, entre la rue du Fleuve et l'avenue du Père-Nouvel .....	9
<b>Figure 6</b>	Les débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur la route 132 à Pointe-au-Père .....	11
<b>Figure 7</b>	La répartition des accidents sur la route 132 à Pointe-au-Père, pour les années 1992, 1993 et 1994 .....	13
<b>Figure 8</b>	La section type du réaménagement à deux voies améliorées (variante 1) .....	19
<b>Figure 9</b>	La section type du réaménagement à quatre voies contiguës (variante 2) .....	19
<b>Figure 10</b>	Le réaménagement proposé dans son ensemble .....	22
<b>Figure 11</b>	Le réaménagement proposé à l'intersection de l'avenue du Père-Nouvel et de la route 132 .....	24
<b>Figure 12</b>	La perception humaine du bruit .....	58
<b>Figure 13</b>	Les grandes affectations du sol et les débits de circulation le long de la route 132 .....	95
<b>Figure 14</b>	La recommandation de la commission et les mesures d'atténuation proposées .....	108

---

## Liste des tableaux

<b>Tableau 1</b>	Estimation des coûts du projet .....	25
<b>Tableau 2</b>	Route 132 à Pointe-au-Père, débits de circulation en 1994 .....	52
<b>Tableau 3</b>	Accidents sur la route 132 à Pointe-au-Père .....	54
<b>Tableau 4</b>	Grille d'évaluation des perturbations associées au niveau sonore .....	59
<b>Tableau 5</b>	Évaluation de la gêne due au bruit (en fonction du nombre de résidences), situation en 1994 .....	60
<b>Tableau 6</b>	Débits prévus en 1998 et capacité de la route .....	65
<b>Tableau 7</b>	Vitesse moyenne et au 85 <sup>e</sup> centile par secteur .....	82
<b>Tableau 8</b>	Analyse comparative des options de la commission .....	104

---

## Glossaire des termes spécialisés

<b><i>Barrière (effet de)</i></b>	Difficulté relative d'accès à des points situés de part et d'autre d'une route.
<b><i>Capacité de la route</i></b>	Débit maximal virtuel d'une section de route compte tenu de ses caractéristiques générales.
<b><i>Débit</i></b>	Nombre de véhicules observés en un point donné, pendant une période de temps donnée.
<b><i>Débit de la 30<sup>e</sup> heure</i></b>	Débit horaire qui, sur une route considérée et pendant une année déterminée, n'a été dépassé que par les 29 autres heures les plus achalandées.
<b><i>Débit horaire d'analyse (DHA)</i></b>	Débit correspondant au débit de la 30 <sup>e</sup> heure d'écoulement de la circulation à un endroit ou sur un tronçon donné.
<b><i>Débit journalier moyen annuel (DJMA)</i></b>	Rapport du débit annuel au nombre de jours de l'année.
<b><i>Débit journalier moyen estival (DJME)</i></b>	Rapport du débit correspondant aux mois de juin, juillet, août et septembre par le nombre de jours considérés.
<b><i>Décibel A (dBA)</i></b>	Unité de mesure servant à mesurer l'intensité sonore. Le dBA est une unité qui permet de relativiser la faculté de notre oreille à percevoir les sons aigus plutôt que les sons graves.
<b><i>Décibel A Leq (24 heures)</i></b>	Moyenne de l'énergie sonore mesurée sur une période de 24 heures.
<b><i>Emprise du MTQ</i></b>	Surface, occupée par une route y incluant, entre autres, les fossés et les accotements.
<b><i>Feux de circulation à phase exclusive aux piétons</i></b>	Mécanisme de synchronisation qui permet un temps de traverse exclusif aux piétons avec blocage de tous les autres mouvements.



<b><i>Feux de circulation à phase pour piétons</i></b>	Mécanisme de synchronisation qui permet le passage des piétons en même temps que certains mouvements provenant de l'axe secondaire (virage à gauche, virage à droite).
<b><i>Feux de circulation à phase protégée-partagée</i></b>	Mécanisme de synchronisation des feux de circulation permettant un virage à gauche protégé pendant un laps de temps donné seulement.
<b><i>Feux de circulation à phase exclusive</i></b>	Mécanisme de synchronisation des feux de circulation permettant des mouvements de véhicules exclusifs à une intersection, comme un virage à gauche.
<b><i>Feux de circulation à la demande</i></b>	Feu de circulation qui s'active au moyen de détecteur placé dans le sol (boucle de détection).
<b><i>Feux de circulation activés à temps fixe</i></b>	Commande établissant à l'avance la durée de chacun des feux et leur ordre de succession.
<b><i>Fluidité</i></b>	Écoulement de la circulation de façon régulière, sans à-coups ni embouteillage.
<b><i>Géométrie</i></b>	Ensemble des caractéristiques spatiales d'une route, incluant la largeur, la pente, les courbes, les accès et les intersections.
<b><i>Glissière de sécurité</i></b>	Élément de protection installé en bordure d'une route.
<b><i>Marge de recul</i></b>	Distance mesurée perpendiculairement de l'emprise de la route à la partie la plus rapprochée du bâtiment.
<b><i>Niveau de service</i></b>	Mesure qualitative du service rendu à l'usage 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.



---

# Introduction

Le présent rapport fait état des constatations et des recommandations de la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) chargée d'analyser le projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père. La commission d'enquête était composée de MM. Robert Chapdelaine et P. Réal L'Heureux, membres du Bureau.

Le premier chapitre situe le projet dans son contexte et en trace les grandes lignes à partir des données de l'Étude d'impact et des informations présentées par le promoteur, le ministère des Transports du Québec (MTQ), lors de l'audience publique. Le deuxième chapitre fait l'historique du dossier et circonscrit les préoccupations des citoyens en regard du projet telles qu'elles ont été exprimées verbalement ou par écrit. Le troisième chapitre dresse un bilan de la situation actuelle sur la route 132, comme de celle qui est prévisible compte tenu de l'annonce par le MTQ du prolongement de l'autoroute 20, et met en relief certaines constatations quant à la justification du projet. Le quatrième et dernier chapitre poursuit l'analyse en se consacrant aux options retenues et aux choix qui ont été effectués par la commission. Finalement, la commission présente la conclusion à laquelle elle en est arrivée.



---

# Chapitre 1 Le projet

Ce premier chapitre décrit le projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père (boulevard Sainte-Anne<sup>1</sup>) à partir de l'Étude d'impact et des informations présentées par le promoteur lors de l'audience publique. Outre les éléments du contexte, les points abordés sont les caractéristiques techniques du projet retenu, les aménagements particuliers et connexes, les coûts et les mesures d'atténuation proposées pour minimiser les impacts sur l'environnement.

## Le contexte

### L'historique

Dès 1970, le MTQ a évalué le réseau routier régional et c'est vers 1975 que des expropriations, notamment à Pointe-au-Père sur la route 132, ont permis l'acquisition des emprises nécessaires pour répondre aux besoins envisagés.

Les premières analyses sur l'opportunité d'intervenir spécifiquement à Pointe-au-Père remontent au début des années 1980 et les études réalisées quelques années plus tard ont alors incité le Ministère à effectuer des améliorations majeures sur la route 132.

En vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), le MTQ transmettait, le 9 mars 1987, à la Direction des évaluations environnementales (DEE) du ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ) un avis de projet relatif au réaménagement de la route 132 dans la ville de Pointe-au-Père. Conformément à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministre de l'Environnement émettait, le 5 juin 1987, une directive indiquant la nature, la portée et

---

1. À moins d'indications contraires, la route 132, le boulevard Sainte-Anne et la route nationale sont des synonymes dans le rapport et désignent, par conséquent, une même réalité.

l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que devait réaliser le promoteur.

Cette étude a été déposée au ministère de l'Environnement du Québec, le 16 septembre 1992. Le promoteur a fourni deux compléments d'information, soit les 25 février et 27 octobre 1994, pour répondre aux questions supplémentaires adressées par le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF), à la suite de quoi l'Étude d'impact fut jugée recevable en janvier 1995.

## **Le boulevard Sainte-Anne**

### **L'environnement local et régional**

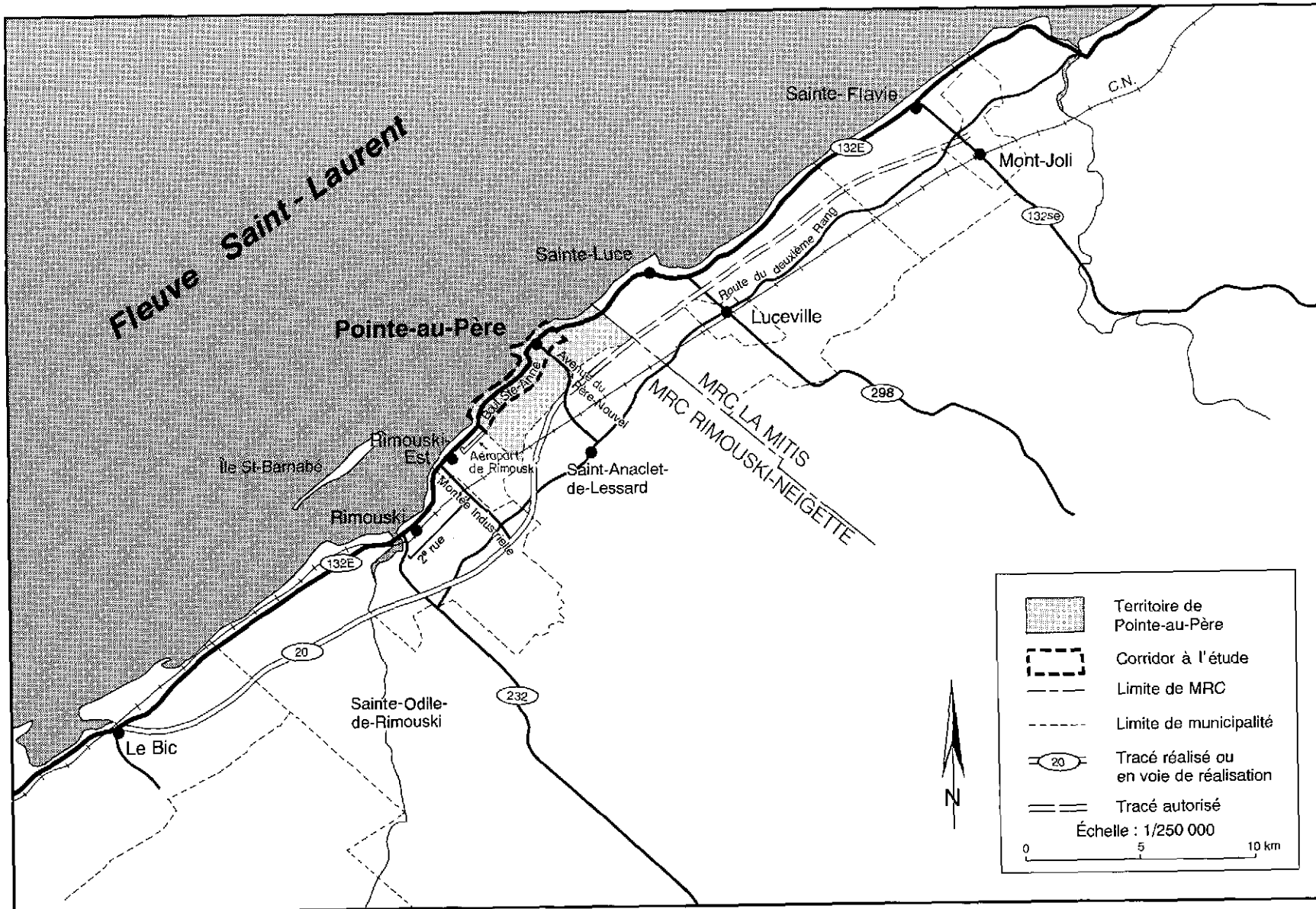
Pointe-au-Père se situe en bordure sud du fleuve Saint-Laurent, à 5 kilomètres à l'est de Rimouski et à environ 18 kilomètres en amont de Mont-Joli (figure 1). Elle compte approximativement 4 100 personnes qui habitent quelque 1 365 logements. De 1986 à 1991, la taille démographique de la ville s'accroissait de 8,5%, ce qui constituait une augmentation significative comparativement à l'ensemble de la MRC de Rimouski-Neigette.

La performance de Pointe-au-Père s'est toutefois sensiblement amenuisée au cours des cinq dernières années, tel que le démontrent les figures 2 et 3. En effet, le taux de croissance de la population a progressé entre 1991 et 1996 à un rythme annuel inférieur à 2%, alors que le nombre de mises en chantier a subi une baisse de plus de 35% au cours de la même période.

Depuis sa construction à l'aube des années 60 et pour plusieurs années encore, la route 132 constitue le seul lien routier continu traversant la ville de Pointe-au-Père dans l'axe nord-est — sud-ouest. Au-delà de 400 personnes demeurent le long de cette voie de circulation à l'intérieur des limites de la ville.

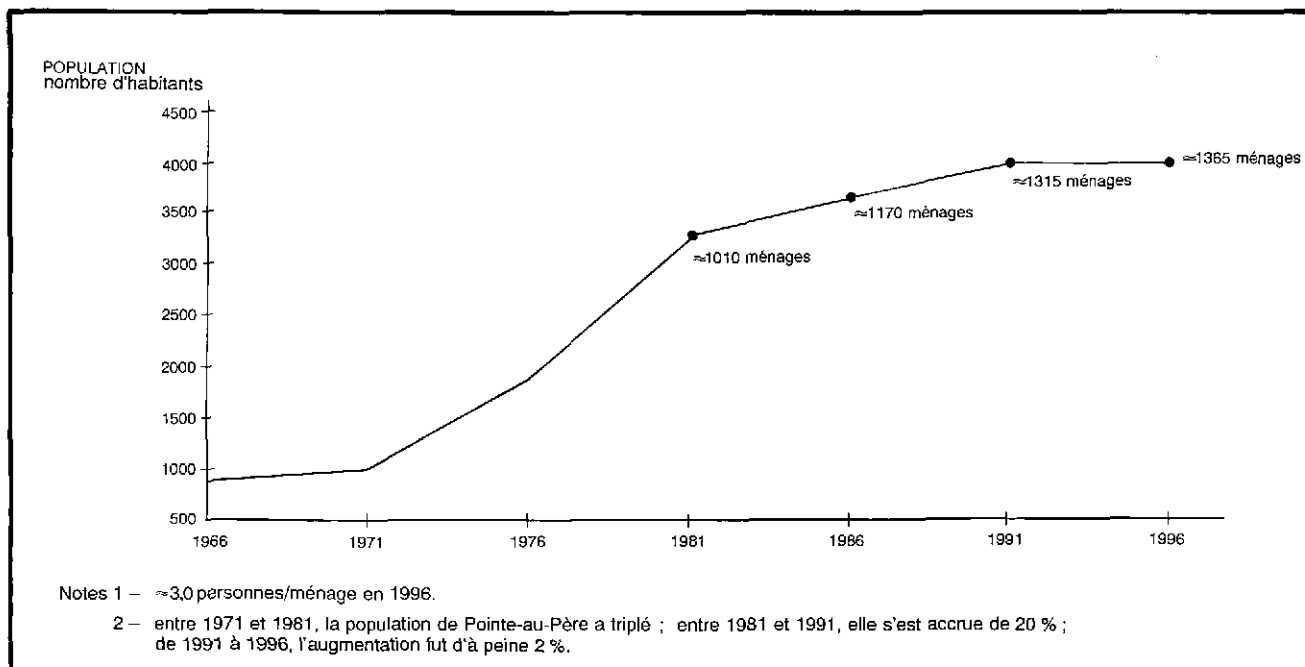
Dans ce contexte et compte tenu de sa proximité de Rimouski tout comme de sa position géographique, la route 132 affiche de multiples vocations qui façonnent son image. Elle est une voie de circulation locale et régionale aussi bien que nationale, de même qu'une rue commerciale autant que résidentielle. Elle fait également partie d'un circuit touristique important.

Figure 1 La localisation du projet



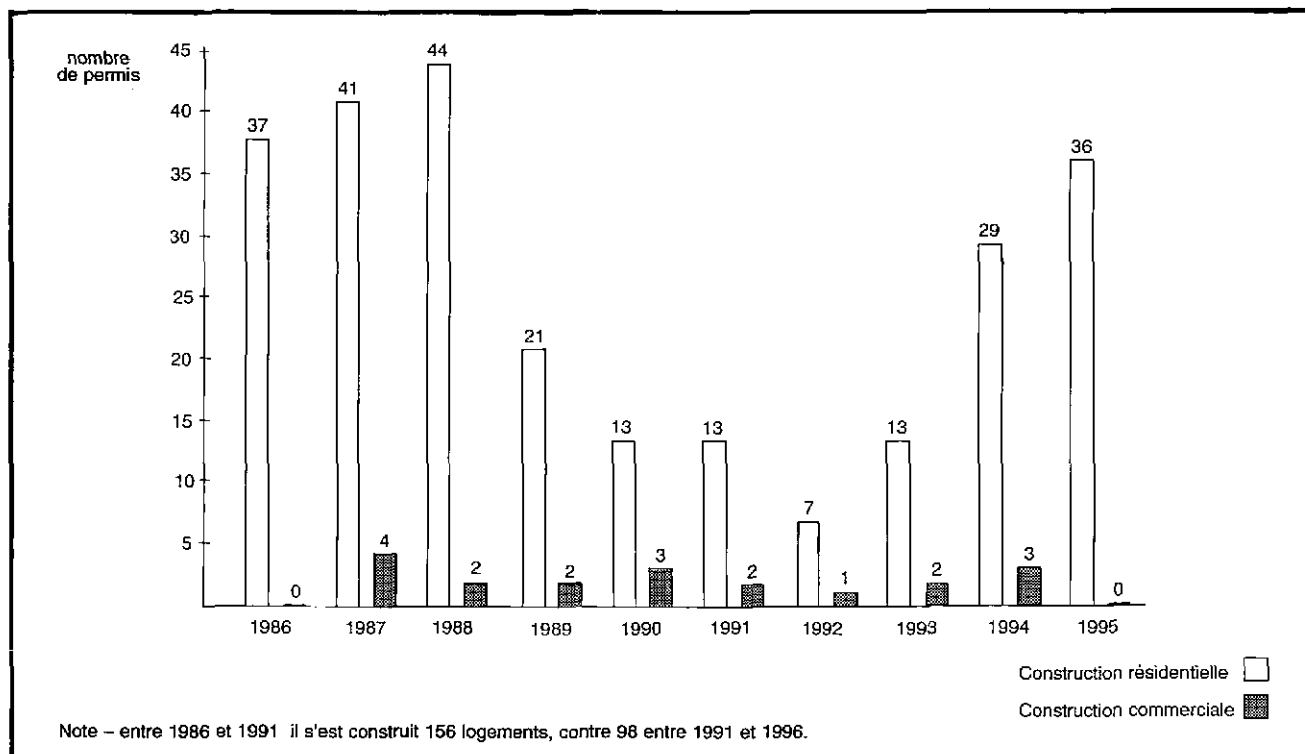
Source : adaptée du Rapport d'enquête et d'audience publique n° 58, mars 1993, page 12.

**Figure 2 La croissance de la population à Pointe-au-Père depuis 1966**



Source : adaptée du document déposé DB 22 et de documents produits par Statistique Canada et la Ville de Pointe-au-Père.

**Figure 3 Le nombre de permis de construction émis à Pointe-au-Père depuis 1986**



Source : adaptée de documents produits par la Ville de Pointe-au-Père.



La fonction de liaison à l'intérieur de la ville ou entre les villes voisines, jumelée à la prolifération d'échanges avec les nombreuses entrées et sorties se raccordant à la route 132<sup>1</sup>, fait en sorte que ses utilisateurs ont des motifs de déplacement diversifiés et y circulent à des vitesses différentes. Cette situation est source de conflits, ce qui provoque des signes d'impatience comme l'utilisation illégale de l'accotement ainsi que l'exécution de manœuvres dangereuses et imprévisibles.

### Les caractéristiques techniques

Étant dotée d'une emprise de l'ordre de 20 mètres<sup>2</sup> (66 pieds à l'acquisition par le MTQ), la route 132 présente généralement une chaussée unique à deux voies de circulation contiguës d'une largeur de 3,5 mètres chacune avec des accotements, non pavés, variant de 0 à 4 mètres<sup>3</sup> (figure 4). Un trottoir a été aménagé en 1990 sur une petite partie du parcours, soit entre les avenues Dionne Sud et du Père-Nouvel.

La géométrie des principales intersections, distantes l'une de l'autre de 1,3 à 1,5 kilomètre, diffère toutefois de la façon suivante :

Avenue Richelieu	Surlargeur en direction est et ouest pour faciliter respectivement les virages à droite et à gauche
Avenue des Tournesols	Surlargeur en direction est pour faciliter les virages à droite
Avenue du Père-Nouvel	Surlargeur en direction ouest pour faciliter les virages à droite.

L'élévation de la route est relativement constante et l'inclinaison des pentes atteint 3%. Le tracé est plutôt rectiligne, bien que sinueux à ses deux extrémités, avec des courbes très douces de plus de 600 mètres de rayon. Le drainage, qui se fait en surface, apparaît déficient (M. Jean-Louis Loranger, séance du 7 mai 1996, p. 101) pour au moins toute la partie sise à l'ouest de l'avenue du Sanctuaire.

1. Sur le tronçon visé, il y a 19 rues secondaires, une quarantaine de commerces et près de 130 résidences.
2. Sauf exceptions, comme aux principales intersections et dans le secteur de la piste cyclable où, à cet endroit, elle est de l'ordre de 23 mètres (figure 5).
3. La largeur totale de pavage compte environ 8 mètres.

La vitesse affichée était de 80 km/h en 1987, mais elle a été réduite depuis à 70 km/h. De plus, l'article 328 du *Code de la sécurité routière* (L.R.Q., c. C-24.2) prescrit une vitesse n'excédant pas 50 km/h aux heures de sortie et d'entrée des élèves de l'école Sainte-Anne, aux environs de l'avenue du Père-Nouvel. La vitesse moyenne de parcours, à l'heure de pointe, est actuellement de l'ordre de 45 km/h et la vitesse maximale à laquelle 85 % des gens circulent grimpe à 86 km/h. La vitesse moyenne enregistrée se situe à 74 km/h.

Trois feux de circulation ont été installés aux principales intersections en novembre 1990. Depuis 1993, ces feux fonctionnent à la demande et, selon le MTQ, ils n'ont permis jusqu'ici qu'une insertion plus facile des véhicules des voies secondaires et n'ont pas amélioré le temps de parcours sur la route 132 dans son ensemble (document déposé PR3.2, p. 46).

Les accès, pour la plupart non conformes aux normes du MTQ, sont par endroits concentrés sur de faibles distances. De plus, l'absence de bordures ne permet pas de contrôler efficacement les largeurs des voies aux intersections de même qu'aux entrées privées et commerciales (document déposé PR3, p. 15).

## Les débits

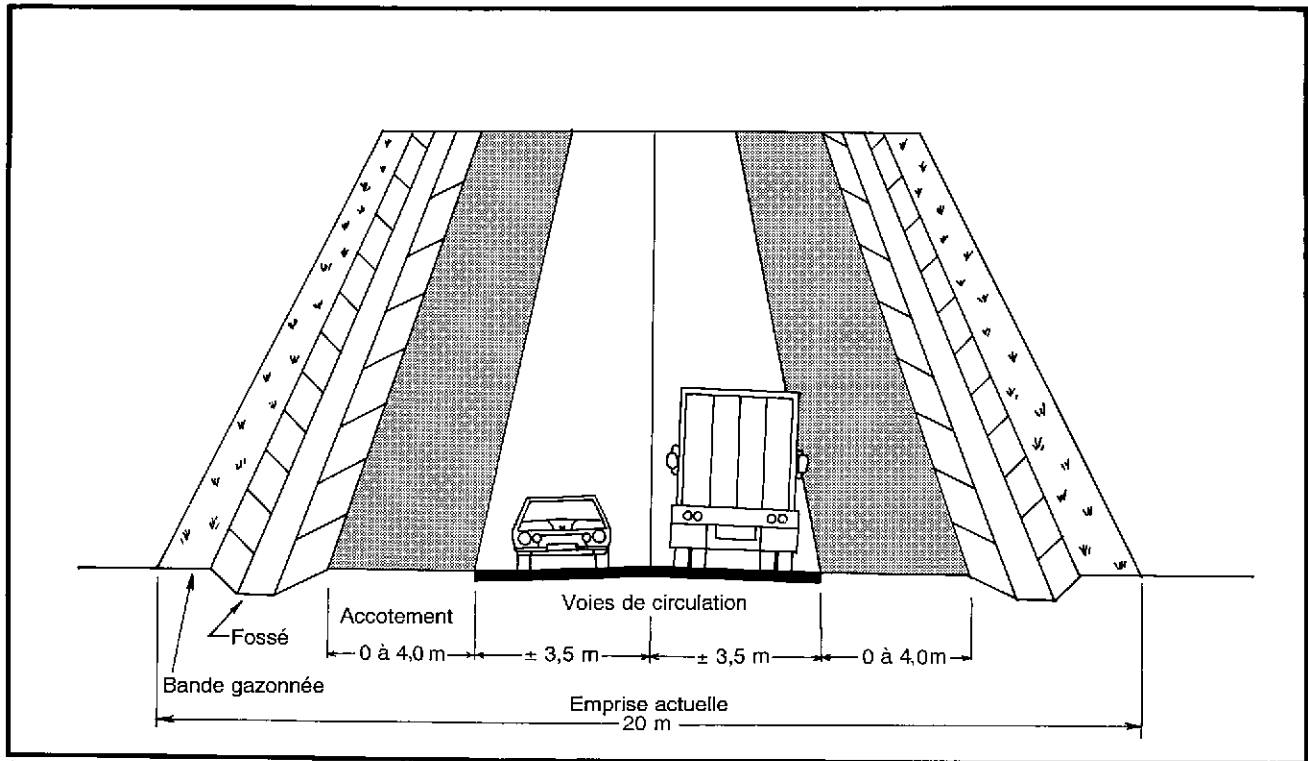
Des estimations de débit ont été réalisées à partir de comptages effectués en 1987, 1991, 1992 et 1994. La figure 6 fait état des plus récentes données et montre que le débit de circulation d'un jour moyen annuel (DJMA) sur la route 132 était, en 1994, de l'ordre de 16 000 véhicules à l'ouest de Pointe-au-Père et de 7 200 à l'est; il se chiffrait à 13 700 véhicules à l'avenue des Tournesols et à 11 300 à l'avenue du Père-Nouvel<sup>1</sup>. Les véhicules lourds représentaient de 6 % à 11 % du nombre total.

Les résultats ainsi obtenus font dire au MTQ que « la demande en circulation sur la route 132 est, depuis plusieurs années, supérieure à sa capacité sur la majeure partie du tronçon » (document déposé DA45).

---

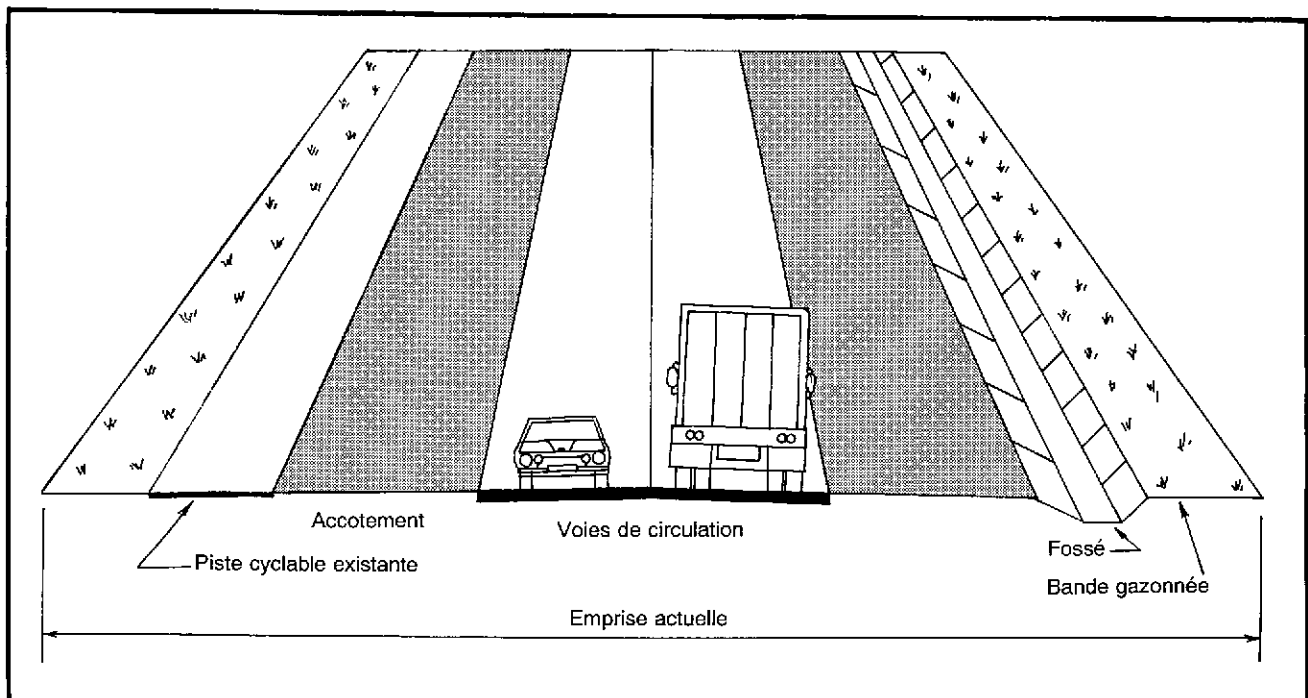
1. En moyenne, il y a 2 000 véhicules de plus par jour en période estivale (DJME).

**Figure 4 La configuration générale de la route 132 à Pointe-au-Père**



Source : adaptée du document déposé DA 6.

**Figure 5 La configuration de la route 132 à Pointe-au-Père, entre la rue du Fleuve et l'avenue du Père-Nouvel**



Source : adaptée du document déposé DA 6.

La situation serait particulièrement aiguë entre Rimouski-Est jusqu'au-delà de l'avenue des Tournesols, où la qualité de l'écoulement de la circulation est qualifiée de pauvre. Le confort et l'aisance de conduite y sont médiocres et il y est observé d'importantes restrictions à la vitesse normale de déplacement et à la liberté de manœuvre. Pour le secteur est de Pointe-au-Père, la situation est moins critique bien que la capacité soit presque atteinte (M. Gilles Dussault, séance du 7 mai 1996, p. 32 à 36).

Ce trafic important affecte naturellement l'ambiance sonore et l'Étude d'impact souligne effectivement que le niveau de bruit dépasse largement le point de référence de 55 dBA Leq (24 heures). Il y est mentionné que «les résidents subissent un degré de perturbation sonore en bordure de la route 132 variant de moyen à fort [...] Par conséquent, l'environnement sonore actuel est passablement dégradé» (document déposé PR3, p. 295).

## **Les accidents**

Dans le tronçon étudié, le MTQ a dénombré 129 accidents de véhicules automobiles au cours des années 1984, 1985 et 1986, 155 pour les années 1990, 1991 et 1992 et, comme l'illustre la figure 7, 171 pour sa dernière mise à jour. De 1992 à 1994 inclusivement, il y a donc eu 32,9 accidents par kilomètre, alors que les années 1984, 1985 et 1986 en avaient cumulé 24,8.

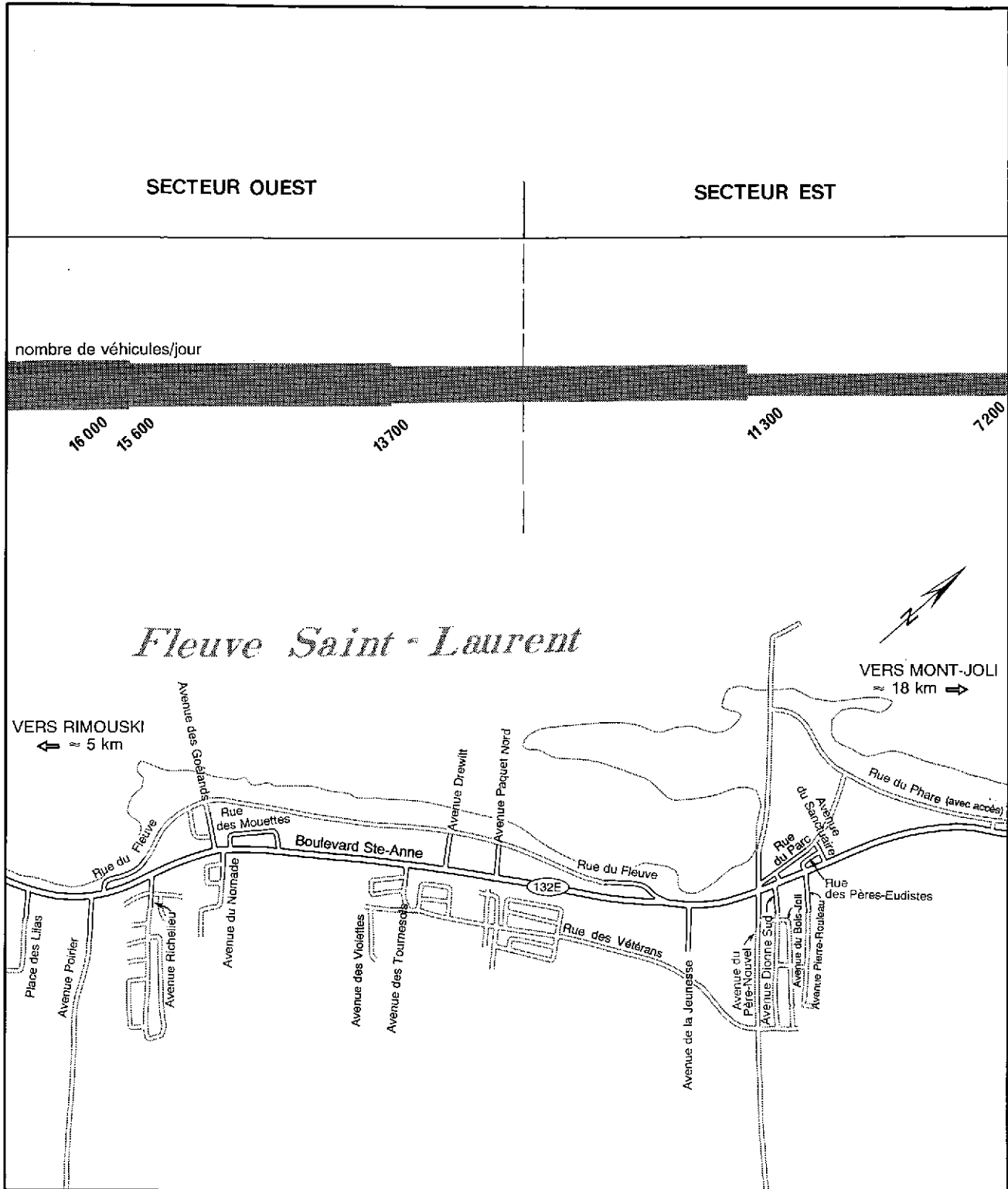
Le taux d'accidents<sup>1</sup>, qui sert souvent de référence normative quant au nombre de collisions routières, est de 1,22 à l'avenue Richelieu, alors que le taux critique est de 1,05 et que le taux moyen d'une intersection comparable en «T» est de 0,80.

Ailleurs sur la route, il n'existe pas de points de concentration d'accidents qui signalent l'existence d'une zone dangereuse ou d'un site dangereux. Le taux d'accidents à l'avenue des Tournesols, avec des taux critique et moyen semblables à ceux de l'avenue Richelieu, est de 0,78. À l'avenue du Père-Nouvel, il est de 0,83, avec un taux critique de 1,75 et un taux moyen de 1,38.

---

1. Le taux d'accidents équivaut au nombre d'accidents par million de véhicules par kilomètre.

**Figure 6 Les débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur la route 132 à Pointe-au-Père**



Source : adaptée du document déposé DA 6 (données de 1994).

Quant à la gravité des accidents, elle est relativement faible dans la majorité des cas. On déplore quand même deux accidents mortels et trois accidents avec blessés graves au cours des années 1992, 1993 et 1994.

## **Les raisons d'être du projet**

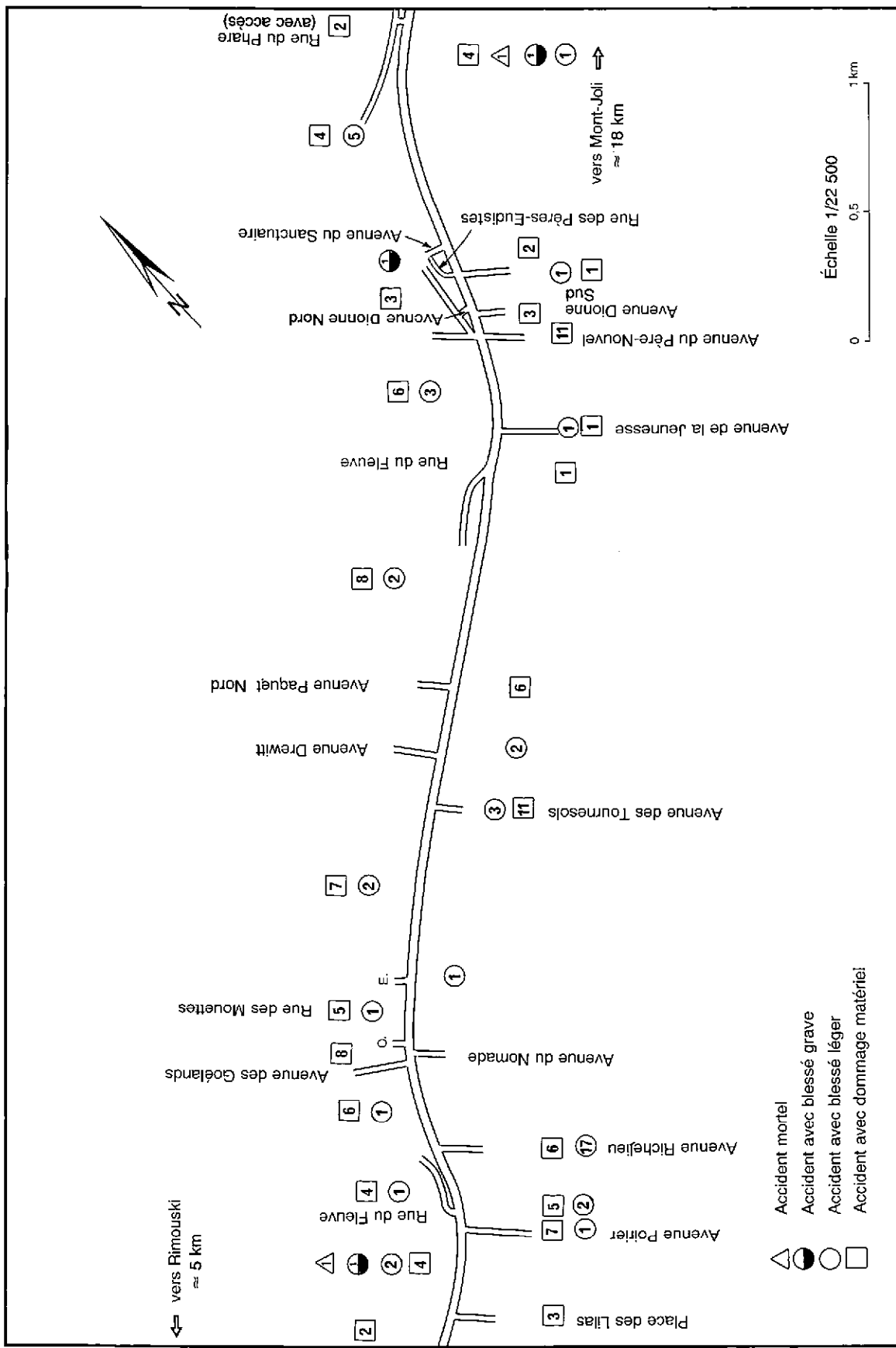
Le constat auquel est arrivé le MTQ est que la géométrie actuelle de la route n'est pas appropriée au type de développement dans son aire de desserte, que les caractéristiques sont typiques d'un environnement rural et de celles d'un milieu en voie d'urbanisation, et que les abords de la route 132 prennent un caractère de plus en plus urbain, caractère qui devrait s'accroître dans les années à venir. L'aménagement actuel n'arriverait plus à desservir de façon sécuritaire un nombre aussi élevé d'utilisateurs ayant des motifs de déplacement divergents (circulation locale et circulation de transit, régionale et nationale). Le MTQ anticipe donc une diminution progressive de la fonction d'accessibilité de la route et une détérioration sur le plan du fonctionnement de tout le secteur.

Qui plus est, dans une perspective de développement régional, le *statu quo* pourrait, selon le promoteur, avoir des effets négatifs à long terme sur le plan des échanges socio-économiques entre la Gaspésie et le reste du Québec.

En l'occurrence, les principaux objectifs d'intervention du MTQ sont les suivants :

- augmenter la capacité, la fluidité et la sécurité de la route afin d'améliorer la desserte de la circulation locale et régionale, tout en respectant l'intégrité des milieux naturels et humains ;
- renforcer la fonction d'accessibilité de la route par des mesures de contrôle visant à favoriser son utilisation en toute sécurité par la population riveraine ;

**Figure 7 La répartition des accidents sur la route 132 à Pointe-au-Père, pour les années 1992, 1993 et 1994**



Source : adaptée du document déposé DA 6.

- rendre l'aménagement géométrique compatible au développement urbain dans son aire de desserte et s'assurer de l'intégration fonctionnelle de l'artère à son milieu, en particulier au réseau routier en place;
- respecter les contraintes budgétaires dans le choix des options d'investissement susceptibles de générer le plus de bénéfices pour la collectivité et, par conséquent, de répondre à la demande pour un horizon de planification à long terme.

Pour sa part, la ville de Pointe-au-Père y voit une incitation financière de taille à poursuivre l'amélioration de ses réseaux d'aqueduc et d'égout sanitaire ainsi que la possibilité de raccorder les égouts pluviaux projetés à la conduite maîtresse qui serait installée par le MTQ.

## Des éléments de solution étudiés

### L'autoroute 20

La réalisation du prolongement de l'autoroute 20 entre Le Bic et Sainte-Luce (33 kilomètres), d'une part, et entre Sainte-Luce et Mont-Joli (11,9 kilomètres), d'autre part, a déjà reçu l'accord de principe du gouvernement. Les décrets ordonnant qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du MTQ portent respectivement les numéros 82-89 et 129-95 (documents déposés DA4 et DA3).

Pour l'instant, l'autoroute 20 s'arrête aux limites de Rimouski — Rimouski-Est (montée Industrielle). À l'automne 1998, elle devrait se poursuivre jusqu'à l'avenue du Père-Nouvel qui relie Pointe-au-Père à la paroisse de Saint-Anaclet. Ce dernier tronçon de l'autoroute, d'une longueur de 7,4 kilomètres, comprendra une seule chaussée dans chaque direction et coûtera, selon l'annonce faite en avril 1996, quelque 13 millions de dollars.

Il est toujours dans les intentions du MTQ de compléter le lien autoroutier entre Le Bic et Mont-Joli, mais l'entière réalisation demeure conditionnelle à sa capacité financière dans les années 1999-2000. De plus, le MTQ est d'avis que «cette réalisation aura certes des répercussions sur le niveau de circulation à Pointe-au-Père en dégageant la route 132 d'une partie



importante du trafic de transit» (document déposé PR3.2, p. 45), notamment celui des véhicules lourds<sup>1</sup>, mais «ne solutionne en rien les problèmes reliés aux déficiences géométriques de la route 132 qui est de type rural dans les limites de Pointe-au-Père, ce qui ne répond plus à l'évolution du milieu» (document déposé PR3.2, p. 45-46). Par ailleurs, entre 1998 et environ 2001, l'approche sud de l'intersection avenue du Père-Nouvel — route 132 aura à supporter le retour de la majorité du trafic provenant de l'autoroute.

## La rue des Vétérans

La rue des Vétérans, située à une distance variant entre 250 et 500 mètres au sud-est de la route 132, a été intégrée dans l'ensemble de son tracé (≈ 4,7 km) au plan d'urbanisme de la ville de Pointe-au-Père. Actuellement d'environ deux kilomètres, elle se positionne entre les avenues des Violettes et du Bois-Joli. Il est prévu que son développement se poursuive en parallèle au boulevard Sainte-Anne et qu'elle vienne s'y raccorder en face de la rue des Mouettes<sup>2</sup>, à son extrémité ouest, et à la hauteur de l'avenue du Sanctuaire, à l'est. À très long terme, la ville prévoit également aménager une rue en direction sud-est qui partirait de la rue des Vétérans pour traverser la rivière Germain-Roy vers Rimouski-Est (Règlement 389-94, document déposé DB36).

Malgré que le projet de prolongement de la rue des Vétérans n'ait pas d'échéancier précis, puisque sa réalisation est liée à la volonté des promoteurs privés et des propriétaires fonciers concernés (document déposé DB21, p. 1), le MTQ en a établi l'impact probable. Il voulait ainsi évaluer la possibilité qu'une portion de la circulation y soit transférée et qu'elle permette une concentration désirable des insertions et retraits de la route 132 à certaines rues collectrices.

L'analyse théorique d'assignation de trafic a fait ressortir que la rue des Vétérans pourrait, si son caractère de «collectrice résidentielle» était déployé, accueillir un DJMA d'environ 3 000 véhicules/j au maximum. L'effet en résultant serait limité sur la route 132, puisque la rue des Vétérans ne servirait qu'à canaliser la circulation des secteurs résidentiels.

1. Le MTQ a modifié sa réglementation en novembre 1995 (*Règlement modifiant le Règlement sur la signalisation routière*), faisant en sorte que les camions puissent se voir contraints de circuler sur l'autoroute 20 lorsque le prochain tronçon sera ouvert jusqu'à l'avenue du Père-Nouvel et lorsqu'ils n'auront pas de livraisons locales à effectuer.
2. À cet endroit, la ville a demandé au MTQ d'installer un feu de circulation.

En fait, le promoteur mentionne qu'«à cause des origines et destinations des usagers et des aménagements géométriques en place, il apparaît difficile de prêter au boulevard des Vétérans une autre vocation que celle de voie de desserte locale alimentant la route 132 par des avenues sécantes réparties d'ouest en est» (document déposé PR3.2, p. 49).

Bref, selon le MTQ, cette option, qui pourrait permettre une certaine séparation des déplacements locaux, ne solutionne en rien les problèmes importants d'intégration de la route à son milieu qui se répercutent sur la sécurité du tronçon. De plus, étant donné la prépondérance résidentielle du développement actuel en bordure de la partie construite de la rue des Vétérans (document déposé DB21, p. 1), il apparaît peu souhaitable, de la part du MTQ comme de l'administration municipale (document déposé PR3.2, p. 49 et M. Guy Leclerc, séance du 10 mai 1996, p. 21), d'envisager une solution pouvant encourager un transfert de circulation sur ce type d'artère à vocation locale.

## **Le choix de la meilleure option**

De son examen des éléments de rechange envisageables, le MTQ est demeuré convaincu de la nécessité d'intervention sur le boulevard Sainte-Anne, puisque la problématique relative aux aspects de circulation et d'aménagement géométrique nécessitera toujours, selon lui, des actions correctrices.

Ainsi, dans le cadre de l'amélioration de la route actuelle et afin de maintenir dans la mesure du possible une qualité de service convenable au public voyageur, le Ministère a poursuivi son analyse en ne retenant finalement que deux variantes, dont plusieurs caractéristiques sont identiques.

Qu'il s'agisse du réaménagement à deux voies améliorées (variante 1) ou de celui à quatre voies contiguës (variante 2)<sup>1</sup>, il y a installation de bordures et de trottoirs sur les deux côtés de la chaussée, de la limite ouest du projet jusqu'à l'avenue du Sanctuaire. Advenant que l'option des deux voies améliorées soit retenue, des surlargeurs sont prévues aux intersections munies de feux de circulation, soit aux avenues Richelieu, des Tournesols et

---

1. En plus de ces deux variantes, le MTQ a considéré l'aménagement d'une troisième voie au centre réservée aux virages à gauche dans les deux sens, de même que le réaménagement à quatre voies séparées par une bande médiane.

du Père-Nouvel. À l'ouverture de la rue des Vétérans, l'intersection visée à la hauteur de la rue des Mouettes pourra également être élargie et signalisée par des feux de circulation.

Exception faite notamment de l'intersection de la route 132 avec l'avenue du Père-Nouvel, où il y aurait implantation d'une voie de virage à gauche et d'îlots de canalisation, les deux variantes peuvent en majeure partie se faire à l'intérieur de l'emprise actuelle. Elles comprennent en outre des systèmes d'éclairage et d'égout pluvial de même que la fermeture d'au moins une rue secondaire et la réfection de la piste cyclable.

Quant aux caractéristiques qui les distinguent, mentionnons :

- le nombre et la géométrie des voies de circulation (figures 8 et 9);
- la largeur totale des aménagements proposés;
- la présence d'accotements (pavés) pour la variante 1;
- l'élargissement de l'emprise sur une section de la Réserve nationale de la faune de Pointe-au-Père pour la variante 2 (acquisition supplémentaire de terrain pour environ 200 m<sup>2</sup>);
- les coûts estimés qui totalisent 7 450 000\$ pour la variante 1 et 7 685 000\$ pour la variante 2.

En bref, la variante 1 affiche approximativement 3 770 mètres (72%) de route à deux voies améliorées, 1 030 mètres (20%) en intersections et 410 mètres (8%) en tronçons transitoires, compte tenu de l'asymétrie géométrique de la route. La variante 2, de son côté, cumule environ 4 780 mètres (92%) de route à quatre voies contiguës et 430 mètres (8%) de chaussée à cinq voies pour l'intersection à l'avenue du Père-Nouvel.

Dans son analyse comparative, le MTQ a finalement misé sur les avantages qui suivent pour privilégier la variante 2, soit le réaménagement à quatre voies contiguës :

- un niveau de service supérieur en section (diminution des délais);
- une vitesse moyenne de parcours plus élevée aux heures de pointe;

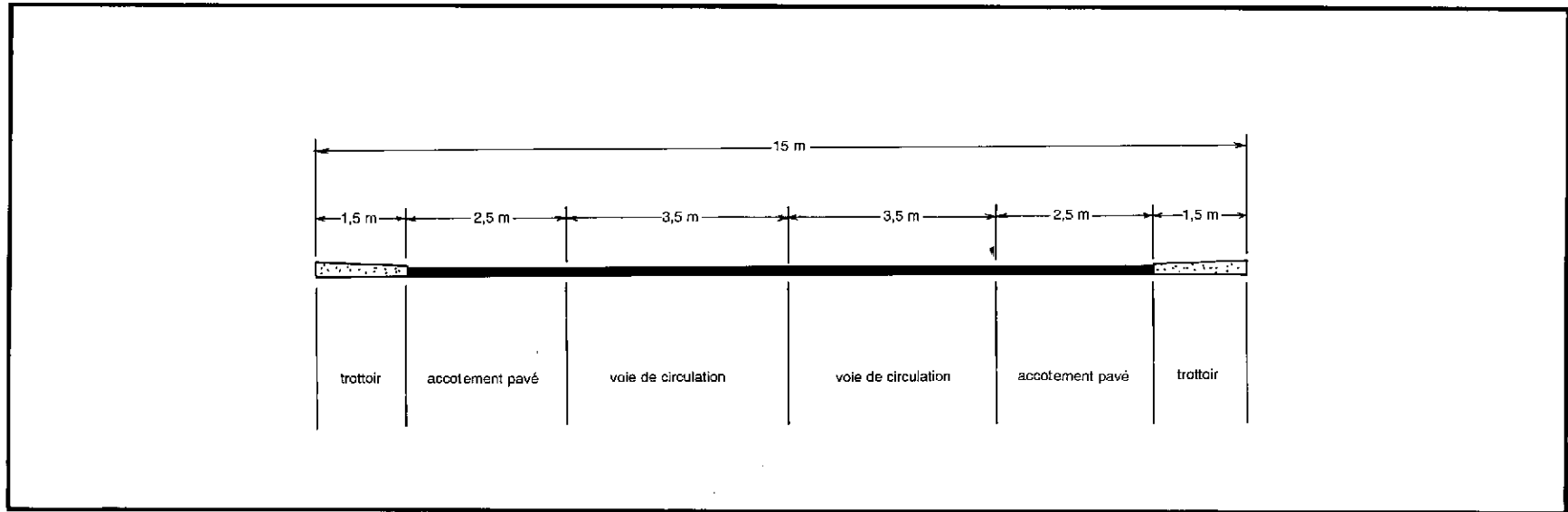
- une meilleure accessibilité;
- la possibilité d'ajouter, sans modifications majeures de la géométrie de la route, d'autres feux de circulation pour favoriser l'intégration des véhicules venant des rues secondaires;
- la continuité linéaire (prolongement du « quatre voies » déjà construit à Rimouski-Est);
- l'uniformité géométrique (configuration de la route demeurant à quatre voies tout le long du parcours, sauf à l'avenue du Père-Nouvel);
- une vitesse moyenne de déplacement en écoulement libre supérieure, étant donné la plus grande liberté de manœuvre découlant d'une augmentation de l'offre de service;
- une meilleure harmonisation de la route avec son milieu;
- une meilleure capacité d'absorption du trafic et une diminution prévisible des accidents dus aux problèmes de capacité.

## **Le projet retenu par le ministère des Transports du Québec**

### **Les caractéristiques techniques**

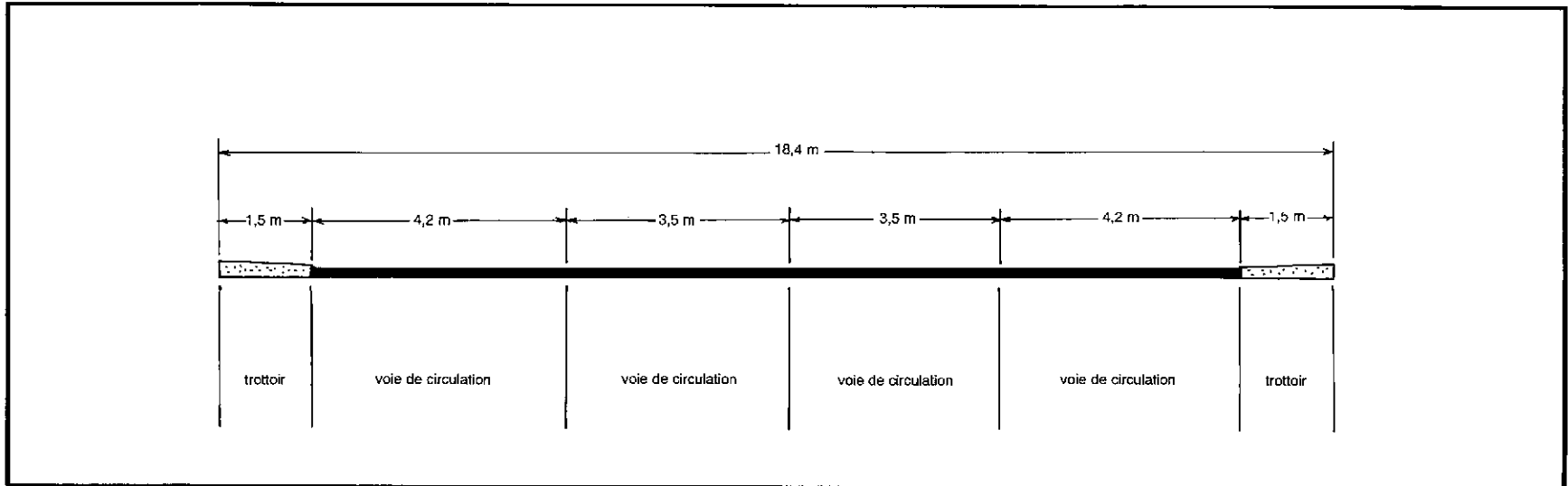
Le projet d'amélioration de la route 132 à quatre voies contiguës couvre une distance de 5,21 kilomètres à l'intérieur des limites de la ville de Pointe-au-Père. Il s'étend de la limite ouest de la ville jusqu'à 1,31 kilomètre à l'est de l'avenue du Père-Nouvel ou à environ 950 mètres de l'avenue du Sanctuaire.

**Figure 8 La section type du réaménagement à deux voies améliorées ( variante 1)**



Source : adaptée du document déposé PR 3.2, p, 55.

**Figure 9 La section type du réaménagement à quatre voies contiguës ( variante 2)**



Source : adaptée du document déposé PR 3.2, p, 56.

Le réaménagement proposé (figure 10), soit deux voies dans chaque direction qui entraînent un élargissement de chaque côté du remblai actuel de la route, est de type urbain, c'est-à-dire avec bordures et drainage fermé. La chaussée mesure 15,4 mètres de largeur, divisée en quatre voies de 3,5 mètres avec surlargeur de 0,7 mètre aux voies externes; cette surlargeur doit servir à la canalisation des eaux de ruissellement vers des puisards le long des bordures. La route n'aurait pas de voies de stationnement ni d'accotements pour les arrêts d'urgence. La vitesse maximale permise demeurerait à 70 km/h.

Les bordures et trottoirs, longeant une bande gazonnée sur la partie restante de l'emprise (0,8 mètre approximativement), seraient abaissés selon les normes du Ministère pour donner accès aux propriétés riveraines.

Aux intersections contrôlées par des feux de circulation, une phase pour piétons, voire même une phase exclusive à l'avenue du Père-Nouvel, assurerait une traversée sécuritaire. À cette dernière intersection, il y aurait également des virages à gauche protégés pour les véhicules.

Dans l'ensemble, le projet se réaliserait à l'intérieur de l'emprise existante. Toutefois, certains élargissements de la propriété du MTQ sont prévus, notamment dans les secteurs de l'avenue du Père-Nouvel et de la Réserve nationale de la faune de Pointe-au-Père<sup>1</sup>, de même qu'à chaque intersection afin d'aménager des rayons de virage adéquats. De plus, de minces bandes de terrain seraient nécessaires à la construction de talus aux endroits les plus accidentés, comme aux rivières et aux ruisseaux où l'on enregistre des différences d'élévation importantes. L'emprise nécessaire à une telle géométrie varie de 20 à 30 mètres. Par ailleurs, des servitudes de non-accès seraient imposées à chaque coin d'intersection pour en protéger la visibilité et le bon fonctionnement.

---

1. L'empiétement en bordure de la Réserve n'affectera aucunement le marais.

---

## Les aménagements particuliers et connexes

### L'intersection route 132 — avenue du Père-Nouvel

La géométrie en croix de l'intersection route 132 — avenue du Père-Nouvel, sa proximité d'une zone de service (école, église, terrain de jeux, commerces, etc.) responsable de la majorité des mouvements piétonniers de même que l'importance que confèrera à ce carrefour son rôle d'accès à l'autoroute 20 ont incité le MTQ à recommander un aménagement spécifique à cet endroit (figure 11). Les îlots centraux, notamment, permettraient le refuge des véhicules effectuant des manœuvres de virage à gauche. La largeur de l'emprise dans ce secteur atteindrait 28 mètres, exigeant ainsi l'expropriation d'une bande de terrain sur le devant de quelques propriétés. Il est également prévu de déplacer vers l'ouest l'axe central de l'avenue du Père-Nouvel à l'endroit où elle se raccorde à la route 132.

### Les trottoirs

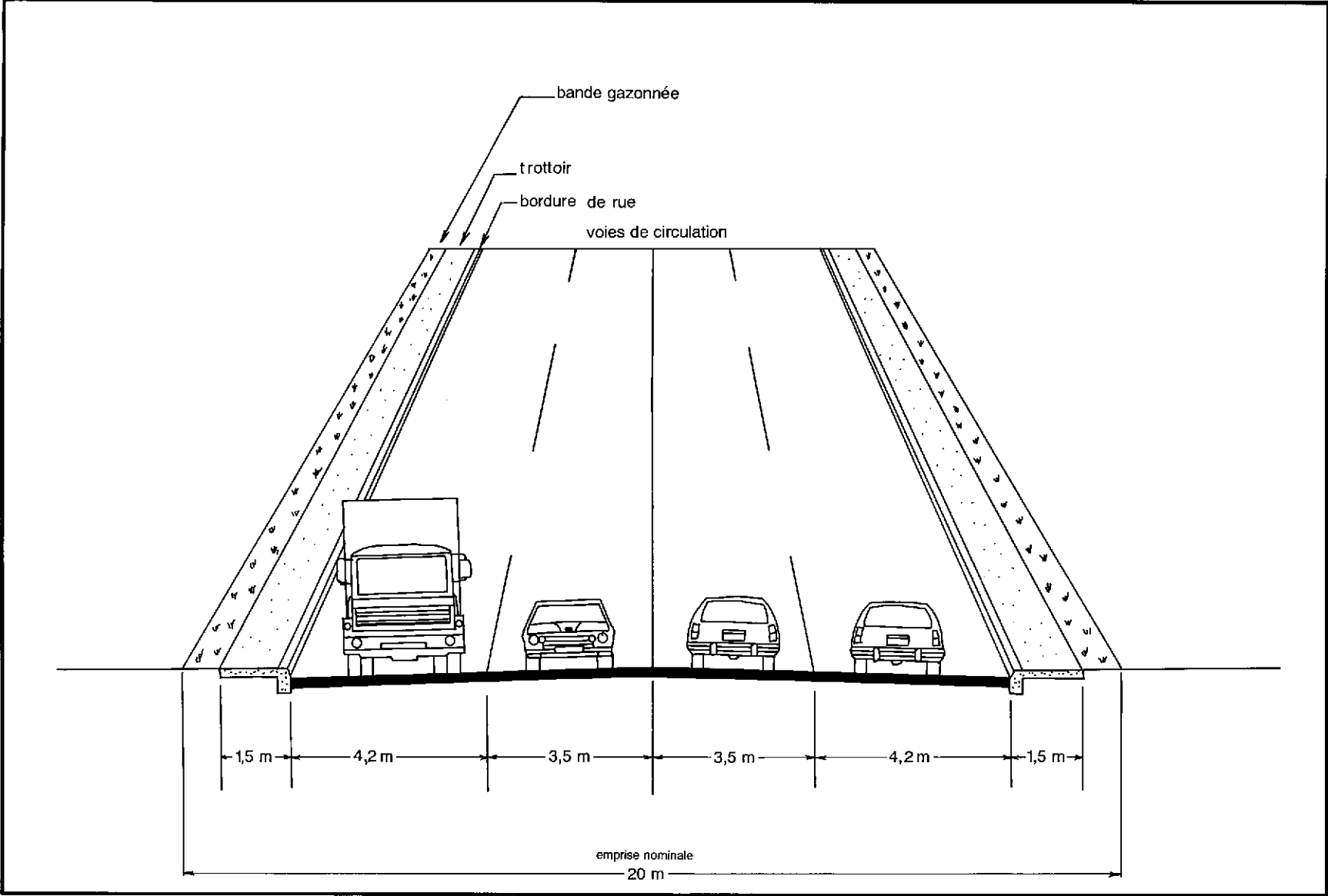
Selon le projet décrit dans l'Étude d'impact, un trottoir de 1,5 mètre est prévu de chaque côté de la route. Le MTQ, malgré qu'il considère les trottoirs comme des infrastructures municipales, assumerait le coût de construction des fondations et des bordures de rue. Quant à la ville, elle paierait la construction de la dalle et verrait à son entretien hivernal.

Par ailleurs, le seul engagement formel de la ville à ce jour concerne la construction de la dalle du trottoir sur un côté de la route 132, de la limite ouest de la ville jusqu'à l'avenue du Sanctuaire (documents déposés DB29 et DC4)<sup>1</sup>.

---

1. L'engagement décrit à la résolution 96-06-2584 adoptée le 3 juin 1996 en complément à la résolution 95-05-2533 est également conditionnel à l'approbation éventuelle d'un règlement d'emprunt à cet effet par les personnes concernées et habiles à voter.

Figure 10 Le réaménagement proposé dans son ensemble



Source : adaptée du document déposé DA 6.



### **La piste cyclable**

Il y aurait réfection de la piste cyclable existante d'une longueur de 600 mètres, entre la rue du Fleuve (côté est) et l'avenue du Père-Nouvel. Sa largeur serait de 3 mètres et de 2,2 mètres lorsque juxtaposée au trottoir. Ce réaménagement nécessiterait de faibles empiétements sur la Réserve nationale de la faune de Pointe-au-Père.

### **Le pont de la rivière Germain-Roy**

La structure de traversée de la rivière Germain-Roy devrait être élargie par rapport au pont actuel afin de recevoir la nouvelle section à quatre voies et les trottoirs de chaque côté.

### **L'éclairage**

Des lampadaires d'éclairage urbain, en aluminium ou en acier, avec enfouissement des fils, seront installés tout le long du trajet, en majorité du côté nord de la route puisque des lignes électriques occupent déjà en grande partie le côté sud.

## **Les coûts**

Le coût total de réalisation des travaux s'élèverait à 7 685 000\$, dont 335 000\$ en frais d'expropriation. Le tableau 1 fait état de la répartition du montant global entre chacun des éléments du projet.

Il est à noter que l'ensemble des travaux peuvent être réalisés au cours d'une même année, de mai à novembre. Il y a toutefois possibilité que la deuxième et dernière couche de pavage ne soit posée qu'à la période estivale de l'année suivant la reconstruction de la route.

**Figure 11 Le réaménagement proposé à l'intersection de l'avenue du Père-Nouvel et de la route 132**

**MUNICIPALITÉ DE POINTE-AU-PÈRE  
ROUTE 132**

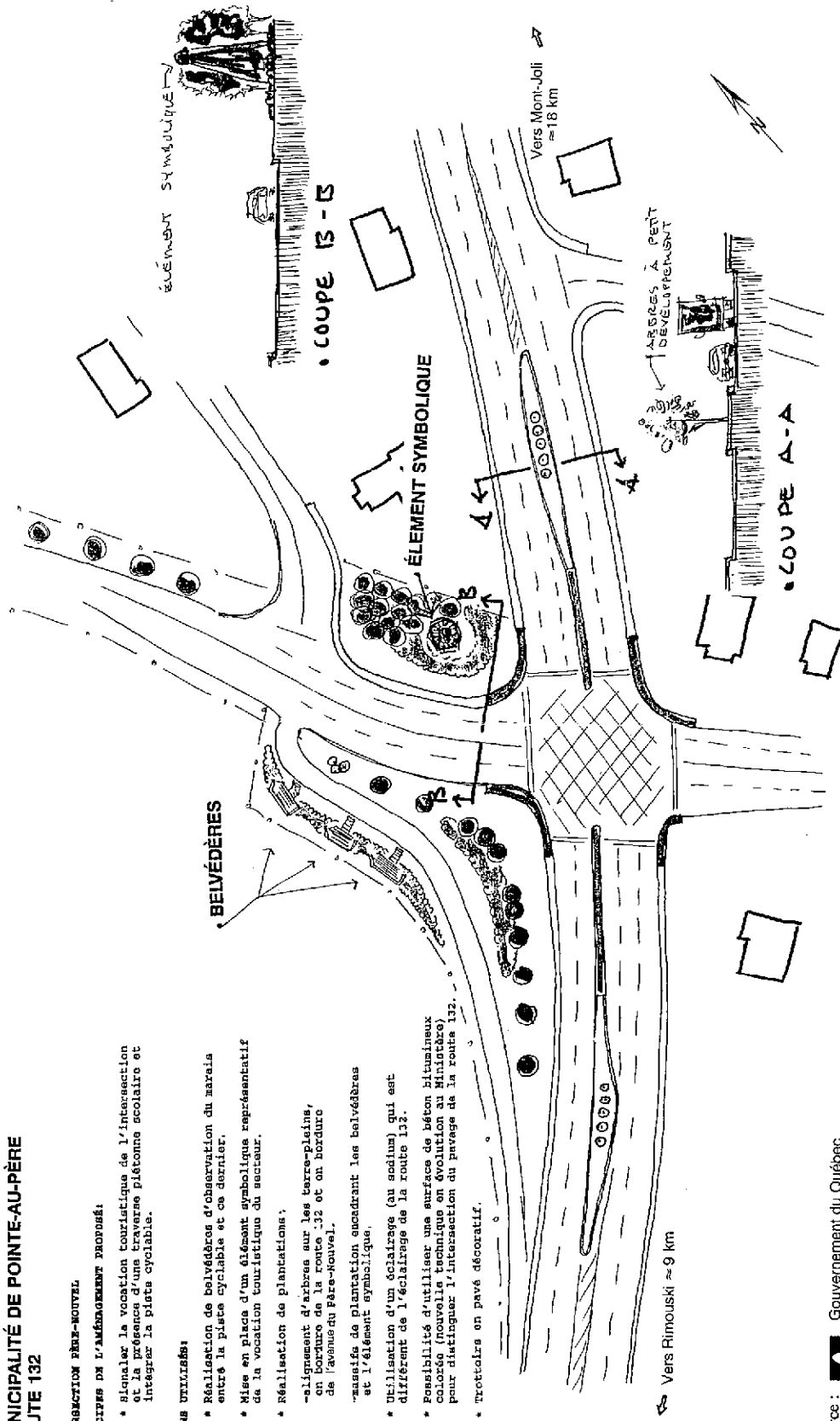
**INTERSECTION PÈRE-NOUVEL**


**PRINCIPES DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ:**

- \* Signaler la vocation touristique de l'intersection et la présence d'une traversée piétonne scolaire et intégrer la piste cyclable.

**MOYENS UTILISÉS:**

- \* Réalisation de belvédères d'observation du marais entré la piste cyclable et ce dernier.
- \* Mise en place d'un élément symbolique représentatif de la vocation touristique du secteur.
- \* Réalisation de plantations:
  - alignement d'arbres sur les terre-pleins, en l'absence de la route 132 et en bordure de l'avenue du Père-Nouvel.
  - massifs de plantation encadrant les belvédères et l'élément symbolique.
- \* Utilisation d'un éclairage (au sodium) qui est différent de l'éclairage de la route 132.
- \* Possibilité d'utiliser une surface de béton bitumineux pour les trottoirs et l'écoulement des eaux pluviales pour distinguer l'intersection du pavage de la route 132.
- \* Trottoirs en pavé décoratif.



Source :  Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Service du support technique

**Tableau 1 Estimation des coûts du projet**

Élément	Coût
Chaussée et revêtement	
<i>Terrassement, ponceaux, conduites pluviales, puisards, structure de chaussée, revêtements d'enrobé bitumineux et aménagement paysager</i>	5 850 000\$
Ouvrage d'art	
<i>Structure (pont) pour la traversée de la rivière Germain-Roy</i>	235 000\$
Éclairage et électricité	
<i>Système d'éclairage de 83 lampadaires</i>	450 000\$
Feux de circulation	
<i>Ajustement des feux de circulation existants</i>	40 000\$
Piste cyclable	
<i>Aménagement sur 0,6 km</i>	60 000\$
Expropriation	
<i>Acquisition de terrains et paiement des dommages causés à la propriété privée</i>	335 000\$
Trottoirs	
<i>Bordures de rue sur 10,4 km et trottoirs sur 8,5 km</i>	715 000\$ <sup>1</sup> (215 000 \$ + 500 000 \$)
<b>TOTAL</b>	<b>7 685 000\$</b>

1. Il s'agit du coût global pour un trottoir de chaque côté de la route, à partir de la limite ouest du projet jusqu'à l'avenue du Sanctuaire. Ce montant, dépendamment du type de trottoir et de la nature de la bordure, serait réparti entre la ville (≈ 60%) et le MTQ (≈ 40%).

Source: adapté des documents déposés DA14 et DA17.

## L'atténuation des impacts anticipés

Compte tenu de certains impacts anticipés, le MTQ a planifié dès la conception du projet divers éléments de bonification. Plusieurs mesures d'atténuation ont également été prévues ou envisagées. Pour les impacts à long terme, il s'agit entre autres de :

- mécanismes aux intersections signalisées pour protéger les traverses des piétons afin de contrer les conséquences de l'élargissement des voies de circulation (effet de barrière);
- la plantation d'arbres le long de la route;
- la réduction de la vitesse maximale de circulation;
- l'addition de marquage de passages piétonniers;
- la compensation financière pour les résidants touchés;
- l'exécution d'aménagements paysagers, notamment d'îlots de verdure à l'avenue du Père-Nouvel et à l'extrémité est du projet;
- la fermeture de l'avenue Dionne Nord (comme accès à la route 132);
- la pose d'une glissière de sécurité semi-rigide en face de l'école Sainte-Anne;
- la modification de l'accès à l'école Sainte-Anne (de la route 132 à l'avenue Dionne Nord, en passant par l'avenue du Père-Nouvel et la rue du Parc) et de la réorganisation des aires de circulation et de stationnement de l'édifice;
- l'installation de feux de circulation supplémentaires au besoin.

---

## **Chapitre 2 Les préoccupations des participants**

### **La participation des citoyens**

#### **Les demandes d'audience publique**

À la suite de la période d'information et de consultation publiques tenue le 29 mars 1995, deux demandes d'audience publique datées du 12 avril 1995 ont été adressées au ministre de l'Environnement et de la Faune. L'une de ces demandes provenait d'une citoyenne et la seconde, du porte-parole d'un regroupement de 185 citoyens pétitionnaires résidant à Pointe-au-Père.

Dans leur requête, tous les deux ont fait part de leurs préoccupations face au projet. Ils ont remis en question la justification de celui-ci pour des motifs touchant la sécurité et la qualité de vie, malgré le fait qu'ils reconnaissaient certains avantages associés aux coûts de réfection du réseau d'aqueduc et d'égout. Ils ont expliqué qu'ils s'opposaient à l'élargissement du boulevard Sainte-Anne à quatre voies dans le but de diminuer les risques d'accidents et de conserver leur sécurité sous toutes ses formes. De plus, ils voulaient préserver leur qualité de vie et le peu de tranquillité qu'il leur restait. Ils ont enfin envisagé un ensemble de solutions qu'ils entendaient discuter publiquement.

#### **Le mandat d'enquête et de médiation**

À la suite du dépôt des deux demandes d'audience publique, le ministre de l'Environnement et de la Faune a mandaté le BAPE d'entreprendre une enquête et de tenir une médiation. L'enquête a été engagée en novembre 1995. Cependant, après la rencontre avec le commissaire et son équipe, les deux requérants ont fait savoir les 2 et 4 décembre 1995, par lettres adressées au BAPE, qu'ils n'entendaient pas participer à la médiation.

En conséquence, le commissaire a mis fin aux travaux d'enquête et n'a pas entamé de médiation, et les requérants ont réaffirmé leur détermination à maintenir leur requête d'audience publique auprès du ministre de l'Environnement et de la Faune.

## Les opinions exprimées en audience publique

Lors de la première partie de l'audience publique, les questions posées par les participants ont porté sur :

- les impacts du projet;
- la justification du projet;
- les caractéristiques techniques;
- les solutions proposées.

Au cours de la deuxième partie de l'audience publique, le projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père a suscité de nombreuses réactions de la part des participants (résidents de Pointe-au-Père, ville, comités, corporations paramunicipales de la ville et organismes régionaux) qui ont présenté à la commission 18 mémoires, dont un verbal, aussi bien pour appuyer le projet que pour s'y opposer.

L'un des mémoires était accompagné d'une pétition de 1 817 signataires en faveur du projet, parmi lesquels 76 % habitent Pointe-au-Père dont 5 % le long de la route 132, la majorité se répartissant sur les autres artères. Ces citoyens, ainsi que la ville de Pointe-au-Père et les comités et corporations paramunicipales de la ville, se sont exprimés en faveur du projet.

Un autre mémoire fut présenté par six résidents du boulevard Sainte-Anne dont fait partie l'un des deux requérants, porte-parole de 185 citoyens contre le projet. Ce sont presque exclusivement des personnes résidant le long de la route 132 ou à proximité qui ont exprimé leur refus de voir le projet du MTQ se réaliser. Ils ont, en effet, remis en cause la raison d'être du projet, étant

donné qu'une partie du trafic actuel de la route 132 sera détournée vers l'autoroute 20 dès que le prolongement de celle-ci sera réalisé.

Les principaux commentaires entendus par la commission portent essentiellement sur la justification du projet dans un contexte local et régional, sur la planification du développement commercial par la ville de Pointe-au-Père et sur les impacts visant la sécurité et la qualité de vie des citoyens.

## **Le contexte régional et local**

### **La place de la route 132 dans le réseau routier**

La ville de Pointe-au-Père, de même que certains citoyens en faveur du projet ont défini la route 132 comme étant une artère principale de leur ville, soulignant ainsi l'importance de cet axe dans les échanges locaux et régionaux.

La Corporation de développement économique de Pointe-au-Père (CODEPAP) s'est exprimée sur «cet axe central de circulation et de développement» de la façon suivante :

*Il est évident que la route 132 constitue à Pointe-au-Père la principale grande avenue [...] et qu'elle a toujours été l'épine dorsale de son développement économique.*

(Mémoire de la CODEPAP, p. 4)

Sur le même sujet, la MRC de Rimouski-Neigette a ainsi exposé son point de vue :

*Actuellement, dans son schéma d'aménagement, le Conseil de la MRC a reconnu l'importance de la Route 132 dans le développement de son territoire et dans la planification de l'aménagement. C'est la voie de circulation la plus importante.*

(Mémoire de la MRC de Rimouski-Neigette, p. 2)

## Les besoins en matière de circulation

La majorité des participants a témoigné des inconvénients qu'elle doit subir quotidiennement à cause de la circulation automobile et, qu'ils soient ou non opposés au projet, les citoyens sont d'accord pour affirmer que des améliorations en ce sens s'avèrent nécessaires.

Cependant, les avis sont partagés quant à la nécessité de construire une route à quatre voies pour remédier aux problèmes de circulation. Selon la ville de Pointe-au-Père, les objectifs avancés par le promoteur dans son Étude d'impact concordent avec les éléments de la problématique auxquels Pointe-au-Père est confrontée depuis plusieurs années :

*Les besoins sont d'augmenter la capacité, la fluidité et la sécurité de la route pour améliorer la desserte de circulation intra et interrégionale et de permettre une accessibilité accrue et sécuritaire à la route pour la population riveraine.*

(Mémoire de la ville de Pointe-au-Père, p. 5)

Selon la Corporation touristique de Pointe-au-Père, l'augmentation du nombre de véhicules circulant sur la route 132 nécessiterait «une largeur plus grande que celle que nous avons aujourd'hui, malgré et avec la présence de la route 20 qui est également nécessaire» (M<sup>me</sup> Louise Brunelle, séance du 13 juin 1996, p. 33).

La Corporation de développement économique de Pointe-au-Père justifie le projet en mentionnant que la circulation actuelle sur la route 132 est difficile et que des problèmes d'embouteillage surviennent souvent à l'entrée ouest de la ville :

*Dans son état actuel, la route 132 apparaît comme un anachronisme qui ne survivra pas longtemps. La route à quatre voies, qui traverse Rimouski puis Rimouski-Est, débouche dans un goulot d'étranglement qui crée, régulièrement, des embouteillages aux heures de pointe. Cette restriction apparaît dès le petit pont sur le ruisseau à l'ouest et se prolonge tout le long de la ville de Pointe-au-Père.*

(Mémoire de la CODEPAP, p. 5)



Cette opinion n'est cependant pas partagée par tous les participants. En effet, l'un des représentants du Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, ne pense pas que le problème de flux de circulation vécu à Pointe-au-Père soit si important pour justifier une route à quatre voies :

*[...] je demeure sur le boulevard évidemment, et mon lieu de travail est en direction ouest, aux abords de la ville de Rimouski, et je suis à 5,3 kilomètres de chez moi. [...] je me déplace en majorité aux heures de pointe, et entre le moment où je n'ai pas de problème, je prends peut-être cinq à six minutes pour m'en aller à mon travail. Et quand il y a des bouchons de trafic, ça fait neuf ou dix minutes. [...] Ça fait que c'est pour ça que la fluidité n'est pas un gros problème dans le moment.*

(M. Noël Fortin, séance du 11 juin 1996, p. 92)

### **L'avenue du Père-Nouvel : voie d'accès à l'autoroute 20**

Pour de nombreux opposants au projet, le futur prolongement de l'autoroute 20, qui sera reliée à la route 132 par l'avenue du Père-Nouvel, atténuera les problèmes éprouvés actuellement. Cependant, certaines interrogations ont été soulevées quant à l'impact du détournement de trafic prévu sur cette avenue :

*Il y circulera de gros «vans» et de nombreux véhicules qui ignoreront que cette route est le transit des jeunes vers leurs lieux d'études ou de récréations.*

(Mémoire du Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, DM2.1, p. 13)

Face à l'anticipation des impacts envisagés par certains sur l'avenue du Père-Nouvel et au niveau de l'intersection avec la route 132, le Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, a émis le souhait de voir une étude d'impact se réaliser et d'autres participants ont proposé certaines solutions. Par exemple, M. Claude Quimper et M<sup>me</sup> Lucie Bernier recommandent au Ministère que soit revue «la décision de faire la sortie de l'autoroute 20 sur l'avenue du Père-Nouvel et, par conséquent, près de l'école Sainte-Anne» (mémoire, p. 3).

Deux autres participants se sont exprimés ainsi sur le même sujet :

*Il nous semble qu'il serait moins dangereux et plus approprié que les quatre voies se terminent à l'entrée du parc industriel à quelques mètres plus loin et que vous exigiez de la ville de Pointe-au-Père qu'elle dote son parc industriel d'une sortie directe sur l'autoroute 20.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Isabelle D'Auteuil et M. Sylvain Hurtubise, p. 1)

## **La planification par la ville de Pointe-au-Père**

### **Une planification du développement commercial de la route 132 controversée**

Alors que la ville de Pointe-au-Père se propose de favoriser le développement commercial le long de la route 132, certains citoyens tentent plutôt d'en protéger le caractère résidentiel.

Le maire de Pointe-au-Père, M. Guy Leclerc, a exprimé en ces termes les intentions de la ville :

*La volonté de la ville de Pointe-au-Père est de consacrer la vocation surtout commerciale maintenant le long de la route 132, en raison des problèmes qui sont soulevés par les gens qui s'opposent au projet du ministère des Transports.*

(M. Guy Leclerc, séance du 9 mai 1996, p. 90)

Il a expliqué que la ville était en train de mettre en place des mesures pour inciter les commerces à venir s'installer et que des discussions avaient déjà eu lieu avec certains d'entre eux. Plusieurs participants partagent cette volonté de la ville. Par exemple, la Corporation touristique de Pointe-au-Père pense «que la réfection de cette artère principale peut influencer considérablement sur le développement économique de Pointe-au-Père» (mémoire de la Corporation touristique de Pointe-au-Père, p. 2).

L'opinion traduite par le Comité pour l'implantation de la route 132 appuie ces propos :

*[...] Vous avez différentes industries qui s'implantent, et il faut leur donner les infrastructures nécessaires pour pouvoir se développer encore plus et développer aussi notre parc industriel.*

(M. Gilles Arbour, séance du 12 juin 1996, p. 131)

Par contre, pour certains opposants, la route 132 constitue avant tout une route à caractère résidentiel et, bien qu'étant conscients de l'importance de l'essor économique de leur ville, ils désapprouvent l'implantation d'autres commerces le long de cette route :

*Nous ne nous opposons pas au développement commercial et industriel de Pointe-au-Père, nous souhaitons ardemment une ouverture d'esprit de nos élus et des représentants du ministère des Transports. Il est impératif qu'ils comprennent et admettent les dangers de construction de commerces sur cette artère.*

(Mémoire du Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, DM2.1, p. 10)

Afin de conserver le caractère résidentiel de la route, ces mêmes participants pensent qu'«il serait agréable et pertinent de développer un petit noyau commercial, voire un centre d'achat, afin de centraliser les activités commerciales» (mémoire du Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, DM2.1, p. 31).

Une résidante de Pointe-au-Père a critiqué l'orientation que la ville a donnée à son plan d'urbanisme :

*Avec le temps, j'ai constaté que la ville modifie son plan d'urbanisme en fonction des intentions de localisation des promoteurs [de commerces ou d'industries]. [...] Ce qui est désolant, c'est de constater que les intentions de la ville sont de transférer les fonctions résidentielles ailleurs que là où on les a déjà autorisées et où on les autorise encore.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Hélène Bourdages, p. 28-29)

### **Des aménagements connexes néanmoins souhaitables**

Le maire de Pointe-au-Père a décrit les aménagements qu'il envisage réaliser sur la route 132. La construction de trottoirs sur tout le parcours, côté sud, de Rimouski-Est à l'avenue du Sanctuaire, et l'addition d'un autre, côté nord, à partir de l'avenue du Père-Nouvel jusqu'à l'avenue du Sanctuaire a été évoquée (séance du 12 juin 1996, p. 43), de même que la réalisation d'un projet de route verte dont l'objectif est de développer un réseau cycliste intermunicipal qui viendrait compléter le réseau actuel (mémoire, p. 9). De plus, il a déclaré qu'il voulait profiter des travaux d'élargissement de la route 132 pour remplacer les conduites d'aqueduc et d'égout défectueuses :

*Notre réseau d'aqueduc date du début des années 1960, et [...] nous profiterons des travaux occasionnés par le réaménagement du réseau routier afin d'effectuer les réfections qui s'imposent. [...] La situation du réseau d'égout est en quelque sorte le calque du réseau d'aqueduc. Il est victime de sa désuétude, accentuée et prématurée par l'affaissement de la route, et du diamètre insuffisant de ses conduites sur quelques tronçons.*

(Mémoire de la ville de Pointe-au-Père, p. 19-21)

L'ensemble des participants ne s'opposent pas à cette volonté du maire. Cependant, certains pensent que la réfection des conduites ne devrait pas obligatoirement être liée aux travaux d'élargissement de la route à quatre voies :

*Lors d'une assemblée du conseil municipal [...] en avril ou mai 1996, c'est M. Leclerc lui-même qui nous en a informés. Concernant le problème de pression d'eau à Pointe-au-Père, [il est] causé par une mauvaise installation de tuyaux à l'entrée ouest de Pointe-au-Père. Et au moment où on se parle, si les travaux ne sont pas commencés, ils sont à la veille de l'être. Donc, pour nous, c'est un problème qui est réglé, qui n'est pas relié aux travaux du boulevard.*

(M. Noël Fortin, séance du 12 juin 1996, p. 158-159)

Au sujet d'un autre aménagement envisagé, le Comité d'embellissement de Pointe-au-Père trouve nécessaire d'installer un éclairage adéquat sur la route 132 :

*[...] nous appuyons également la mise en place de lampadaires le long du tronçon. Les véhicules circulant de nuit pourront ainsi apprécier les efforts que nous mettons à rendre notre ville plus accueillante. Des lampadaires alimentés par des fils souterrains ne peuvent qu'augmenter notre potentiel d'embellissement. Nous ne pourrions omettre également l'impact que cet aménagement aura sur la sécurité des piétons et cyclistes qui empruntent trop souvent cette voie mal éclairée.*

(Mémoire du Comité d'embellissement de Pointe-au-Père, p. 2)

Cependant, le Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, estime que les modalités de mise en place des systèmes d'éclairage n'ont pas été concrètement étudiées, notamment sur le plan de la sécurité (mémoire du Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, DM2.2, p. 7).

## **La sécurité**

La problématique actuelle liée à la sécurité sur la route 132 a été soulevée par plusieurs participants, aussi bien par ceux qui s'opposent au projet que par ceux qui se réclament en sa faveur.

Cependant, les avis sont assez différents en ce qui concerne la justification du projet face à la sécurité. Quelques-uns estiment en effet que la situation actuelle pourrait s'améliorer avec le projet tandis que d'autres pensent le contraire.

### **L'accès à la route**

Citant un extrait de l'Étude d'impact dans lequel le MTQ indique que «les largeurs des intersections et des entrées privées ne sont pas conformes aux normes de sécurité routière, ainsi que l'utilisation illégale de l'accotement», une opposante au projet a souligné les risques d'utilisation des nombreux

accès à la route et a mentionné, pour compléter cette idée, l'article 417 du Code de la sécurité routière :

*« Le conducteur d'un véhicule routier ne peut faire marche arrière à moins que cette manœuvre puisse être effectuée sans danger et sans gêne pour la circulation ». Si les policiers appliquaient cet article à la lettre avec un quatre voies, aucun résidant du boulevard Sainte-Anne ne pourrait sortir de chez lui puisque cette manœuvre serait dangereuse et gênerait la circulation à coup sûr.*  
(Mémoire de M<sup>me</sup> Hélène Bourdages, p. 12)

Plusieurs résidants, le long de la route 132, doivent effectuer une marche arrière sur l'accotement pour pouvoir s'engager dans la circulation. Ils craignent que la construction d'une route à quatre voies ne rende ces manœuvres encore plus dangereuses qu'elles ne le sont aujourd'hui :

*Pour ma part, je crois qu'emprunter l'accotement est beaucoup plus sécuritaire que de s'engager sur une voie (la première ou la troisième) très souvent occupée alors que les conducteurs qui s'y trouvent sont habitués d'avoir une cadence rapide et une liberté de manœuvre. Sur une route à deux voies, les automobilistes et camionneurs s'attendent au blocage de la voie et ils sont davantage préparés à y réagir.*  
(Mémoire de M<sup>me</sup> Hélène Bourdages, p. 12)

Cette idée est partagée par d'autres opposants au projet qui appréhendent d'éventuels problèmes de sécurité en hiver :

*Nous aurons à traverser deux ou trois voies tout en ayant dû s'assurer que, dans les deux sens, aucune voiture qui se rapproche ne puisse être dans un angle mort, cachée par la présence d'une autre, la devançant sur l'autre voie. Il nous faudra devoir bénéficier d'un créneau d'entrée très long, afin que la manœuvre à faire puisse réussir sécuritairement. Il y a des endroits où la visibilité naturelle est restreinte, assez pour ne pas permettre sécuritairement une telle manœuvre dans ces conditions climatiques.*  
(Mémoire du Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, DM2.5, p. 5)

D'autres opposants ont ajouté qu'un tel aménagement pourrait obliger les résidents en bordure de la route 132 à modifier leurs espaces de stationnement afin de pouvoir sortir de l'avant et s'insérer en toute sécurité sur la route, ce qui engendrerait des coûts pour ces propriétaires (mémoire de M. Claude Quimper et M<sup>me</sup> Lucie Bernier, p. 2).

### **Les accidents automobiles**

Une opposante a expliqué que la route actuelle était peu sécuritaire, notamment à cause de son état défectueux et de ses accotements en gravier (M<sup>me</sup> Nicole Vignola, séance du 12 juin 1996, p. 152-154).

Le directeur d'Ameublements Tanguay a exprimé pour sa part son inquiétude face aux difficultés actuellement éprouvées par ses clients aux abords de son commerce :

*Le débit de circulation est devenu problématique au fil des années, ce qui occasionne différents problèmes d'accès à notre commerce pour notre clientèle. [...] Un client en provenance de Rimouski, a un accès dangereux à notre stationnement. [...] La situation est similaire pour nos clients qui désirent réintégrer la circulation en direction est.*

(Mémoire d'Ameublements Tanguay, p. 2)

La problématique que soulève la vitesse inquiète de nombreux opposants qui craignent qu'une route à quatre voies n'incite les usagers à conduire plus rapidement, augmentant d'autant les risques d'accidents :

*[...] c'est que, dans le cas d'une quatre voies, on se retrouve avec une largeur qui est très importante et qui peut faire en sorte d'inciter, je dirais, instinctivement les automobilistes à rouler à une vitesse plus rapide.*

(M. André Dontigny, séance du 13 juin 1996, p. 84)

*Cet élargissement augmentera la vitesse de passage des véhicules qui zigzagueront d'une voie à une autre pour éviter un ralentissement, [...] il y aura donc un accroissement des accidents.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Hélène Bourdages, p. 1)

De plus, une majorité de participants pense que le projet augmentera considérablement les risques d'accidents liés aux virages à gauche et à droite pour accéder aux nombreuses entrées bordant la route 132 et aux intersections :

*Plus il y a de zones de conflit, plus il y a de risques d'accidents, comme le dit si bien la Sûreté du Québec. Or, en supprimant l'accotement et en faisant déboucher chacune de nos entrées de cour directement sur la route 132, vous venez de créer autant de zones de conflit et ainsi d'augmenter sensiblement les risques d'accidents.*  
(Mémoire de M. Denis Leblond, p. 4)

### **La sécurité des piétons**

Les problèmes liés à la sécurité des piétons ont été évoqués par les opposants au projet. Ils dénoncent en effet les difficultés que rencontreront les piétons pour traverser la route. Certains ont mentionné particulièrement la traversée des élèves de l'école Sainte-Anne à l'intersection de la route 132 et de l'avenue du Père-Nouvel :

*De plus, l'intersection Père-Nouvel — 132 constitue un point névralgique en terme de sécurité pour les enfants. À chaque sortie et entrée scolaire, environ 35 élèves [...] empruntent cette intersection. Compte tenu du débit et de la vitesse de la circulation, il est nécessaire que l'aménagement de cette intersection puisse assurer une sécurité optimale des piétons.*  
(Mémoire de la Commission scolaire La Neigette, p. 8)

Les avis sont assez partagés en ce qui concerne la construction de trottoirs le long de la route. Le maire de Pointe-au-Père affirme qu'ils assureront la sécurité des piétons, mais des citoyens contestent cette affirmation :

*Même s'ils marchent sur un trottoir, les gens ne se retrouvent qu'à quelques pieds des camions et automobilistes qui circulent sur la chaussée et le sentiment d'insécurité est encore pire lorsque les véhicules leur arrivent par derrière. [...] L'élargissement à quatre voies créera donc une importante barrière physique pour un grand nombre de piétons.*  
(Mémoire de M<sup>me</sup> Hélène Bourdages, p. 13)



Certains citoyens ont exprimé des inquiétudes face au danger que rencontreraient les résidants s'ils devaient traverser à pied la route à quatre voies pour accéder à leurs boîtes postales. Après que le MTQ ait soulevé la possibilité de déplacer ces boîtes postales afin de permettre un accès plus sécuritaire, un représentant du Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, a souligné que cet aménagement pourrait effectivement régler le problème de la traversée de la route sans toutefois annuler le danger du déplacement des piétons sur les trottoirs (M. Noël Fortin, séance du 11 juin, p. 131-132).

Enfin, la Corporation touristique de Pointe-au-Père propose de sécuriser le déplacement des piétons en installant «des feux de circulation avec bande piétonnière aux intersections clés qui desservent des populations de résidants de part et d'autre de la route 132» (mémoire de la Corporation touristique de Pointe-au-Père, p. 7)

### **La sécurité des cyclistes**

Certains citoyens ont décrit les problèmes de sécurité qu'éprouvent actuellement les cyclistes le long de la route :

*Au moment présent, les cyclistes doivent obligatoirement emprunter l'accotement de la route 132 pour pouvoir poursuivre leur trajet entre la rue du Fleuve et l'avenue du Père-Nouvel. Cette situation est dangereuse pour les cyclistes et inconfortable pour les automobilistes.*

(Mémoire de la Corporation touristique de Pointe-au-Père, p. 5)

D'autres citoyens ont soulevé les dangers qu'occasionnerait le projet notamment au pont enjambant la rivière Germain-Roy :

*La traverse du pont au-dessus de la rivière Germain-Roy demeurera un problème pour les cyclistes. [...] L'effet de barrière pour traverser la route 132 sera le même que pour les piétons. De plus, il n'y a pas vraiment d'espace prévu pour les cyclistes avec l'élargissement à quatre voies.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Hélène Bourdages, p. 14-15)

Pour remédier à ces difficultés, la Corporation touristique de Pointe-au-Père a proposé un aménagement de la piste distinct de la route de façon à la rendre plus sécuritaire. La piste pourrait également être dotée d'un passage pour piétons et d'espaces de promenade (mémoire p. 5).

## La qualité de vie

Presque tous les participants se sont exprimés sur l'importance de protéger leur qualité de vie. Les appréhensions concernent l'ambiance sonore, les vibrations, l'émission de poussière, les nuisances causées par l'entretien hivernal et, enfin, la qualité du paysage.

### L'ambiance sonore et les vibrations

De nombreux participants ont fait part du dérangement que leur fait subir actuellement la circulation routière. M<sup>me</sup> Rose-Aimée Jean qui demeure sur une rue parallèle au sud de la route 132, a expliqué qu'il lui était impossible «de garder des fenêtres ouvertes la nuit car le bruit de la circulation est trop élevé» (mémoire, p. 1).

Bien qu'un grand nombre de citoyens soit conscient que, quelle que soit l'option choisie, le niveau sonore ne pourra être réduit de façon significative, les opposants au projet soulèvent néanmoins le fait que le rapprochement de la route aura un effet négatif sur leur qualité de vie déjà perturbée :

*Passer de deux à quatre voies influe dangereusement sur notre qualité de vie. [...] La perte de l'accotement représente la disparition d'une zone tampon sécuritaire mais aussi la disparition d'une zone psychologique importante. [...] Ça rapproche le bruit. Ça crée la sensation que les autos passent sur ton perron.*  
(Mémoire de M. Denis Leblond, p. 5)

Certains opposants font également remarquer que les arrêts et départs aux feux de circulation et la circulation des véhicules lourds représentent autant de sources importantes de bruit et de vibrations :

*[...] la plupart des transports lourds se suivent en convoi, se composant en moyenne de deux et même quatre camions remorques*

*en période de pointe, c'est donc dire que lorsqu'il y a accélération ou décélération sur une pente, à un arrêt ou autres, ce n'est pas seulement un camion qui émet du bruit, mais plusieurs et souvent dans les deux sens. [...]*

(Mémoire du Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, DM2.6, p. 8)

La Commission scolaire ajoute que le rapprochement de la route à quatre voies porterait atteinte à la qualité de vie des élèves de l'école Sainte-Anne. L'exposition à des bruits de l'intensité enregistrée actuellement peut être associée à des problèmes d'apprentissage et de santé :

*Alors, ce qu'on mentionne au niveau des enfants, c'est que le bruit, présentement, la circulation ne fait que souvent sursauter les enfants. Les enfants sont plus nerveux et impatientes, n'ont jamais entendu le silence en classe, sentent le plancher parfois vibrer, se précipitent à la fenêtre pour voir d'où vient le bruit lorsqu'il y a freinage des camions lourds ou encore arrivée d'ambulances.*

(M. Bertin Hins, Commission scolaire, séance du 13 juin 1996, p. 38-39)

Toutefois, certains citoyens s'entendent pour dire que la venue de l'autoroute 20 aurait un effet positif sur le niveau sonore. Ainsi, selon la Corporation de développement économique de Pointe-au-Père, «l'élargissement ne contribuera pas à une augmentation du bruit puisque la quasi-totalité du trafic de camionnage sera détournée avec la réalisation de la nouvelle portion autoroute» (mémoire, p. 6).

## **La qualité de l'air**

Certains commentaires apportés au cours de l'audience publique ont visé les répercussions du projet sur la qualité de l'air. Une citoyenne s'est inquiétée de l'augmentation des gaz et de la poussière que causerait, selon elle, l'élargissement à quatre voies (mémoire de M<sup>me</sup> Hélène Bourdages, p. 1).

La problématique de la pollution de l'air a également été soulignée par le maire de Pointe-au-Père qui a affirmé que les nuisances causées par la poussière et les émanations seraient atténuées par la déviation du trafic lourd

de la route 132 vers l'autoroute 20 et par l'élimination des accotements actuels (mémoire, p. 16).

La Corporation de développement économique de Pointe-au-Père, quant à elle, recommande que le MTQ envisage des mesures pour atténuer la gêne que pourront causer les travaux :

*Les travaux de modernisation de la route 132 créeront par contre, pendant leur exécution, un impact significatif tant sur la qualité de vie des résidents que sur les commerces adjacents qui n'ont aucun autre accès disponible. Ils devront donc durer le moins longtemps possible et prévoir des aménagements anti-poussière.*

(Mémoire de la CODEPAP, p. 6)

## **L'entretien hivernal**

La construction des trottoirs et l'élimination de l'accotement qu'entraînerait le projet posent quelques interrogations parmi les citoyens qui habitent le long de la route 132 :

*[...] où va-t-on mettre cette neige ? Actuellement, elle se retrouve sur nos terrains [...] comme on va rapprocher cette neige, de la largeur d'une voie et d'un trottoir de notre résidence, je considère que ça va devenir un problème.*

(Mémoire de M. Claude Quimper et M<sup>me</sup> Lucie Bernier, p. 2)

*Étant donné qu'il n'y aura plus de fossé, c'est bien clair que la neige grattée ira sur le trottoir. Pointe-au-Père est un milieu assez venteux vu la présence du fleuve, il est logique de croire que le trottoir se remplira de neige comme c'est le cas pour nos entrées de cour.*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Hélène Bourdages, p. 14)

L'utilisation d'abrasifs divers a également été soulevée par M. Denis Leblond qui craint de les retrouver «directement sur notre galerie et pourquoi pas dans nos vitres» (mémoire, p. 5).

## La qualité du paysage

Des témoignages à l'encontre de l'établissement de commerces sur la route 132 ont été entendus lors de l'audience publique. Certains opposants estiment que le développement commercial banalise actuellement le paysage et continuera à le faire :

*[...] nous pensons que l'élargissement du boulevard Sainte-Anne dégraderait le paysage urbain déjà banalisé par les nombreuses pollutions visuelles qui bornent cette route : enseignes multiples, terrains commerciaux sans âme, etc.*

(Mémoire du Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, DM2.1, p. 21)

D'autres, au contraire, voient dans une éventuelle route à quatre voies la possibilité d'améliorer l'aménagement paysager :

*La création d'un îlot de verdure tout comme l'aménagement des terre-pleins sont entre autres des réalisations potentielles qui concordent avec nos espérances de voir notre ville comme une communauté qui servira d'exemple pour bien d'autres quand il viendra le temps de parler d'une localité où l'environnement y est propre, agréable et enchanteur.*

(Mémoire du Comité d'embellissement de Pointe-au-Père, p. 3)

La Corporation touristique de Pointe-au-Père croit que la plantation de végétaux à l'entrée de Pointe-au-Père, proposée par le MTQ créera une atmosphère agréable pour les usagers. Elle conseille de répéter cette opération à d'autres endroits sur la route 132 (mémoire p. 1).

Pour sa part, le Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, propose de réaliser des aménagements paysagers plutôt que d'ajouter deux nouvelles voies de circulation :

*Au lieu de deux autres voies supplémentaires, imaginons plutôt à leur place un aménagement paysager où les fleurs et les espèces végétales variées se côtoient et nous venons de doter la ville de Pointe-au-Père d'un passage routier unique au Québec.*

(Mémoire du Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, DM2.1, p. 35)

## Les tendances dégagées

Les positions exprimées face au projet d'amélioration de la route 132 à quatre voies sont nettement partagées et ceux qui s'y opposent ont suggéré plusieurs solutions de rechange afin d'améliorer certains aspects de la route actuelle, qu'ils désirent conserver.

### Les choix partagés des citoyens

La ville de Pointe-au-Père, à l'instar de certains commerçants et citoyens en faveur du développement économique, appuie le projet à quatre voies. L'intervention de la Corporation touristique de Pointe-au-Père résume l'avis général :

*Les membres de notre Conseil d'administration estiment qu'il est primordial d'améliorer la route 132 et sont unanimes dans leur appui à la variante d'une route à quatre voies.*

(Mémoire de la Corporation touristique de Pointe-au-Père, p. 2)

En revanche, les opposants au projet ont opté majoritairement pour le réaménagement de la route à deux voies améliorées avec accotement asphalté. Cet accotement ne devra pas, selon certains, être trop large pour que les automobilistes ne soient pas tentés de dépasser par la droite :

*Moi, je pense qu'on laisse un accotement [...] qui a peut-être deux pieds d'asphalte, qui permet quand même d'éviter quelque chose ou qu'un piéton y circule aussi.*

(M. Noël Fortin, séance du 11 juin 1996, p. 26)

*Nous réaffirmons que nous préconisons l'amélioration du boulevard Sainte-Anne, sous la forme d'un boulevard à deux voies améliorées, avec accotement asphalté. Nous préconisons l'ajout de feux de signalisation permettant le virage à gauche (flèche donnant la priorité) aux intersections Richelieu, Tournesols et Père-Nouvel, ainsi que ceux projetés.*

(M. Daniel Pinault, séance du 11 juin 1996, p. 25)

Le Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, a également soulevé « la nécessité de munir Pointe-au-Père d'une autre artère

afin que le boulevard Sainte-Anne ne soit pas le seul lien routier avec le reste de la province» et pense que le prolongement de la rue des Vétérans pourrait alléger la circulation d'une éventuelle route 132 à deux voies améliorées (M. Daniel Pinault, séance du 11 juin 1996, p. 22-39).

### **Les raisons invoquées**

Les principales raisons invoquées par les participants en faveur du projet sont résumées dans la pétition qui accompagne le mémoire du Comité pour l'amélioration de la route 132: «le réaménagement proposé s'impose en raison des problèmes de sécurité, de capacité et de fluidité de la circulation en plus de l'accessibilité limitée à certains secteurs résidentiels que connaît cette route» (mémoire, annexe). Ils ont également expliqué que le projet aurait un impact positif sur les accès aux commerces. Voici quelques-uns des commentaires émis à ce sujet:

*Nous ne pouvons plus fermer les yeux devant la circulation lente aux heures de pointe, l'accès dangereux à la 132 pour les résidants, et les risques omniprésents d'accidents. [...] Voilà pourquoi nous enjoignons respectueusement de permettre la réalisation de ce boulevard Sainte-anne à quatre voies [...].*  
(Mémoire d'Ameublements Tanguay, p. 3-4)

*Je pense qu'avec un quatre voies, ce problème-là [accès aux commerces] serait grandement éliminé. C'est bien sûr que les gens auraient une voie d'accès, une voie pour tourner facilement, puis ça ne bloquerait pas le trafic forcément, que ce soit dans un sens ou l'autre.*  
(Corporation de développement économique de Pointe-au-Père, séance du 13 juin 1996, p. 94)

Un citoyen expliquant que le projet constituerait un atout pour le développement de Pointe-au-Père est d'accord sur le fait que «le quatre voies faciliterait l'arrivée de nouveaux commerces sur la 132» (M. Gilles Arbour, pour le Comité d'amélioration de la route 132, séance du 12 juin 1996, p. 1).

D'autres citoyens rejettent toutefois le projet parce qu'ils estiment qu'au contraire, celui-ci ne résoudra pas les problèmes de fluidité, augmentera les

risques d'accidents et détériorera leur qualité de vie. Selon eux, une route à deux voies serait plus sécuritaire qu'à quatre voies. Retenons quelques remarques exprimées par les citoyens à ce sujet :

*Je suis contre l'élargissement à quatre voies du boulevard Sainte-Anne à Pointe-au-Père, puisqu'un quatre voies ira à l'encontre de notre propre sécurité et notre qualité de vie à tous.*  
(Mémoire de M<sup>me</sup> Paulette Thériault, p. 1)

*Soyez assurés que nous ne voulons pas priver nos concitoyens de Pointe-au-Père et de toute la province d'un accès plus facile et d'une circulation plus fluide sur la route 132, mais nous voulons également que l'on tienne compte de notre environnement.*  
(Mémoire de M<sup>me</sup> Lucie Bernier et Claude Quimper, p. 4-5)

Ces deux derniers participants ont également soutenu que la mise en place d'une nouvelle couche d'asphalte améliorerait les problèmes actuels de bruit (mémoire, p. 2).

Dans son mémoire, le Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, conclut qu'une route à quatre voies «en plus d'augmenter significativement les risques graves d'accidents, priverait la population riveraine de sa qualité de vie et brimerait leur espace vital» (mémoire DM2.6, p. 18).

La commission a pu entendre au cours de l'audience publique, les préoccupations des participants. Dans ce chapitre, elle a voulu mettre en évidence les avis partagés qui lui ont été exprimés. Selon eux, l'amélioration de la route 132 paraît nécessaire pour des raisons de sécurité et de fluidité, mais les solutions envisagées divergent nettement entre ceux qui, pour les uns, recherchent à maintenir leur qualité de vie alors que d'autres voient dans le projet un atout non négligeable pour le développement économique de leur ville.



---

## Chapitre 3 **La justification d'un projet d'amélioration de la route 132**

Avant d'analyser les différentes options possibles d'aménagement du boulevard Sainte-Anne dans les limites de la ville de Pointe-au-Père, il importe d'abord d'apprécier le bien-fondé d'une intervention jugée nécessaire par le MTQ.

Pour le présent chapitre, le mot «tronçon» de route réfère à une partie de la route 132 (boulevard Sainte-Anne à Pointe-au-Père) ainsi qu'à une section de l'autoroute 20. Dans les deux cas, les limites du tronçon sont précisées.

### **La planification du territoire**

Tout examen des actions à entreprendre sur le boulevard Sainte-Anne doit prendre en compte la vocation de cette route telle qu'elle est définie par les documents officiels relatifs à la planification du territoire, tant au niveau national, régional que local.

### **Le réseau routier supérieur du Bas-Saint-Laurent**

Pour le MTQ, la route 132 est une route nationale et elle le demeurera même lorsque l'autoroute 20 reliera Rimouski à Mont-Joli (document déposé DA7). L'autoroute accommodera alors le trafic de transit longue distance, tout en laissant à la route 132 son rôle de lien intermunicipal et interrégional sans oublier sa vocation nationale de route touristique reconnue.

## **Le schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté (MRC)**

Le schéma d'aménagement de la MRC de Rimouski-Neigette précise que la route 132 est reconnue comme une route nationale et le mémoire déposé par celle-ci confirme d'ailleurs cette position.

Les intentions de la MRC, en ce qui concerne son réseau routier, visent la consolidation des infrastructures existantes ainsi que l'amélioration de la qualité du réseau routier actuel, tout en privilégiant le prolongement de l'autoroute 20 (document déposé DB3, p. 44).

Lors de l'audience publique, où elle s'est abstenue de prendre position pour une route à deux ou à quatre voies, la représentante de la MRC a confirmé que le projet d'amélioration de la route 132 traversant Pointe-au-Père était conforme au schéma d'aménagement qui reconnaissait la vocation primaire de la route 132 comme seul axe est-ouest de la MRC de Rimouski-Neigette (M<sup>me</sup> Myriam McCarthy, séance du 10 mai 1996, p. 72).

## **Le plan d'urbanisme de la ville**

La ville de Pointe-au-Père possède un plan d'urbanisme qui comprend un plan de son réseau routier, conforme au schéma d'aménagement de la MRC comme le prévoit la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1).

En l'absence d'une deuxième artère de circulation parallèle au boulevard Sainte-Anne, celui-ci constitue la seule route traversant tout le territoire de cette ville d'est en ouest. Cette réalité a fait dire à la firme-conseil Pluram inc. qu'à Pointe-au-Père, «la vie, la forme de développement, tout dépend du boulevard Sainte-Anne qui constitue l'épine dorsale de la ville» (document déposé DB22, p. 1).

Dans son plan d'urbanisme, la ville a choisi de localiser les commerces à vocation régionale sur la route 132 et de mettre en place un parc industriel avec accès à la route 132 dans la zone est de son territoire (documents déposés DB2, p. 10, et DB20). Comme on l'a vu au chapitre précédent, cette

position de la ville fut confirmée par le maire, M. Guy Leclerc, lors de l'audience publique.

En référence à la figure 2 au chapitre 1 relativement à l'environnement local et régional, il ressort que dans les derniers 25 ans, la ville a quadruplé sa population qui est passée de 1 047 habitants en 1971 à 4 095 en 1996. Ainsi, le boulevard Sainte-Anne qui, jadis, était une route rurale est devenu une route qualifiée de semi-urbaine par le promoteur (Étude d'impact, document déposé PR3, p. 20). Sur cet aspect, la Corporation de développement économique de Pointe-au-Père pense que la route 132 «devra se confondre dans un environnement urbain et ne plus ressembler à une route de campagne comme on la connaît aujourd'hui» (mémoire DM5, p. 2).

## **Constatation**

À la lumière de ce qui précède, la commission constate que, pour les organismes planificateurs des trois niveaux d'administration publique que sont le MTQ, la MRC de Rimouski-Neigette et la ville de Pointe-au-Père, la route 132 est et demeurera une artère majeure du réseau routier de la région tant pour des fins nationales, régionales que locales.

## **La situation actuelle de la route 132**

Cette section vise essentiellement à définir l'état actuel de la route 132, avec ses contraintes d'utilisation et ses atteintes à la qualité de vie subies surtout par les citoyens riverains de cette artère.

## **L'état de la route**

### **Une chaussée déficiente**

Tous les participants qui se sont prononcés sur l'état de la chaussée ont reconnu la mauvaise condition de la couche d'usure en béton bitumineux. Il n'est toutefois pas surprenant de constater, avec les gels et les dégels, et l'utilisation intensive de cette route par les camions lourds (900 par jour), qu'une détérioration certaine finisse par apparaître.

### **Des accotements problématiques**

Parce qu'il n'y a pas de bordures de rue, l'accotement actuel en gravier possède une largeur qui varie de 0 à 4 mètres comme mentionné au chapitre 1. Les bordures de rue étant absentes, le MTQ observe «que les largeurs des intersections et des entrées commerciales ou privées sont non conformes aux normes du Ministère visant à favoriser des accès sécuritaires à la route» (Étude d'impact, document déposé PR3, p. 15).

Devant plusieurs commerces, l'accotement est confondu, à la pleine largeur du lot, avec le terrain gravelé destiné au stationnement des véhicules des clients.

### **Un drainage inadéquat**

Appelé à commenter l'état des fossés de drainage du boulevard Sainte-Anne, M. Jean-Louis Loranger, du MTQ, a résumé la situation comme suit: «[...] dans l'ensemble, c'est un drainage que je qualifierais d'anarchique et qui ne fonctionne pas nécessairement très bien. Il n'y a rien de structuré» (séance du 7 mai 1996, p. 101). Comme il a été signalé précédemment, plusieurs propriétaires ont tout simplement rempli le fossé à la pleine largeur de leur propriété en posant une conduite, sans l'autorisation du MTQ, pour assurer l'écoulement des eaux de ruissellement.

### **Une largeur variable de chaussée**

En entrant dans Pointe-au-Père, un automobiliste en provenance de Rimouski-Est passe d'une route à quatre voies contiguës à une route à deux voies. Cette largeur de deux voies se maintient sur toute la longueur de la route 132 dans les limites de la ville, sauf aux trois intersections munies de feux de circulation. À ces endroits, des voies auxiliaires (surlargeurs) existent, donnant ainsi à la route 132, sur de courtes longueurs, quatre voies à l'avenue Richelieu et trois aux avenues des Tournesols et du Père-Nouvel (Étude d'impact, document déposé PR3, p. 15).

Une telle géométrie variable sur une distance relativement courte engendre un sentiment d'insécurité chez certains conducteurs, surtout lorsque la vitesse habituelle des automobilistes excède celle affichée de 70 km/h comme c'est largement la pratique à Pointe-au-Père.

### **Une artère en voie d'urbanisation**

Utilisant les données du rapport d'août 1994 de la firme-conseil Pluram inc. sur l'utilisation du sol de la route 132 (document déposé DB22, p. 7), le Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, établit à 208 le nombre d'accès sur les 5,21 km à l'étude, ce qui correspond à quelque 40 accès au kilomètre (M<sup>me</sup> Sylvie Carroll, mémoire DM2.1, p. 16). Cette statistique confirme, dans une certaine mesure, que ce tronçon de la route 132 s'est progressivement urbanisé comme l'affirme le MTQ.

## **Les contraintes d'utilisation de la route 132**

L'examen de la situation portera sur les cinq facteurs suivants: les débits automobiles, les niveaux de service, le nombre d'accidents, la circulation piétonnière et la piste cyclable.

### **Des débits importants**

Le tableau 2 présente les DJMA les plus à jour aux cinq principales intersections dans Pointe-au-Père (document déposé DA6), ainsi qu'une estimation, par la commission, des débits horaires d'analyse à ces

intersections qui servent à déterminer le nombre de voies de circulation requis pour une route.

**Tableau 2 Route 132 à Pointe-au-Père, débits de circulation en 1994**

Intersections (d'ouest en est)	Débit journalier moyen annuel (DJMA) (document déposé DA6)	Débit horaire d'analyse (DHA)
Poirier	16 000	1 760
Richelieu	15 600	1 716
Tournesols	13 700	1 507
Père-Nouvel	11 300	1 243
Du Parc (accès)	7 200	792

Rappelons qu'en ce qui concerne les débits entre Rimouski-Est et l'avenue des Tournesols, les DJMA sont qualifiés d'élevés par le promoteur, plus particulièrement dans la partie ouest du boulevard Sainte-Anne. Cette appréciation sera d'ailleurs confirmée par l'examen des niveaux de service des trois tronçons de route retenus par le MTQ, lesquels seront traités dans la sous-section qui suit. Il sera alors indiqué que les débits excèdent la capacité de la route 132 pour la partie du projet à l'ouest de l'avenue des Tournesols.

### **Un niveau de service réduit**

De ce qui précède, la commission a calculé les débits horaires d'analyse (DHA) conformément aux informations fournies par le promoteur, à savoir que le DHA était le débit de la 30<sup>e</sup> heure, lequel correspondait pour Pointe-au-Père à 11 % du DJMA (séance du 9 mai 1996, p. 111).

Précisant sa pensée sur cette question, le MTQ, par la voix de M. Gilles Dussault, a déclaré :

*[...] pour déterminer un débit horaire d'analyse, nous choisissons la trentième heure la plus importante de l'année (en terme de nombre de véhicules), afin de déterminer le niveau d'utilisation, en fait pour comparer l'état actuel ou la demande actuelle avec la capacité [de la route].*

(séance du 9 mai 1996, p. 111)

À l'heure actuelle, la capacité de la route 132 est la suivante (document déposé DA31):

- 1 154 véhicules/h dans la zone de l'avenue Richelieu;
- 1 200 véhicules/h dans la zone de l'avenue des Tournesols;
- 1 430 véhicules/h dans la zone de l'avenue du Père-Nouvel.

En comparant ces valeurs avec celles rapportées au tableau 2 pour les mêmes intersections, l'on constate que la capacité du boulevard Sainte-Anne est insuffisante pour absorber sans problème le DHA dans le tronçon compris entre Rimouski-Est et l'avenue des Tournesols.

Cette constatation a été confirmée par le MTQ pour le secteur Tournesols dans les termes suivants : « actuellement, à l'endroit de Tournesol, la capacité de la route n'est pas suffisante pour répondre à la demande en circulation. La demande est plus importante que la capacité de la route présentement » (séance du 9 mai 1996, p. 52).

Contrairement à la route, le MTQ considère que les intersections munies de feux de circulation, soit aux avenues du Père-Nouvel, des Tournesols et Richelieu, présentent des niveaux de service adéquats. « Aux trois intersections avec feux, les aménagements présentent tous des voies supplémentaires permettant de contourner les véhicules en attente de virage sur la route 132. La qualité de l'écoulement de la circulation est qualifiée de bonne à très bonne sur toutes les approches de ces intersections » (séance du 7 mai 1996, p. 33).

## Un nombre préoccupant d'accidents

De nombreuses données sur les accidents ont été soumises à la commission et aux participants à l'audience publique. Elles sont regroupées dans le tableau 3 afin de mieux apprécier l'évolution du nombre d'accidents et d'en préciser les principales caractéristiques.

**Tableau 3 Accidents sur la route 132 à Pointe-au-Père**

Années	Nombre d'accidents	Type et nombre de collisions comportant un intérêt particulier			
		Collisions mortelles	Collisions avec blessés graves	Collisions frontales	Collisions arrière
1984	35	3	9	14	38
1985 (a)	48				
1986	46				
	<b>129</b>				
1990	47	1	3	10	66
1991 (b)	53				
1992	55				
	<b>155</b>				
1993 (c)	61	1	3	nd*	nd
1994 (c)	55	0	2	nd	nd
1995 (d)	75	0	2	7	38
	<b>191</b>	<b>1</b>	<b>7</b>		

(a) données extraites de l'Étude d'impact, PR3, p. 36 et annexe 1.

(b) données tirées de l'étude de justification, PR3.2, p. 26 et annexe 1.

(c) données provenant des documents déposés DA28 et DB17.

(d) données extraites des déclarations du sergent Michel Gagnon de la Sûreté du Québec (séance du 10 mai 1996, p. 34).

\* : non disponible.



L'examen du tableau 3 montre que le nombre annuel d'accidents est en progression, en particulier les collisions arrière qui ont atteint un niveau inquiétant ces six dernières années. En effet, si les collisions arrière représentaient 29,5% des accidents de 1984 à 1986, leur pourcentage a grimpé à 43% de 1990 à 1992 et jusqu'à 50% en 1995.

Le représentant de la Sûreté du Québec (séance du 8 mai 1996, p. 83) a identifié les trois principales causes d'accidents à Pointe-au-Père, à savoir:

- les automobilistes se suivent de trop près;
- la vitesse;
- l'omission de céder le passage chez ceux qui intègrent la route 132 en provenance d'une propriété privée ou d'une rue perpendiculaire non signalisée.

Commentant les statistiques d'accidents pour les années 1992, 1993 et 1994, le MTQ a précisé que 42% des 171 accidents enregistrés sur cette période de trois ans s'étaient produits entre la limite de Rimouski-Est et la rue des Mouettes, témoignant ainsi des conséquences néfastes d'un aménagement incompatible avec le milieu traversé, du rétrécissement de la chaussée de quatre à deux voies et de la présence de débits de circulation et de mouvements conflictuels élevés (séance du 8 mai 1996, p. 60). Cette affirmation confirme alors le sérieux problème de sécurité qui s'est développé dans la partie ouest du boulevard Sainte-Anne.

À partir de la figure 7 présentée au premier chapitre concernant la répartition des accidents, la commission observe d'ouest en est un taux décroissant de ceux-ci. De la limite ouest de la ville de Pointe-au-Père à l'avenue Paquet, 109 accidents ont été relevés en 1992, 1993 et 1994; de l'avenue Paquet à l'avenue du Sanctuaire, 44 accidents se sont produits durant les mêmes années; puis vers l'est, approximativement à la fin du projet soumis par le MTQ, seulement 18 accidents, pour un total de 171 accidents. En pourcentage, le tronçon ouest, incluant l'avenue Paquet, accapare à lui seul quelque 64% des accidents, le tronçon centre, entre l'avenue Paquet et l'avenue du Sanctuaire, 26%, et finalement le tronçon est à l'est de l'avenue du Sanctuaire, 10%.

### **Une circulation piétonnière peu sécuritaire**

Exception faite d'un court trottoir à l'est de l'avenue du Père-Nouvel, rappelons que le boulevard Sainte-Anne actuel n'a pas de trottoirs et que les piétons doivent emprunter l'accotement en gravier d'une largeur variable (0 à 4 mètres).

Lors d'une rencontre avec des personnes résidant en bordure de la route 132, le MTQ a recueilli les craintes suivantes concernant la sécurité des enfants :

*[...] la majorité des ménages rencontrés affirment que la route 132 est très dangereuse (58,82 %) ou assez dangereuse (35,29 %) pour les enfants.*

*[...] une grande majorité des parents ne permettent pas à leurs enfants la circulation à pied ou à bicyclette sur la route.*  
(Étude d'impact, document déposé PR3, p. 157)

### **Une piste cyclable peu définie et limitée**

Selon la définition utilisée par le MTQ, une piste cyclable est une voie aménagée pour la circulation exclusive des bicyclettes (document déposé DA8, p. 12). C'est donc dire que la ville de Pointe-au-Père, à part un tronçon d'environ 600 mètres du côté nord du boulevard, entre la rue du Fleuve et l'avenue du Père-Nouvel, n'a pas à proprement parler de piste cyclable. Les chaussées désignées par la ville pour l'exercice de cette activité sont la rue du Fleuve, l'avenue du Père-Nouvel Nord, la rue du Parc et la rue du Phare (document déposé DB25).

Un cycliste circulant sur le boulevard Sainte-Anne entre l'intersection ouest de la rue du Fleuve et Rimouski-Est doit donc utiliser l'accotement en gravier en plus d'un pont très étroit, ce qui implique un déplacement dangereux sur ce tronçon de route à fort débit automobile. Pour la commission, cette difficulté doit être corrigée.

## La qualité de vie des riverains

Vivre le long d'une route nationale dont les accotements sont en gravier et qui canalise quelque 900 camions par jour sous-tend des nuisances et des stress liés au bruit, aux vibrations et au soulèvement de la poussière ainsi qu'un sentiment d'insécurité face à la vitesse des véhicules automobiles.

### Le bruit

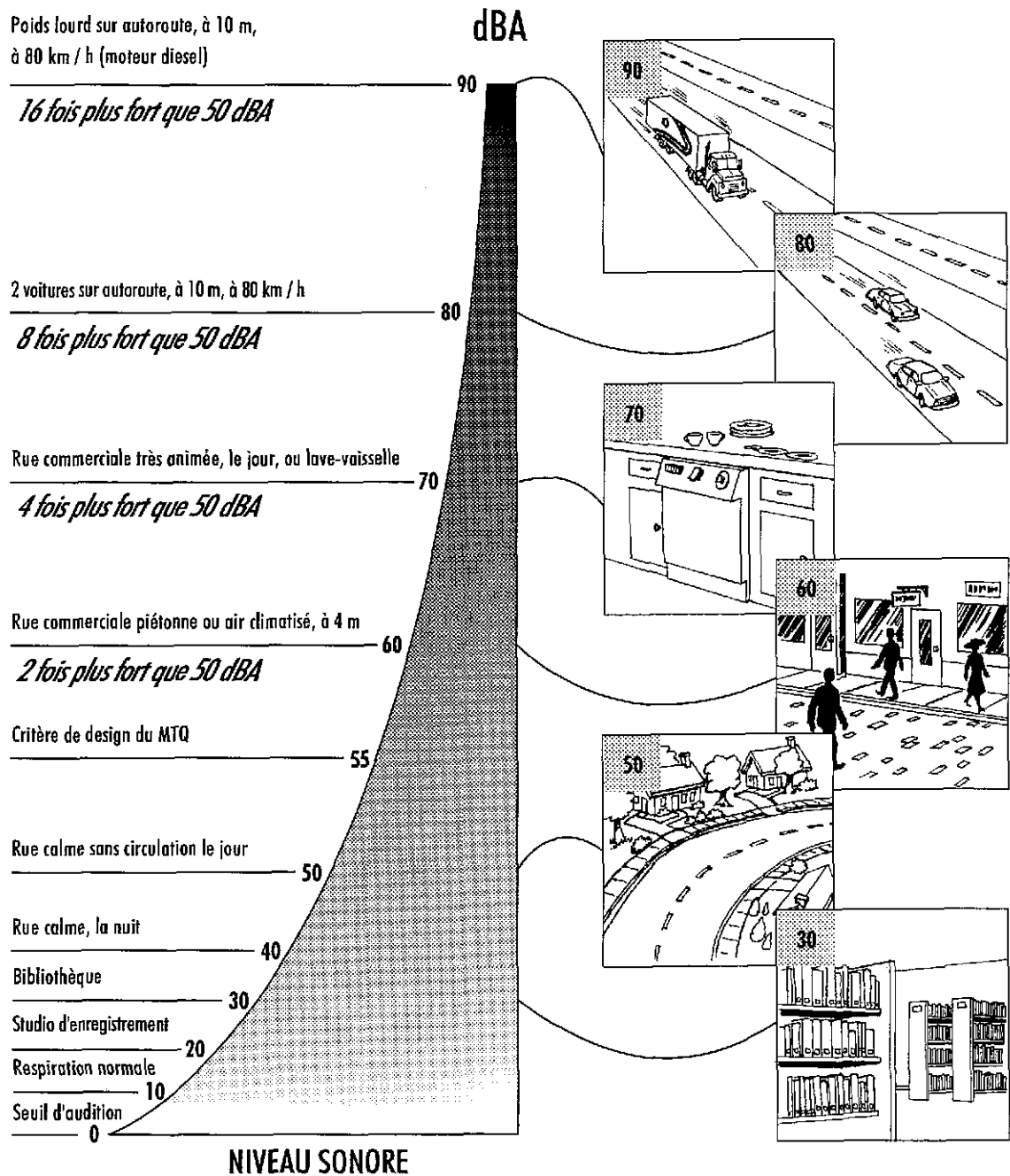
Avant de préciser le niveau de bruit subi par les résidants vivant le long du boulevard Sainte-Anne, il est approprié de clarifier la notion de décibel A (dBA).

Précisons d'abord que le bruit se mesure en décibels à l'aide d'un sonomètre. Afin que la mesure corresponde davantage aux caractéristiques de l'oreille humaine, un filtre «A» est utilisé en vue de diminuer l'importance des sons que les humains entendent moins bien. Le décibel A forme ainsi l'unité de mesure qui tient compte des capacités de l'oreille humaine (document déposé DA10, p. 6).

De plus, considérant que le niveau de bruit fluctue énormément aux abords d'une route, les spécialistes calculent une moyenne de l'énergie sonore mesurée en un point donné sur une période de 24 heures. Cette moyenne est appelée niveau sonore équivalent sur 24 heures, Leq (24 heures), et elle s'exprime aussi en dBA (document déposé DA10, p. 12).

La figure 12 compare diverses situations générant des bruits croissants, ce qui permet d'apprécier les niveaux sonores auquel les humains peuvent être confrontés.

**Figure 12 La perception humaine du bruit**



Source : adaptée du document déposé DA10, p. 9.

Pour évaluer le degré de perturbation sonore pouvant atteindre les humains, le MTQ s'est donné la grille d'évaluation présentée dans le tableau 4.

**Tableau 4 Grille d'évaluation des perturbations associées au niveau sonore**

Niveau sonore Leq (24 h) en dBA	Degré de perturbation (gêne perçue)
Plus petit que 55	Acceptable
Entre 55 et 60	Faible
Entre 60 et 65	Moyen
Plus grand que 65	Fort

Source: Étude d'impact, PR3, p. 184.

En ce qui concerne le degré de perturbation acceptable de 55 dBA (Leq 24 heures), il correspond au niveau maximum acceptable des bruits de la circulation routière recommandé par la Société canadienne d'hypothèques et de logement qui l'établit également à 55 dBA (Leq 24 heures) pour les espaces de divertissements à l'extérieur des habitations (document déposé DB19, p. 1).

Qu'en est-il maintenant de la situation actuelle concernant la gêne, la nuisance ou la perturbation causée par la circulation des véhicules automobiles sur la route 132? Le tableau 5, tiré du document déposé DA6, révèle que 90% des résidences subissent un niveau de gêne fort et 10%, un niveau de gêne moyen.

**Tableau 5 Évaluation de la gêne due au bruit (en fonction du nombre de résidences), situation en 1994**

Tronçon	Niveau de gêne		
	Fort	Moyen	Faible
Place des Lilas à l'avenue Richelieu	23	1	0
Avenue Richelieu à l'avenue des Tournesols	25	3	0
Avenue des Tournesols à l'avenue du Père-Nouvel	50	6	0
Avenue du Père-Nouvel à la fin du projet	9 + école	2	0
<b>Total</b>	<b>107 + école</b>	<b>12</b>	<b>0</b>
Pourcentage	90 %	10 %	0 %

Source: MTQ, document déposé DA6.

D'après les informations obtenues du promoteur, pour une résidence type à Pointe-au-Père, c'est-à-dire une maison dont la façade se situe à quelque 20 mètres du centre de la route, le climat sonore actuel a été évalué à 67 dBA (Leq 24 heures) (Étude d'impact, document déposé PR3, p. 247).

Même à ce niveau sonore élevé, il ne semble pas que la situation à Pointe-au-Père, ville traversée par une route nationale, soit exceptionnelle selon l'expérience du ministère des Transports (M<sup>me</sup> Line Gamache, séance du 10 mai 1996, p. 284).

La perception du bruit place ce problème parmi les nuisances les plus incommodantes subies par les résidents :

*Plus de 36% des personnes se disent dérangées très souvent par le bruit des véhicules roulant sur la route 132. Au total, plus de 77% des personnes mentionnent le bruit comme nuisance.*  
(Étude d'impact, document déposé PR3, p. 158)

Parmi les nombreux témoignages de ceux et celles qui ont abordé le sujet, la commission retient les suivants :

*Cet envahissement progressif (l'augmentation des débits automobiles) entraîne une détérioration marquée de la qualité de l'environnement sonore.*

(Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père. DM2.6, p.1)

*L'environnement est déjà très bruyant, mais il a été dit, lors de la première partie des audiences et aussi dans l'Étude d'impact, que ça augmenterait un peu le bruit. Mais comme M<sup>me</sup> Gamache l'a déjà dit, quand le bruit est déjà fort, le fait qu'il augmente un peu, les personnes qui le vivent sont très sensibles à ça.*

(M<sup>me</sup> Hélène Bourdages, séance du 12 juin 1996, p. 109)

## **Les vibrations**

Le problème des vibrations découle largement du passage des camions lourds sur les fissures et dépressions dans la chaussée, ce qui a fait dire au MTQ que la perception de cette nuisance par les citoyens illustre bien la dégradation du revêtement bitumineux (Étude d'impact, document déposé PR3, p. 159).

Quels sont donc les niveaux de tolérance reconnus par les spécialistes en ce domaine ? Citant Whiffin et Léonard (1971), le MTQ écrit :

*[...] du point de vue de la perception humaine, on considère les vibrations transmises par la circulation routière comme fortement perceptibles lorsqu'elles atteignent une vitesse des particules de 1,5 mm/s, incommodantes entre 1,5 et 2 mm/s et intolérables lorsqu'elles dépassent 2 mm/s.*

(Document déposé, DA11, p. 2)

Toujours en ce qui concerne les vibrations, le MTQ précise que «la communauté scientifique s'entend pour fixer le seuil de perception entre 0,15 et 0,3 mm/s et le seuil d'irritabilité, à 2 mm/s» (document déposé, DA37, p. 3).

À la demande de la commission lors de l'audience publique, le MTQ a effectué un relevé des vibrations à six sites, dont un à Rimouski. Qualifiant de bon à passable l'état de la chaussée à ces sites, le MTQ indique :

*Lorsque le géophone était positionné près de la résidence, l'intensité des vibrations a varié de 0,402 mm/s à 0,684 mm/s en ce qui a trait à la sommation vectorielle maximale [...].*

(Document déposé DA36, p. 8)

Une des conclusions de cette étude de mai 1996 se lit comme suit :

*À la lumière des résultats enregistrés dans le cadre de cette étude, on peut qualifier les vibrations transmises aux résidences par le trafic routier de perceptibles mais non irritantes et encore moins dommageables compte tenu de leur intensité inférieure à 1 mm/s.*

(Document déposé, DA36, p. 10)

Pour la commission, cette étude indique que l'intensité mesurée des vibrations excède le seuil de perception et peut ainsi constituer une nuisance pour les citoyens.

### **La poussière et les pierres du gravier de l'accotement**

L'utilisation généralisée de l'accotement actuel en gravier par le conducteur qui veut poursuivre sa route alors que l'automobiliste qui le précède veut tourner à gauche et doit soit s'immobiliser ou soit ralentir, a comme conséquence de soulever de la poussière qui incommode les propriétaires riverains et leur crée une nuisance dont ils se passeraient volontiers.

Dans son mémoire, le Comité d'embellissement de Pointe-au-Père a bien résumé l'opinion de plusieurs participants :

*Nombre de nos membres connaissent les désagréments que des accotements en terre battue peuvent engendrer. Soulèvement de poussière, pelouses affectées par le gravier, pavés souillés, fenêtres sales, pour ne nommer que ceux-là.*

(Mémoire DM9, p. 3)



De plus, une quantité appréciable de pierres du gravier de l'accotement se retrouvent sur les terrains privés à la suite du passage des chasse-neige qui poussent la neige souillée hors de la route. Les propriétaires doivent ainsi à chaque printemps, débarrasser leur pelouse de ces gros agrégats.

### **La vitesse des véhicules**

La vitesse limite affichée à Pointe-au-Père est de 70 km/h. Une vérification faite par le MTQ démontre qu'en pratique, les automobilistes de la région n'hésitent pas à excéder cette limite estimant, l'expérience l'a confirmé, qu'une vitesse supplémentaire de 15 à 20 km/h n'implique généralement pas de problèmes avec le corps policier responsable de l'application du *Code de la sécurité routière*.

Ainsi, à Pointe-au-Père, le MTQ a confirmé ce comportement des conducteurs automobiles à l'aide d'un relevé ponctuel réalisé en 1995, près de l'avenue des Tournesols dans une zone non-influencée par les feux de circulation :

*La vitesse moyenne circulée, une moyenne arithmétique, est de 74 km/h. La vitesse au 85<sup>e</sup> centile, c'est-à-dire [...] la vitesse que 85% des usagers conduisent ou que 15% des usagers ne respectent pas est de 86 km/h.*

(M. Gilles Dussault, séance du 7 mai 1996, p. 94)

### **Avis de la commission**

En se basant sur la situation actuelle de la route 132 à Pointe-au-Père telle qu'elle vient d'être exposée, la commission conclut qu'une amélioration du boulevard Sainte-Anne apparaît justifiée. Toutefois, cette justification tiendra-t-elle avec la construction prochaine de l'autoroute 20 entre Rimouski et l'avenue du Père-Nouvel et, éventuellement, entre l'avenue du Père-Nouvel et la route 298 dans la paroisse de Sainte-Luce? L'analyse qui suit répond à cette interrogation.

## **Le prolongement de l'autoroute 20**

En abordant ce sujet, la commission tient à noter les inconvénients suscités par le fait que la décision prise par le MTQ de prolonger l'autoroute 20 fut portée à son attention et à celle des participants seulement lors de la première séance de l'audience publique tenue le 7 mai 1996. Comme tous s'étaient préparés à l'audience publique en ignorant cette décision, nous avons dû nous rajuster rapidement pour tenir compte de ce fait nouveau. La commission reconnaît toutefois, à l'instar des participants à l'audience publique, que cette décision aura des retombées intéressantes pour la population de Pointe-au-Père, en particulier pour celle qui habite le long de la route 132.

### **Ses effets à court terme**

La figure 1 (chapitre 1) montre l'autoroute 20, laquelle est réalisée du Bic à la montée Industrielle à Rimouski ainsi que son prolongement prévu entre la montée Industrielle et Mont-Joli.

À court terme, l'ouverture en 1998 du tronçon de l'autoroute 20 entre la montée Industrielle à Rimouski et l'avenue du Père-Nouvel à Pointe-au-Père aura des effets sur la route 132 (document déposé DA2). Considérant que cette réalisation touchera différemment les tronçons ouest et est de la route 132, la présente analyse traitera successivement des tronçons à l'ouest et à l'est de l'avenue du Père-Nouvel.

#### **Tronçon à l'ouest de l'avenue du Père-Nouvel**

À part quelques répercussions négatives, le prolongement de l'autoroute 20 en 1998 aura plusieurs retombées positives qu'il importe d'examiner dans le cadre de la justification du projet d'améliorer la route 132 entre Rimouski-Est et l'avenue du Père-Nouvel.

## Les impacts positifs

Dans cette perspective, la commission retient les cinq sujets suivants en vue d'en connaître l'intérêt pour les citoyens : les débits et niveaux de service de la route, les niveaux de service aux intersections avec feux de circulation, les accidents, le bruit et les vibrations.

### *Les débits et niveaux de service de la route*

Dès l'entrée en service du prolongement de l'autoroute 20 en 1998, le promoteur a évalué qu'environ 5 500 véhicules par jour l'emprunteront (séance du 7 mai 1996, p. 34), soulageant ainsi d'autant le tronçon ouest de la route 132. En conséquence, on se retrouvera avec les débits indiqués au tableau 6 et déduits des trois graphiques produits par le MTQ (document déposé DA31) en retenant l'évaluation du promoteur qui établit le débit horaire d'analyse à Pointe-au-Père à 11 % du DJMA.

**Tableau 6 Débits prévus en 1998 et capacité de la route**

Secteur (d'ouest en est)	Débit horaire d'analyse (30 <sup>e</sup> heure) véh./h	Débit journalier moyen annuel (DJMA) véh./j	Capacité de la route (véh./h)
Richelieu	1 360	12 360	1 154
Tournesols	1 015	9 230	1 200
Père-Nouvel	725	6 600	1 430

Ces valeurs indiquent qu'en 1998, la route actuelle ne serait pas suffisante de la limite ouest de Pointe-au-Père jusqu'à un certain point entre l'avenue Richelieu et l'avenue des Tournesols. De plus, tenant compte de l'augmentation annuelle anticipée des débits de l'ordre de 2 % à 3 % dans les années qui suivront, le MTQ précise que, dès 2003, les 2 voies ne seraient plus suffisantes pour les débits anticipés à la hauteur de l'avenue des Tournesols (séance du 9 mai 1996, p. 49).

*Les niveaux de service aux intersections avec feux de circulation*

Par ailleurs, rappelons que les trois intersections avec feux de circulation présentent actuellement un niveau de service adéquat. De toute évidence, la baisse prévue de quelque 5 500 véhicules par jour en 1998 améliorera le niveau de service aux intersections Richelieu, Tournesols et Père-Nouvel.

*Les accidents*

Au regard des risques d'accidents, la probabilité est qu'une réduction du DJMA de 5 500 véhicules par jour contribuera à diminuer l'impatience et le stress de certains conducteurs et, conséquemment, le nombre annuel d'accidents enregistrés ces dernières années.

*Le bruit*

Lors de l'audience publique, le MTQ a confirmé que, dès l'ouverture du tronçon de l'autoroute 20 entre Rimouski et l'avenue du Père-Nouvel, les camions lourds devront obligatoirement emprunter l'autoroute et l'avenue du Père-Nouvel, délestant ainsi le tronçon ouest de la route 132 à partir de cette avenue :

*Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1996, le Ministère a modifié sa réglementation, la réglementation sur la signalisation routière, pour instaurer le réseau de camionnage qui est un réseau privilégié, que les camions en transit ont l'obligation d'emprunter, sauf pour livraison locale.*

*Lorsque le prochain tronçon [de l'autoroute 20] sera ouvert jusqu'à Père-Nouvel, les camions auront l'obligation de circuler sur l'autoroute 20.*

(Séance du 9 mai 1996, p. 59)

Selon M<sup>me</sup> Line Gamache, spécialiste du bruit au MTQ, quand l'autoroute 20 sera ouverte jusqu'à l'avenue du Père-Nouvel, le tronçon ouest de la route 132 bénéficiera d'une réduction moyenne du niveau du bruit de 3 dBA (Leq 24 heures), un niveau nettement perceptible puisqu'il équivaudra à une réduction de 50% des véhicules sur la route (séance du 7 mai 1996, p. 125).

### *Les vibrations*

Comme il a été signalé précédemment, les vibrations actuellement perçues ne sont pas considérées comme irritantes par les spécialistes, alors que les camions lourds circulent toujours sur le boulevard Sainte-Anne. Cependant, compte tenu que 98 % des poids lourds ne passeront plus sur ce tronçon de la route 132 dès l'ouverture de l'autoroute 20 en 1998 (M<sup>me</sup> Line Gamache, séance du 10 mai 1996, p. 284), il est raisonnable d'anticiper que les vibrations ne constitueront plus alors un problème pour les riverains du boulevard, à l'ouest de l'avenue du Père-Nouvel.

Parlant des problèmes de bruit et de vibrations lors de l'audience publique, le MTQ, en référence à l'ouverture du tronçon de l'autoroute 20 entre Rimouski et l'avenue du Père-Nouvel, a synthétisé sa pensée comme suit :

*Je pense que c'est là la principale mesure d'atténuation en ce qui regarde les problèmes de bruit [...] et les problèmes de vibrations.*  
(Séance du 9 mai 1996, p. 61)

### **Les impacts négatifs**

En revanche, l'ouverture en 1998 de l'autoroute 20 entre Rimouski et l'avenue du Père-Nouvel aura des conséquences négatives pour les riverains de l'avenue du Père-Nouvel et pour certains commerçants établis sur la route 132 à l'ouest de cette avenue.

### *L'avenue du Père-Nouvel*

Ceux qui résident le long de l'avenue du Père-Nouvel devront subir les inconvénients (bruit, vibrations, poussière, traverses hasardeuses de l'avenue, etc.) de tout le trafic qui va et vient de Sainte-Luce tant et aussi longtemps que l'autoroute 20 ne sera pas prolongée jusqu'à la route 298 à Sainte-Luce. D'après les précisions apportées par le MTQ, cet autre tronçon de l'autoroute 20 sera probablement construit au début du prochain millénaire (document déposé DA2, p. 2).

*Les commerçants de la route 132, à l'ouest de Père-Nouvel*

Les commerces à vocation touristique et ceux de service aux automobilistes comme les stations-service, verront baisser leur clientèle à la suite de la diminution du trafic entre Rimouski-Est et l'avenue du Père-Nouvel.

À ce propos, M. Denis Goulet du ministère de l'Industrie, du Commerce, des Sciences, de la Technologie et du Tourisme a émis l'opinion suivante :

*[...] c'est certain que si les gens sont portés à prendre l'autoroute, ils vont sauter la portion d'ici [la ville de Pointe-au-Père], ils vont commencer plus loin leur circuit [touristique].*

*Il y a beaucoup de commerces qui sont intéressés à ce que les touristes arrêtent ici, genre, [...] des gîtes, des restaurants, des motels, des auberges; c'est ça qui est tout l'intérêt, disons économique au point de vue touristique pour Pointe-au-Père.*  
(Séance du 10 mai 1996, p. 263)

**Avis de la commission**

Malgré les retombées intéressantes qu'amènera l'entrée en service du prolongement de l'autoroute 20 en 1998, l'analyse qui précède démontre que l'actuelle route 132 à deux voies de circulation ne sera pas suffisante pour absorber sans problèmes les débits automobiles du tronçon compris entre Rimouski-Est et, à tout le moins, l'avenue des Tournesols. En conséquence, la commission conclut qu'une amélioration du tronçon à l'ouest de l'avenue du Père-Nouvel est justifiée.

**Tronçon à l'est de l'avenue du Père-Nouvel en 1998**

Comme à toutes fins utiles, le tronçon à l'est de l'avenue du Père-Nouvel continuera, pour quelques années, de recevoir le même trafic qu'actuellement avec une augmentation annuelle de l'ordre de 2% à 3%, la situation décrite à la section 3.2 s'applique, sauf pour le bruit qui sera probablement à la hausse entre l'avenue du Père-Nouvel et la rue des Pères-Eudistes.

En effet, tous les camions lourds venant de Sainte-Luce devront obligatoirement décélérer à l'approche de l'intersection Père-Nouvel, puisqu'il leur faudra tourner à gauche pour se diriger vers l'autoroute 20. Selon le feu de circulation, il y aura arrêt ou réduction de vitesse.

Dans l'autre sens, tous les camions lourds qui accèderont à la route 132 par l'avenue du Père-Nouvel et qui se dirigeront vers Sainte-Luce devront obligatoirement ralentir ou arrêter en arrivant à l'intersection. En conséquence, après avoir tourné sur la route 132, ils seront en phase d'accélération pour quelques centaines de mètres à partir de l'avenue du Père-Nouvel.

Comme ces manœuvres de décélération et d'accélération seront automatiquement requises, contrairement à aujourd'hui où le camionneur, si le feu est vert, peut conserver sa vitesse de croisière en poursuivant sur la route 132, le niveau du bruit s'élèvera par rapport à la moyenne de  $\pm 67$  dBA (Leq 24 heures) évaluée par le promoteur en façade d'une résidence type.

Cette appréhension fut confirmée par M<sup>me</sup> Line Gamache du MTQ qui, en parlant des arrêts-départs de camions aux intersections avec feux de circulation, a précisé que :

*[...] en phase d'accélération, le niveau [...] va être plus élevé que le niveau en vitesse de croisière si la vitesse à atteindre est inférieure à 72 km/h. Donc, si le véhicule accélère pour atteindre, disons 90 km/h, là, en phase d'accélération, effectivement le niveau va augmenter jusqu'au niveau de 90 km/h.*

(Séance du 8 mai 1996, p. 142)

## **Ses effets à moyen terme (tronçon à l'est de l'avenue du Père-Nouvel)**

Examinons maintenant les effets du prolongement éventuel, au début des années 2000, de l'autoroute 20 de l'avenue du Père-Nouvel jusqu'à la route 298 à Sainte-Luce.

## **Débit et bruit**

Il ressort que les résidants du boulevard Sainte-Anne à l'est de l'avenue du Père-Nouvel, verront baisser le trafic routier d'environ 50% à 60% (document déposé DA6, p. 7), en plus de bénéficier d'une baisse du niveau sonore de l'ordre de 4 dBA (Leq 24 heures) par suite de la déviation obligatoire des camions lourds sur l'autoroute 20.

Comme le débit des véhicules automobiles n'excède pas actuellement la capacité de la route à l'est de l'avenue du Père-Nouvel (document déposé DA31), il va sans dire que la baisse du trafic améliorera de façon marquée la qualité de vie des riverains.

## **Les commerçants de la 132, à l'est de Père-Nouvel**

À l'instar des commerçants de la route 132 à l'ouest de l'avenue du Père-Nouvel, les propriétaires des restaurants, motels, stations-service situés sur la route 132 à l'est de l'avenue du Père-Nouvel seront également touchés par la baisse du trafic puisque l'autoroute drainera alors une grande partie du transit longue distance.

Basés sur les débits de 1994, si l'autoroute avait existé à ce moment, les débits journaliers moyens annuels selon le MTQ auraient chuté de 11 300 à 5 800 véhicules par jour à l'avenue du Père-Nouvel et de 7 200 à 1 700 véhicules par jour à la rue du Phare (accès à l'est). (Document déposé DA6, p. 7)

## **Position de la commission**

Si l'on devait porter un jugement uniquement sur les débits automobiles, la route actuelle à l'est de l'avenue du Père-Nouvel s'avérerait plus que suffisante après l'entrée en service du tronçon de l'autoroute 20 compris entre l'avenue du Père-Nouvel et la route 298 à Sainte-Luce puisque, même actuellement, sa capacité n'est pas dépassée.

Le promoteur a d'ailleurs lui-même tiré cette conclusion lorsqu'il a dit à l'audience publique en parlant d'une possible transition d'une route à quatre voies vers une route à deux voies, que ça pourrait se faire à environ 300 à 400 mètres à l'est de l'avenue du Père-Nouvel (séance du 10 mai 1996, p. 100).



Malgré ce qui a été dit précédemment au sujet de l'état déficient de la route et après une vérification visuelle de la bonne condition de la partie de la route 132 au-delà de l'avenue du Sanctuaire, la commission estime que l'amélioration du dernier tronçon du projet d'une longueur d'environ 0,95 kilomètre lui paraît discutable. Ce point sera repris au chapitre suivant.

## **L'opinion des Pèrepointois et Pèrepointoises**

### **Les résidants riverains de la route 132**

Fort d'une pétition présentant quelque 185 signatures, le Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père, exprime l'opposition de ces gens face à l'élargissement à quatre voies de circulation de la route 132 à Pointe-au-Père (rapport du BAPE n° 101, p. 21). Comme il y a quelque 130 résidences sur la route 132 pour une population de 428 personnes (M. Daniel Pinault, séance du 9 mai 1996, p. 75), la commission reconnaît qu'une forte proportion des adultes ont endossé la pétition lors des rencontres explicatives qui se sont déroulées aux domiciles des signataires.

### **Les commerçants riverains de la route 132**

À Pointe-au-Père, sur 62 commerces et services répertoriés en 1994, 46 se situaient dans le corridor de la route 132, incluant la rue du Phare et la rue du Fleuve (document déposé DB22, p. 3).

En tant que représentante des gens d'affaires du milieu, la Corporation de développement économique de Pointe-au-Père, dans son mémoire (DM5), appuie le projet d'élargir à quatre voies de circulation la route 132.

La commission constate donc la divergence des préoccupations qui animent respectivement les résidants et les commerçants du boulevard Sainte-Anne qui recommandent une solution différente.

## Les citoyens vivant en périphérie

À l'initiative de M. Gilles Arbour résidant de Pointe-au-Père et par du porte à porte, 13 personnes ont fait signer quelque 1 500 personnes en appui d'une pétition recommandant entre autres le réaménagement de la route à quatre voies contiguës, la construction de trottoirs et de voies de virage à gauche à des intersections majeures. Comme au total 1 800 personnes ont signé la pétition, les 300 signatures additionnelles ont été recueillies dans les dépanneurs de la ville (mémoire DM10 et séance du 13 juin 1996, p. 190).

Considérant que Pointe-au-Père compte environ 1 365 foyers occupés par quelque 2 960 personnes de 16 ans et plus (document déposé DB37), la commission reconnaît qu'une forte proportion des adultes de la ville appuie le projet du promoteur.

## Conclusion

À partir des analyses successives de :

- la situation actuelle;
- celle qui prévaudra en 1998 à la suite du prolongement de l'autoroute 20 entre Rimouski et l'avenue du Père-Nouvel;
- la nouvelle situation au début des années 2000 de la route 132 à l'est de l'avenue du Père-Nouvel, lorsque l'autoroute 20 entre cette avenue et la route 298 à Sainte-Luce sera vraisemblablement réalisée;

la commission estime qu'une amélioration du boulevard Sainte-Anne est justifiée. Elle demeure toutefois perplexe en ce qui concerne le tronçon de la route 132 s'étendant à l'est à partir de l'intersection de l'avenue du Sanctuaire.

La commission convient également qu'une forte proportion de la population est favorable à l'amélioration de la route 132 et qu'un tel projet s'insère dans la planification du territoire et du réseau routier national, régional et local.

Reste à déterminer au prochain chapitre quel type d'amélioration serait le plus souhaitable pour le boulevard Sainte-Anne dans Pointe-au-Père.

---

## Chapitre 4 **Analyse des options retenues par la commission**

### **Le cadre de l'analyse**

L'analyse de la commission à la lumière des propos et informations recueillis pendant et après l'audience publique, doit tenir compte des trois réalités suivantes : la planification d'une route en fonction des besoins futurs, la récente décision de prolonger l'autoroute 20 et l'occupation actuelle et projetée du sol sur le territoire de la ville. Cette toile de fond étant déployée, la commission définit les divers tronçons retenus, eux-mêmes subdivisés en sections afin de bien cerner les réalités dont il est question.

La commission analyse par la suite l'utilisation projetée de la route en fonction des sections définies avant d'aborder les thèmes liés aux options d'amélioration privilégiées et finalement d'arrêter ses choix qui s'appuient sur les mesures d'atténuation proposées.

### **La planification d'un projet de route**

La commission, conformément aux critères de conception routière, reconnaît que la construction d'une route doit être envisagée pour répondre aux besoins qui peuvent surgir au cours des vingt prochaines années. Pour le MTQ, il s'agit de l'« année de design » qu'il définit ainsi :

*Choix d'une année horizon pour la conception d'un projet de route. Ce choix, généralement de 20 ans, repose sur une analyse de l'accroissement de la circulation à partir de l'année de base selon un niveau de service approprié pour la route projetée.*  
(Document déposé DA8, Tome I, p. 4)

La commission souscrit à cette approche. En ce sens, elle tiendra donc compte dans son analyse des trois options retenues que représentent: la rénovation de la route, les deux voies améliorées et les quatre voies contiguës.

## **Le prolongement de l'autoroute 20**

Dans une lettre officielle en date du 2 mai 1996, le sous-ministre du MTQ, M. Yvan Demers, avisait la commission de la décision suivante :

*[...] nous vous confirmons que le ministère des Transports a autorisé la construction d'un nouveau tronçon de l'autoroute 20 [...] [lequel] comprendra une chaussée et s'étendra des limites de Rimouski-Est [...] jusqu'à l'avenue du Père-Nouvel [...] ce tronçon sera ouvert à la circulation à l'automne 1998.*

(Document déposé DA2)

Toujours dans cette même lettre, le sous-ministre réitère les intentions du Ministère au sujet de l'autoroute 20 :

*Quant à la réalisation des tronçons restants de l'autoroute 20, vers Mont-Joli, il est toujours dans l'intention de notre ministère de procéder conditionnellement à notre capacité financière qui prévaudra dans les années 1999-2000.*

En outre, à la suite d'une question de la commission concernant le débit supplémentaire qu'entraînerait l'actuel projet sur l'avenue du Père-Nouvel, le directeur régional du Bas-Saint-Laurent, M. Jean-Louis Loranger, apportait en cours d'audience une confirmation quant à la construction de cette voie de contournement au-delà de l'avenue du Père-Nouvel :

*Mais, pour nous, c'est une situation temporaire. Quand je dis temporaire, une période maximale qui peut varier entre deux et trois ans, en attendant que le prochain tronçon soit prolongé jusqu'à Sainte-Luce.*

(M. Jean-Louis Loranger, séance du 10 mai 1996, p. 92)

Ce futur prolongement, après la construction du tronçon contournant partiellement Pointe-au-Père, se traduira par un investissement de quelque seize millions de dollars (M. Jean-Louis Loranger, séance du 11 juin 1996, p. 149).

La commission prend note que le prolongement de l'autoroute 20 jusqu'à Sainte-Luce se réalisera au tout début des années 2000 et qu'il soulagera d'autant la situation qui prévaudra temporairement sur l'avenue du Père-Nouvel.

## **Le plan d'urbanisme**

Considérant le plan d'urbanisme de Pointe-au-Père (documents déposés DB1 et DB2) qui, rappelons-le, a fait l'objet d'une consultation publique par la ville, la commission s'est attardée plus particulièrement à la carte des grandes affectations du sol (voir figure 13).

De la limite ouest de Pointe-au-Père à l'avenue Richelieu, milieu fort occupé et densément achalandé, puis jusqu'à l'avenue Paquet, le territoire comprend quelque 60 résidences et 16 commerces, sans compter les terrains vacants résidentiels. Sur le plan linéaire, les résidences accaparent 49,5% du territoire, les commerces 15,9% et les terrains vacants le long de la route 34,6%. Or, la volonté municipale est que l'utilisation des terrains disponibles devrait servir au développement commercial et ce, jusqu'à l'avenue Paquet. C'est dire que, dans cette partie ouest de la ville, le volet commercial de la zone résidentielle et commerciale prendra de l'importance dans l'avenir.

De l'avenue Paquet jusqu'à l'avenue du Père-Nouvel, la vocation résidentielle prédomine nettement. La partie sud est déjà bâtie et la partie nord est en bonne partie destinée à cet usage. Du côté nord, on note également la présence de la Réserve nationale de la faune de Pointe-au-Père. Cette situation générale ne nie pas pour autant l'existence de commerces à l'approche de l'avenue du Père-Nouvel de même que la petite zone commerciale et résidentielle prévue en bordure de la Réserve nationale. Entre l'avenue du Père-Nouvel et l'avenue du Sanctuaire, la situation devient plus complexe: identifiée sur le plan d'urbanisme comme «commerciale et résidentielle», cette zone nous révèle la présence de quelque 5-6 commerces, de rares résidences, une école, une résidence pour personnes âgées... bref, une zone multifonctionnelle.

Cependant, le plan d'urbanisme soulève certaines questions quant à la cohérence de deux objectifs liés au projet d'amélioration de la route 132 :

*Limiter la densification du cadre bâti du côté de la rue du Fleuve [...] afin de conserver des percées visuelles vers le fleuve [...].*

*Localiser les commerces à vocation régionale sur la route 132 tout en évitant les conflits avec les fonctions résidentielles et en améliorant l'aspect esthétique des lieux;*  
(Document déposé DB2, p. 9-10)

La commission estime donc que la ville devrait revoir son plan d'urbanisme afin de protéger adéquatement les percées visuelles sur le fleuve plutôt que de prévoir, du côté nord de la route, certains développements commerciaux qui risqueraient de compromettre l'atteinte de cet important objectif.

## **Les tronçons et les sections retenus par la commission**

La commission précise ici ce que recouvrent les notions de «tronçon» et «section» utilisés dans les graphiques de la figure 13.

Le ministère des Transports, dans son document DA6, présente deux tronçons soit le secteur ouest et le secteur est. Pour sa part, la commission retient l'appellation «tronçon ouest» et «tronçon est» afin d'éviter toute confusion. Le MTQ sépare ces deux tronçons à un point situé quelque peu à l'est de l'avenue des Tournesols.

Toutefois, s'inspirant du plan d'urbanisme de la ville, la commission fixe plutôt ce point de séparation à l'avenue Paquet. C'est, en effet, à cette avenue qu'un changement notable de vocation peut être observé, où l'on passe d'une vocation mixte (commerciale et résidentielle) à une vocation résidentielle. De plus, cette avenue est appelée à jouer un rôle important dans l'organisation territoriale de la ville. Elle doit ainsi assurer la liaison entre la rue du Fleuve et la route 132, permettre la sortie des équipements de la caserne des pompiers au nord (M. Guy Leclerc, séance du 10 mai 1996, p. 16-17) et, éventuellement, fournir un accès aux pompiers et aux résidents dans le développement résidentiel au sud de la route 132. De plus, les débits

évalués peuvent alors être fort compatibles avec ceux identifiés à l'avenue des Tournesols.

Ainsi, à la lumière du plan d'urbanisme, de l'occupation du sol, des tendances de développement du territoire municipal, ainsi que de l'analyse de la situation actuelle de la route quant aux débits, la commission croit devoir mettre en relief les quatre sections suivantes, soit: de l'entrée ouest de Pointe-au-Père jusqu'à l'avenue Richelieu (section I); de l'avenue Richelieu à l'avenue Paquet (section II); de l'avenue Paquet à l'avenue du Père-Nouvel (section III); de l'avenue du Père-Nouvel à l'avenue du Sanctuaire (section IV). Chacune de ces sections soulève des problématiques particulières et, forcément, commande des réponses différentes quant à la nature des interventions pour améliorer la route 132 qui traverse Pointe-au-Père.

Évaluons maintenant la situation qui pourrait prévaloir dans chacune des quatre sections au cours des vingt prochaines années.

## **L'utilisation projetée de la route**

Les explications relatives au débit horaire d'analyse et au nombre d'accidents générés par la situation actuelle ont déjà été fournies au chapitre précédent. Les effets positifs du prolongement de l'autoroute 20 ont également été soulignés, notamment en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de vie des citoyens en bordure de la route 132.

Rappelons brièvement que la situation actuelle est devenue incommode pour une bonne partie des riverains compte tenu des débits, du niveau de service, de la vitesse et du bruit. Plusieurs souhaitent donc une intervention du MTQ afin d'améliorer leur qualité de vie. Toutefois, ils divergent d'opinion quant à la nature de cette intervention comme l'a bien mis en relief le chapitre 2.

Il faut alors examiner la situation qui devrait prévaloir d'ici l'an 2015, en fonction du taux prévisible d'augmentation des débits ainsi que des débits et capacités anticipés pour chacune des sections de la route.

## Le taux prévisible d'augmentation des débits

Les citoyens ont eu accès à plusieurs données relatives aux DJMA, aux DJME et au DHA obtenues à partir de différents points de repère. Ces données visaient à projeter la croissance future des débits sur les divers tronçons de la route 132.

La commission est toutefois d'avis qu'il faut apporter certaines nuances et précisions concernant le taux d'accroissement du débit. Ainsi, dans le projet de «Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli», le MTQ identifiait un taux de croissance annuel de 2% :

*La route 132 est entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie [...] Les débits journaliers moyens annuels (DJMA) sont de 5 474 véhicules en 1988, ils passent à 8 139 en 2008, pour une hausse moyenne de 2,0 % [...].*

(MTQ, Étude d'impact sur l'environnement, partie 1 : étude d'opportunité, 1989, p. 194)

Pour le projet de Pointe-au-Père, le MTQ retient plutôt un taux d'augmentation de 2,8% :

*Un taux moyen de 2,8% sera utilisé pour les projections de circulation.*

(Documents déposés PR3.2, p. 37 et D3, p. 67-68)

La commission croit cependant qu'un taux d'accroissement de la circulation de 2,4% paraît plus réaliste compte tenu que :

- les données du compteur situé à Sainte-Luce révèlent que sur la période 1976 à 1991, l'augmentation annuelle du débit s'est maintenue à un niveau relativement stable et à une valeur inférieure à 2% ;
- le promoteur utilise les données du compteur de Sainte-Luce pour établir le DJMA à l'extrémité est de son projet ;
- l'accroissement annuel de la population de Pointe-au-Père depuis 1991 est demeuré relativement stable.



## Les débits et les capacités anticipés

Dans son analyse, la commission retient ici les DHA fournis par le MTQ et les ajuste à partir du taux prévisible d'augmentation annuelle de débit de 2,4%. À l'aide des graphiques de la figure 13, elle projette les débits anticipés pour l'an 2015 en relation avec les capacités de la route.

Comme la commission est appelée à se prononcer sur trois différentes options, il lui paraît nécessaire de rappeler les propos d'un membre de l'équipe du promoteur relatifs à la densité de circulation et à la capacité de la route:

*Densité de circulation, je vous l'explique. C'est l'espace que prend un véhicule sur une voie. S'il y a deux voies, donc on a presque deux fois plus de possibilité ou de capacité de la route, pas deux, mais presque deux fois plus. Donc, la densité de circulation diminue fortement lorsqu'on ajoute une deuxième voie.*

(M. Gilles Dussault, séance du 8 mai 1996, p. 88)

Selon une information complémentaire de M. Gilles Dussault (MTQ) fournie le 3 juillet 1996, la notion de «presque deux fois» a été évaluée par ce dernier à quelque 1,8 ou 1,9. La commission retient donc que le fait de passer d'une route à deux voies à une route à quatre voies se traduit par un facteur de conversion de 1,85.

### La section I : de l'entrée ouest de Pointe-au-Père à l'avenue Richelieu

Le graphique 1 de la figure 13 indique que le débit horaire d'analyse (DHA) dépasse déjà la capacité de la route. Cette situation perdurera même après l'ouverture du tronçon de l'autoroute 20 en 1998 et s'accroîtra régulièrement pour atteindre en l'an 2015 un DHA de 1 814 véhicules/h.

La capacité étant établie à 1 154 véhicules/h, une route simplement rénovée ou à deux voies améliorées ne pourrait donc pas répondre aux débits prévus ni aux besoins de cette section I en voie d'urbanisation.

## **La section II : de l'avenue Richelieu à l'avenue Paquet**

Le graphique 2 de la figure 13 montre qu'à l'ouverture du tronçon de l'autoroute 20 entre Rimouski et Père-Nouvel, le DHA s'abaisse en dessous de la capacité de la route évaluée dans cette section à 1 200 véhicules/h. Dès l'an 2006, la capacité de la route devrait être atteinte et elle serait largement dépassée en l'an 2015 avec un DHA de 1 491 véhicules/h.

Le problème est donc moins immédiat que dans la section I. Toutefois, il n'en demeure pas moins que ce secteur pourrait connaître à moyen terme les mêmes inconvénients. Ici encore, ni la rénovation de la route ni la construction d'une route à deux voies améliorées ne sauraient répondre aux besoins.

## **La section III : de l'avenue Paquet à l'avenue du Père-Nouvel**

Le graphique 3 de la figure 13 révèle qu'une route à deux voies peut fort bien répondre maintenant, de même que pour les vingt prochaines années, aux besoins du trafic routier, puisque le DHA devrait se maintenir en deçà de la capacité de la route.

La commission identifie cependant d'autres problèmes susceptibles de justifier une intervention du MTQ dans cette section. Cette intervention devrait-elle se traduire par la simple rénovation de la chaussée actuelle ou plutôt par la construction d'une route à deux voies améliorées? La commission en traitera plus loin.

## **La section IV : de l'avenue du Père-Nouvel à l'avenue du Sanctuaire**

Le graphique 4 de la figure 13 démontre hors de tout doute que les besoins de circulation sont nettement en deçà des possibilités qu'offre la route à deux voies, et cela, pour longtemps.

Ici également, la commission se doit d'analyser d'autres facteurs qui peuvent justifier une intervention du MTQ. Le maintien de la situation actuelle ne ferait que perpétuer un état que les gens de l'endroit ont déploré.

Finalement, quant à la section située à l'est de l'avenue du Sanctuaire, même si elle ne fait pas partie de la section IV, la commission estime qu'elle ne présente pas de problèmes sérieux à court, moyen et long terme, particulièrement en tenant compte des objectifs poursuivis par le promoteur.

## L'analyse thématique des options

La commission fonde son analyse thématique des trois options sur les notions de « tronçons » et « sections » déjà présentées. Elle aborde les thèmes suivants : la sécurité, la qualité de vie, l'amélioration de la route et les coûts ; ces thèmes seront subdivisés tels que présentés au tableau 8, à la fin du présent chapitre. Cette analyse s'effectue, bien sûr, à partir des DHA prévus pour 1998.

### La sécurité

#### La vitesse

Les principaux facteurs pouvant influencer la vitesse sont le conducteur, son véhicule, l'environnement physique et socio-économique. À ce sujet, le document déposé DA21 (p. 1) précise que :

- [...] *la vitesse est incontestablement un facteur essentiel de l'insécurité routière ;*
- [...] *la vitesse et la sécurité sont deux valeurs sociales qui s'opposent sur la route. La gestion de ce conflit passe vraisemblablement par la maîtrise technique, sociale, économique de la vitesse.*

Le chapitre 2 a mis en évidence les inquiétudes que nourrissent les citoyens face à la vitesse observée à Pointe-au-Père, qui constitue pour eux un problème majeur.

Sensible à cette réalité, la commission a demandé au MTQ et à la Sécurité publique des données comparatives entre les quatre voies dans le secteur Sacré-Cœur de Rimouski et les deux voies à Pointe-au-Père. Ces données sont présentées dans le tableau 7. La commission ne peut en conclure qu'une route à quatre voies engendre une augmentation de la vitesse.

**Tableau 7 Vitesse moyenne et au 85<sup>e</sup> centile par secteur**

	Secteur Sacré-Cœur (4 voies)	Secteur Pointe-au-Père (2 voies)
Vitesse moyenne (km/h)	62 - 69	68,3 - 78,46
Vitesse au 85 <sup>e</sup> centile (km/h)	75,9 - 82,8	81,98 - 93,14

Source: adaptée des documents déposés DA-29 et DA-30.

La commission tient compte aussi de la surveillance policière, de la géométrie de la route, du milieu traversé et de la signalisation. Au sujet du contrôle policier, force est de constater que le degré de tolérance inavoué de 15 à 20 kilomètres au-dessus de la vitesse affichée augmente le danger d'accidents dans un milieu fort occupé. Les quelques tentatives de contrôle policier (utilisation d'un radar) ont en outre un effet de courte durée comme l'indiquait le maire de Pointe-au-Père :

*Aussi, à l'occasion, la ville demande à la Sûreté du Québec, d'effectuer des opérations radar. Habituellement, cette activité policière limite la vitesse pendant quelques jours, sans plus.*  
(Document déposé DB15, p. 2)

Enfin, mentionnons que seule la densité du débit semble influencer à la baisse la vitesse moyenne: à l'heure de pointe, elle diminue à quelque 45-46 km/h (M. Gilles Dussault, séance du 13 juin 1996, p. 94).

À cela s'ajoute bien sûr une réduction de vitesse davantage contrôlée dans le secteur de l'école Sainte-Anne :

*C'est exact, sauf aux heures de sortie et d'entrée des élèves où le Code de sécurité routière, à l'article 328, prescrit une vitesse n'excédant pas 50 km/h.*  
(M. Jean-Louis Loranger, séance du 13 juin 1996, p. 169)

Ce problème suscite également des divergences dans la perception du phénomène. Pour les uns, il découle de la géométrie de la route, particulièrement lorsque les conducteurs se dirigent, à partir de Rimouski-Est, dans le goulot d'étranglement vers le pont enjambant la rivière Germain-Roy. Ils accélèrent alors pour être les premiers arrivés. Pour les autres, la largeur d'une route à quatre voies peut inciter les conducteurs à conduire à une vitesse plus élevée, tel que le souligne un document de la Société de l'assurance automobile du Québec (BRAULT – 1995).

Pour le MTQ, l'agrandissement à quatre voies présenterait une situation quasi identique à celle qui prévaut actuellement en regard de la vitesse :

*Et, j'en suis certain, il n'y aura pas une grande augmentation de vitesse, je dirais même que ce sera la même vitesse qui sera maintenue sur la route 132 à Pointe-au-Père, dans le secteur qui est urbanisé [...].*

(M. Gilles Dussault, séance du 10 mai 1996, p. 38)

La commission estime donc qu'au-delà des faits, la perception du risque dû à la vitesse demeure élevée. Par ailleurs, en dépit des divergences, elle a noté que les participants à l'audience sont ouverts à des mesures susceptibles d'améliorer la situation, comme un meilleur contrôle policier, une modification de la géométrie de la route dans les sections très achalandées et une signalisation plus adaptée.

Pour conclure ce point important, sur lequel nous reviendrons en abordant les mesures d'atténuation, retenons cet objectif louable :

*La limite de vitesse doit représenter, sous certaines conditions, le point d'équilibre raisonnable entre mobilité et sécurité.*

(Document déposé DA21, p. 9)

Compte tenu des appréhensions diverses, la commission est d'avis que l'objectif d'équilibre entre mobilité et sécurité n'est pas atteint. Elle croit que des mesures concrètes doivent être appliquées, telles que limiter la vitesse à 70 km/h dans les sections I, II et III, synchroniser les feux de circulation pour favoriser le respect de cette limite et fixer de façon permanente la limite de vitesse à 50 km/h dans la section IV, soit aux environs de l'école.

## Les accidents et les accès

À cet égard, la situation actuelle est fort préoccupante, particulièrement sur le tronçon ouest de la 132 à Pointe-au-Père. La répartition des collisions pour les années 1992, 1993 et 1994 est assez égale aux intersections (84) et à celles hors intersections (87) (document déposé DA28 et figure 7). Le problème des accès aux résidences (entrées-sorties) et aux commerces, de même que celui des accès à la route 132 par les différentes rues sans feux de signalisation existent et peut continuer à s'aggraver. Le nombre d'accès, tel que présenté au chapitre 1, ainsi que ceux projetés soulèvent des préoccupations.

Il s'agit d'un facteur très important susceptible de provoquer des conflits d'utilisation de la route et, conséquemment, des accidents. C'est pourquoi, en ce qui concerne les résidences, le maire de la ville déclarait, au cours de l'audience, qu'il envisageait de modifier la réglementation afin de permettre l'aménagement des entrées en «U» ou en «T» pour faciliter l'insertion, par l'avant, des véhicules des résidents de Pointe-au-Père sur la route 132 (M. Guy Leclerc, séance du 12 juin 1996, p. 56).

Dans cette perspective municipale, les citoyens y trouveraient des avantages certains mais également des inconvénients :

*Si les gens peuvent modifier leur entrée pour sortir de l'avant, sûrement que ça améliorerait la situation [...] Par contre, ça entraîne des frais supplémentaires aux résidents et un enlaidissement souvent de leur résidence. Mais pour la sécurité, ça serait bien.*

(M<sup>me</sup> Hélène Bourdages, séance du 12 juin 1996, p. 84)

La réduction de l'espace disponible entre la route et les résidences occasionnée par le projet accentuera le problème actuel lié au réaménagement des entrées pour les véhicules.

Les participants, tout comme les autres citoyens, ont développé une sensibilité particulière face aux accidents de toutes sortes. D'aucuns les attribueront à la vitesse excessive, à la densité de la circulation, à l'aménagement désuet de la route, à l'absence d'un contrôle policier plus étroit, à l'insuffisance des feux de signalisation synchronisés, aux créneaux insuffisants d'insertion sur la route 132...

La commission convient qu'ils ont tous en bonne partie raison, selon des perspectives différentes. Elle est donc d'avis qu'une intervention concertée des différents partenaires (le MTQ, la ville et les riverains) s'impose.

### **Les piétons et les cyclistes**

Les piétons et les cyclistes partagent l'utilisation ponctuelle de la route 132. La commission a déjà fait état de la circulation piétonnière peu sécuritaire. Quant à la piste cyclable le long de la route 132, elle est quasi inexistante, sauf sur une courte distance (600 mètres) en face de la Réserve nationale de la faune.

Le chapitre 3 a mis en lumière la grande difficulté de circuler à pied sécuritairement, d'un côté ou de l'autre de la route 132 actuelle; la vitesse automobile ne constitue pas une invitation à la traverser en toute quiétude.

Le promoteur, dans le cadre de son projet, demandait à la ville de construire un trottoir de chaque côté de la route, rendant ainsi possible la circulation piétonnière. Cependant, devant certaines réticences de la ville qui doit assumer 60% des coûts, réticences basées sur la progression de son développement et sa capacité de payer (M. Guy Leclerc, séance du 10 mai 1996, p. 193), le promoteur a accepté cette modification pour l'instant qui consiste à construire un trottoir uniquement du côté sud dans les sections I, II et III et des deux côtés dans la section IV.

Pour sa part, le MTQ s'engage à mettre en place les infrastructures des trottoirs des deux côtés du boulevard Sainte-Anne dans les quatre sections et d'assumer également 40% du coût total de l'installation complète de trottoirs :

*[...] le ministère des Transports construit les fondations et les infrastructures aux endroits où il y aura des trottoirs, et [...] va aussi construire les fondations et les infrastructures qui vont recevoir les futurs trottoirs où la ville n'en prévoit pas dans une première phase.*  
(M. Jean-Louis Loranger, séance du 12 juin 1996, p. 162)

Les engagements, quant aux trottoirs, rendraient donc possible la circulation piétonnière du côté sud de la 132. Il reste, bien sûr, le problème de la traversée sécuritaire de la chaussée. Deux secteurs posent ici des problèmes,

soit le tronçon ouest et le secteur de l'avenue du Père-Nouvel. Dans les deux cas, le MTQ s'engage à implanter des feux de circulation avec phase pour piétons, en plus d'une phase exclusive à l'avenue du Père-Nouvel (M. Jean-Louis Loranger, séance du 11 juin 1996, p. 148). Il projette également l'aménagement d'un terre-plein central à l'avenue du Père-Nouvel ce qui procurera aux piétons un refuge pour faciliter la traversée de la route 132 (M. Michel Michaud, séance du 7 mai 1996, p. 49).

La commission reconnaît que le problème de la circulation piétonnière ne sera pas réglé pour autant du côté nord de la 132, où nous retrouverons seulement une chaîne de rue ou une bordure de trottoirs, sauf entre l'avenue du Père-Nouvel et l'avenue du Sanctuaire. Sur le tronçon ouest particulièrement, l'espace étant restreint, la construction des trottoirs dans l'emprise du MTQ réduirait la grandeur des parterres des résidences. Il reste que, du côté nord, la situation pour les piétons demeurera la même qu'actuellement, sinon un peu mieux définie. De plus, au dire de quelques participants, un trottoir le long d'une route à quatre voies apparaît bien peu sécuritaire et, par conséquent, peu souhaitable.

Quant aux cyclistes, ils verraient à court terme leur situation s'améliorer avec les projets du ministère des Transports et de la ville de Pointe-au-Père. Le ministère des Transports apporterait des solutions tant à l'avenue du Père-Nouvel qu'au contournement de la Réserve nationale de la faune.

Dans ce contournement, pour éviter d'utiliser la route 132, le MTQ prévoit empiéter légèrement sur la Réserve pour l'aménagement de la piste cyclable. D'ailleurs, les négociations en ce sens sont déjà amorcées (document déposé DA17).

La ville, quant à elle, travaille actuellement, en concertation avec la MRC de Rimouski-Neigette à l'implantation de la piste cyclable dite «Route verte». Plus particulièrement, à l'ouest, elle a l'intention de canaliser les cyclistes vers un feu de circulation ou une intersection aménagée à cet effet afin de faciliter la traversée de la route 132 et l'accès à la rue du Fleuve.

À l'est (section III), les cyclistes pourraient reprendre la piste que le MTQ aménagera vers la rue du Parc. De plus, le MTQ, en vertu de sa «politique sur le vélo» (document déposé DA-15), soutiendra les initiatives du milieu quant à l'aménagement de la «Route verte».



La commission constate que la circulation piétonnière et celle des cyclistes seront grandement améliorées par l'aménagement de la route 132 à Pointe-au-Père. Elle est cependant d'avis que la ville devrait au cours des prochaines années, réévaluer la possibilité de construire un trottoir du côté nord selon les besoins qui s'exprimeront.

### **Les autres services : la poste, les incendies et l'entretien hiver-été**

Plusieurs citoyens ont manifesté des inquiétudes relativement à l'accès aux «super-boîtes» postales afin de cueillir leur courrier. Or, le MTQ s'est dit ouvert au règlement de ce problème; une solution est également en négociation avec Postes Canada (Jean-Louis Loranger, séance du 10 mai 1996, p. 195).

La commission est d'avis que le MTQ devrait associer la ville dans ses négociations avec Postes Canada afin que la solution proposée réponde adéquatement aux besoins concrets des contribuables de Pointe-au-Père.

En ce qui regarde la protection contre les incendies, qui vise autant les résidences que les commerces et les industries, elle relève de la responsabilité de la ville qui la reconnaît clairement. Le maire, en parlant des problèmes liés à l'aqueduc, a soulevé cette inquiétude en ces termes :

*[...] maintenant, ce qui est inquiétant, c'est lorsque des bris surviennent et puis qu'on est privé longtemps. Est-ce qu'on aurait suffisamment d'eau pour éteindre un feu? C'est toujours la question qui nous préoccupe!*

(M. Guy Leclerc, séance du 10 mai 1996, p. 271)

N'eût été de la préoccupation concernant la sécurité des résidants, la commission n'aurait pas mentionné ce problème d'aqueduc. En effet, l'aqueduc ne constitue pas en soi une composante de l'amélioration de la route qui ne représente essentiellement qu'une occasion de corriger un problème de responsabilité municipale. Pour cette raison, elle se refuse de porter un jugement sur la nécessité des travaux tant pour l'aqueduc que pour l'égout sanitaire, qui sont du ressort municipal.

Par ailleurs, l'entretien de la route 132, dite nationale, relève du MTQ et demeurera sous sa responsabilité. Aucun doute ne peut subsister à cet effet (M. Jean-Louis Loranger, séance du 10 mai 1996, p. 48). La concertation entre le MTQ et la ville, s'impose d'emblée puisque la ville est responsable du déblaiement des trottoirs alors que le MTQ doit s'assurer du déneigement de la route et du contrôle de la hauteur des bancs de neige pouvant diminuer la visibilité à la sortie des entrées d'automobiles.

### **La position de la commission sur la sécurité**

La commission constate que c'est dans les sections I et II du tronçon ouest que se produisent la majorité des accidents, les embouteillages et les multiples conflits entre les utilisateurs de la route. Ils s'atténuent toutefois progressivement sur le tronçon est, mise à part l'intersection à l'avenue du Père-Nouvel où des aménagements spécifiques sont envisagés pour corriger la situation.

À l'égard de la sécurité, la commission croit que la rénovation de la route actuelle ou la construction de deux voies améliorées, ne peut bonifier de façon significative la présente situation. Sans l'ajout de mesures d'atténuation visant à assurer la sécurité des utilisateurs de la route 132, elle est d'avis que les problèmes perdureront quelle que soit l'option retenue, y compris la construction d'une route à quatre voies contiguës.

## **La qualité de vie**

L'état de la qualité de vie actuelle a été décrit au chapitre 3, particulièrement au niveau du bruit, des vibrations et de la poussière; nous rappelons ici seulement quelques conclusions en plus de dire quelques mots concernant la marge de recul des résidences par rapport à la voie de circulation et de la situation qui prévaudra à l'école Sainte-Anne.

### **Le bruit, les vibrations et la poussière**

La principale source actuelle du bruit provient des camions lourds qui, en 1998, seront détournés dans une proportion de 98 % vers l'autoroute 20. Le problème sera alors en partie diminué, mais il restera important sur le

tronçon ouest du boulevard Sainte-Anne. Quant aux vibrations, après 1998, la commission estime que le détournement des camions et la réhabilitation de la chaussée viendront largement atténuer les effets résiduels de ces dernières dans cette même partie ouest de la route 132.

La poussière, pour sa part, provoquée surtout par l'utilisation de l'accotement, sera également fort réduite puisque le promoteur projette de le paver si l'option à deux voies améliorées était retenue. Il en sera ainsi pour une route à quatre voies contiguës, puisqu'il n'y aurait pas d'accotement. Rien n'est cependant prévu dans le scénario d'une simple rénovation de cette route telle qu'elle existe actuellement.

En conséquence, la commission est d'avis qu'en 1998, le bruit et les vibrations seront moindres quelle que soit l'option retenue, tout en demeurant importants en ce qui concerne le bruit. Quant à la poussière, les options à deux ou quatre voies solutionneraient en bonne partie le problème, alors qu'une simple rénovation de la route ne le supprimerait nullement.

### **La marge de recul**

La marge de recul désigne la distance des résidences par rapport à la ligne de l'emprise de la route. Cette distance, variant de 6 à 9 mètres, a déjà fait l'objet de dérogations le long du boulevard Sainte-Anne, a-t-on appris durant l'audience (M. Michel Michaud, séance du 8 mai 1996, p.112).

Cependant, plusieurs citoyens se sont inquiétés de voir la voie de circulation se rapprocher de leur résidence si l'option d'une route à quatre voies est retenue. Il s'agit d'une réalité reconnue par le promoteur (Charles Morin, séance du 8 mai 1996, p, 115).

La commission constate que l'emprise du boulevard Sainte-Anne offre bien peu de marge de manœuvre pour l'amélioration de la route. Il va de soi que les citoyens riverains perdrait l'usage d'une bande de terrain du MTQ nécessaire à l'amélioration de la route.

## **L'école Sainte-Anne**

L'école Sainte-Anne a retenu l'attention de la commission; en effet, elle serait touchée par le projet du MTQ, affectant ainsi quelque 275 élèves et professeurs.

L'école Sainte-Anne a été érigée en 1954 (M. Bertin Hins, séance du 13 juin 1996, p. 35) et quelques années plus tard, la route 132 actuelle était construite. Les principes modernes d'aménagement n'encouragent pas un tel voisinage. Mais le fait est là.

L'école connaît, néanmoins, des problèmes : bruits, vibrations et sécurité. Le bruit s'élève à quelque 67 dBA. Les vibrations, compte tenu de l'état de la chaussée et de son infrastructure, sont ressenties par les élèves et leurs professeurs. Quant à la sécurité des enfants, elle est menacée à leur arrivée ou à leur départ de l'école, même durant les récréations dans la cour de l'école. Tous ces facteurs peuvent influencer leur comportement et la qualité de leur apprentissage, comme en témoigne un médecin en santé communautaire :

*[...] il y a des études qui vont dans le sens qu'il pourrait y avoir effectivement une association entre, comme je dirais, une moins bonne qualité d'apprentissage scolaire et l'exposition à des niveaux d'intensité sonore, des niveaux donc de bruit de l'ordre de plus de 65 décibels.*

(M. André Dontigny, séance du 13 juin 1996, p. 75)

La source principale de ces nuisances est la présence de camions lourds qui accélèrent, décélèrent et freinent presque devant l'école. Devant ces problèmes qui perdurent depuis plusieurs années, la Commission scolaire La Neigette, profitant du présent projet, propose de relocaliser l'école (M. Bertin Hins, séance du 13 juin 1996, p. 50).

Le choix retenu par la Commission scolaire (document déposé DM3) se traduirait par un coût de 1 100 000\$. Mais, nous dit-on, ni la Commission scolaire ni le ministère de l'Éducation ne pourraient envisager une telle dépense. De plus, il n'est pas dans la politique du MTQ d'intervenir sur des bâtiments, ni de s'engager dans des mesures d'atténuation, s'il n'y a pas une augmentation significative des impacts à la suite des travaux.

Le MTQ et la ville envisagent néanmoins certaines mesures correctrices. Ainsi le MTQ se propose de refaire l'infrastructure de la route, d'installer une glissière de sécurité pour protéger la cour de l'école, de payer sa partie de trottoir et même de réaménager l'accès des autobus scolaires à l'école (M. Jean-Louis Loranger, séance du 8 mai 1996, p. 40). Pour sa part, la ville est prête à s'associer au MTQ pour favoriser la sécurité en réduisant le nombre d'accès, particulièrement à l'avenue Dionne Nord et la rue des Pères-Eudistes (M. Guy Leclerc, séance du 8 mai 1996, p. 136).

La commission insiste pour que les engagements du MTQ et les intentions de la ville se concrétisent après avoir consulté la Commission scolaire.

## **L'amélioration de la route**

### **Le pavage**

Tous les citoyens souhaitent que la route 132 soit au moins repavée. La pose d'une couche de surface ou d'usure, accompagnée d'une réfection des accotements par un simple épandage de pierres concassées, pourrait en satisfaire quelques-uns. Cependant, la qualité de l'infrastructure demeurerait alors la même, si bien qu'au bout de quelques temps, l'infiltration d'eau, l'action du gel et du dégel et la circulation produiraient inévitablement des fissures, des affaissements et des trous. La route se retrouverait dans le même état qu'actuellement.

La commission ne croit pas qu'il s'agit là d'une solution susceptible d'améliorer la route et, conséquemment la qualité de vie des résidents du boulevard Sainte-Anne. Elle ne lui apparaît donc pas recommandable en raison essentiellement de l'aspect temporaire qu'elle représente.

### **Le drainage**

La mise en place d'un système de drainage souterrain de la route paraît essentielle. La commission a noté, sur le terrain, une situation fort désorganisée sous cet aspect, sauf dans le secteur est, après l'avenue du Sanctuaire, où les fossés sont adéquats. Mais, dans les quatre sections des tronçons ouest et est, la situation est problématique.

L'intervention du MTQ, dans ces deux tronçons, s'avère donc justifiée. Les options à deux voies ou à quatre voies prévoient une telle intervention, alors que l'option d'une simple rénovation de la route ne le permettrait pas. Il faudrait à ce moment-là prévoir le creusage de fossés pouvant servir à drainer la route. Il serait souhaitable de la limite ouest de Pointe-au-Père jusqu'à l'avenue du Sanctuaire, d'installer un égout pluvial souterrain lequel servirait non seulement à protéger la route, mais à recueillir en hiver une bonne partie du sel et des abrasifs qui se retrouvent présentement sur les propriétés privées.

Finalement, l'installation d'un égout pluvial sur la route 132 procurera à la ville une conduite maîtresse qui pourrait éventuellement desservir notamment les rues situées en périphérie (M. Guy Leclerc, séance du 10 mai 1996, p. 114).

La commission est donc d'avis qu'il faut installer un système d'égout pluvial adéquat le long du boulevard Sainte-Anne et seules les options d'une route à deux voies améliorées ou à quatre voies contiguës le permettraient.

### **Les trottoirs, bordures ou chaînes de rue**

Le point précédent a mis en lumière la nécessité d'un système d'égout pluvial. Or, pour acheminer l'eau vers les puisards, il faut endiguer cette eau et prévoir les pentes nécessaires, ce qui exige la présence de trottoirs, de bordures ou de chaînes de rue. Cela va de soi.

La commission a déjà convenu de la nécessité d'un trottoir sur toute la longueur de la route 132, du côté sud. Pour l'immédiat et en l'absence d'un trottoir, elle reconnaît la nécessité d'installer une bordure ou chaîne de rue sur toute la longueur de la route du côté nord, entre Rimouski-Est et l'avenue du Père-Nouvel.

Jusqu'à ce qu'un trottoir soit justifié, la commission admet qu'une simple bordure du côté nord réduira, à certains endroits et pour un certain temps, un trop grand empiétement en face des propriétés, particulièrement dans la zone plus urbanisée. Exception faite de la construction du trottoir prévu du côté nord de la route 132 entre l'avenue du Père-Nouvel et l'avenue du Sanctuaire, la commission est d'accord avec la ville pour reconnaître que, du côté nord, dans les sections I, II et III, la construction d'un trottoir se ferait dans l'avenir par tronçons selon les besoins.

## Les feux de circulation

L'installation de feux de circulation devrait normalement s'inscrire dans la même perspective que la planification d'une route, soit de prévoir «maintenant» pour les années futures.

À ce sujet, le promoteur mentionne qu'une route à quatre voies favoriserait davantage l'installation de feux. Il faut comprendre ici qu'avec une telle route qui ne nécessiterait pas dans l'avenir de travaux majeurs comme un éventuel élargissement, l'installation de nouveaux feux de circulation se ferait à des coûts raisonnables (M. Charles Morin, séance du 7 mai 1996, p. 42). L'addition de feux de circulation est souhaitée par une majorité de citoyens, d'autant plus qu'une fois synchronisés, ils favoriseraient l'ouverture de créneaux nécessaires à l'insertion sécuritaire des automobilistes sur la route 132.

À titre d'exemple, la commission a constaté que le tronçon ouest, incluant l'avenue Paquet où sera érigée bientôt la caserne de pompiers, se trouve déjà développé! L'ajout de feux de circulation, dans une perspective de planification, se trouve ainsi justifié. La commission est donc convaincue, dans le cadre de l'amélioration de la route 132, de la nécessité d'installer un feu de circulation à l'avenue Paquet et de prévoir immédiatement les infrastructures qu'exige la pose d'un feu de circulation à la rue des Mouettes (côté ouest) que rejoindra la rue des Vétérans.

De plus, tenant compte de la sécurité des piétons, de la présence d'une zone récréotouristique, de la densité appréhendée à l'arrivée de la rue des Vétérans et de la proximité de l'école, la commission recommande l'installation d'un feu de circulation à la jonction de la route 132 et de l'avenue du Sanctuaire. Quant à l'avenue du Père-Nouvel, le MTQ prévoit déjà des aménagements adéquats.

En outre, dans le secteur urbanisé, soit aux intersections de la 132 et des avenues Richelieu, des Tournesols, Paquet et éventuellement de la rue des Mouettes, la commission recommande de généraliser aux feux de circulation l'utilisation d'une phase «protégée-partagée» avec une flèche verte indicatrice afin de rendre les virages à gauche sécuritaires.

La commission est persuadée que la pose de feux de circulation dont certains à phase protégée-partagée, aura un effet positif et que ces feux, une fois synchronisés de façon appropriée, contribueront à la réduction de la vitesse et des accidents. Elle est également convaincue que ces feux de circulation favoriseront la création de créneaux sécuritaires pour les utilisateurs de la route 132.

## **L'impact visuel**

L'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père aurait des retombées intéressantes sur le plan visuel.

Rappelons ici quelques éléments susceptibles d'améliorer le décor: voie de circulation nettement améliorée, pose de trottoirs ou bordures, éclairage convenable par des lampadaires, plantation de végétaux rendue possible par le réaménagement, le carrefour avec îlot naturalisé à l'avenue du Père-Nouvel, regard sur le fleuve en partie protégé, bref autant d'éléments propres à enjoliver cette ville.

## **Les coûts**

La commission procède ici à l'analyse globale de certains coûts en considérant des éléments pouvant varier selon l'une ou l'autre des options soumises à partir de certaines modifications souhaitées.

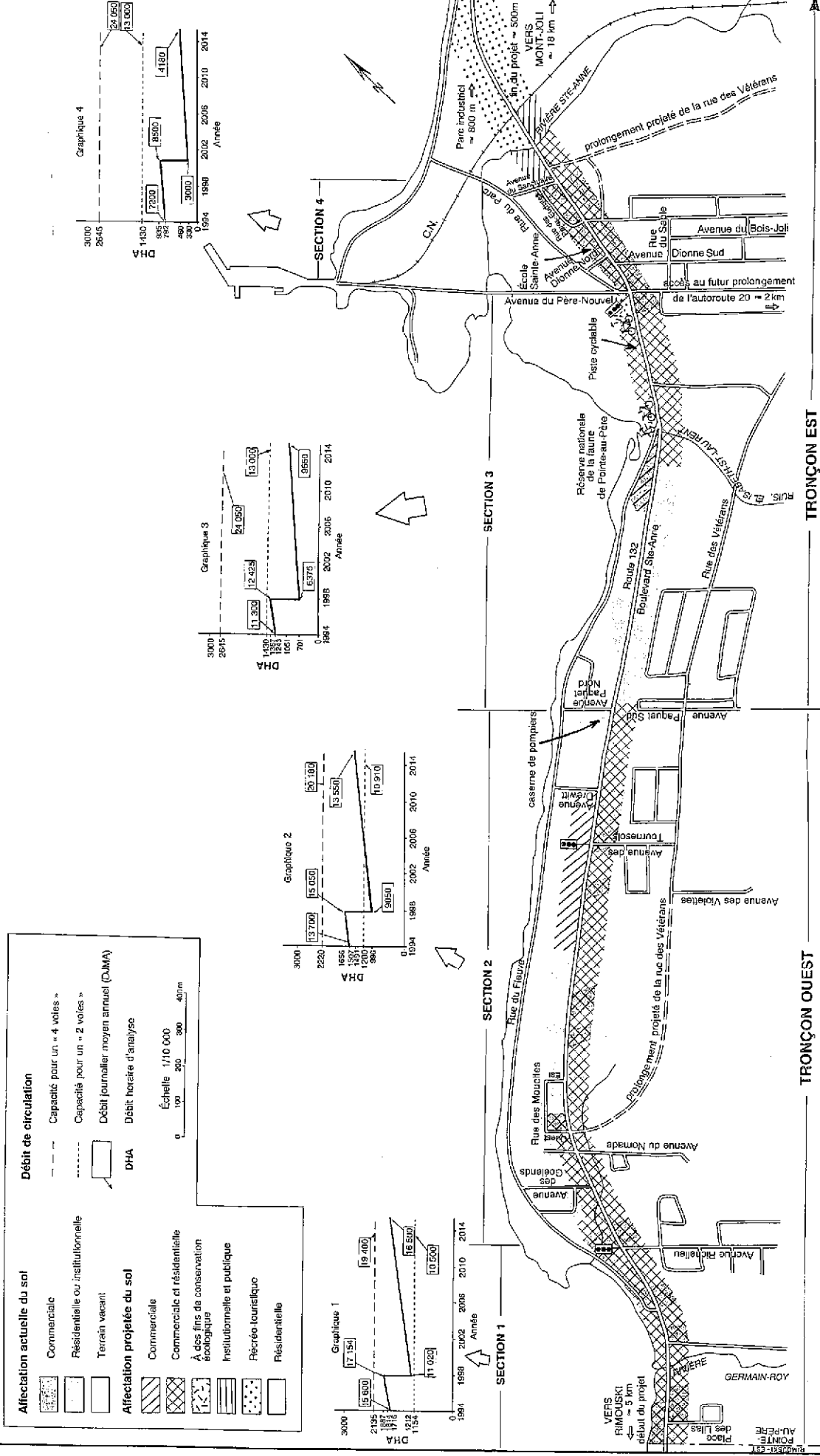
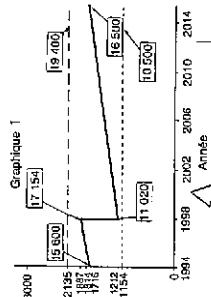
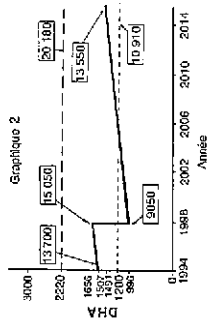
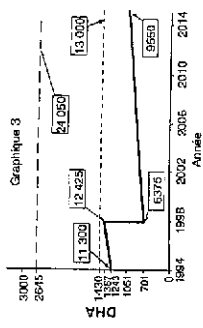
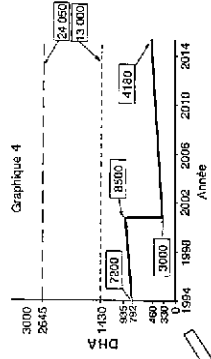
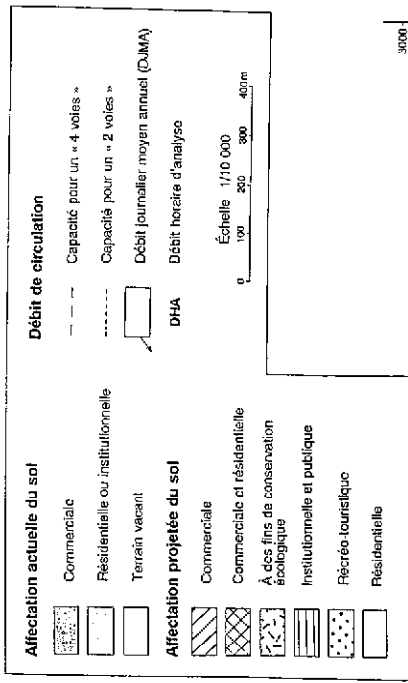
### **Pour le MTQ**

Le projet présenté, rappelons-le, évalue les coûts globaux révisés en 1996 à 7 450 000\$ pour l'option à deux voies et à 7 685 000\$ pour l'option à quatre voies (document déposé DA14). Ce dernier document fournit également une évaluation sommaire de différents éléments du projet, sur laquelle la commission se base pour formuler des propositions.

Dans le cas où le MTQ procéderait à une simple rénovation de la route, soit la pose d'une couche de surface accompagnée du rehaussement des accotements, les coûts seraient de l'ordre de quelque 260 000\$, soit 50 000\$/km pour les 5,21 kilomètres du projet. Il faut ajouter à ces coûts un montant de 1,3 million de dollars pour les réaménagements à l'intersection de l'avenue du Père-Nouvel et de la route 132. Rappelons ici que ces travaux à l'avenue du Père-Nouvel devront être exécutés quel que soit le scénario retenu puisque le trafic provenant de l'autoroute 20 en 1998 reprendra la route 132 à cet endroit. En somme, les coûts minimums requis pour cette option s'élèveraient à quelque 1,5 million de dollars.



Figure 13 Les grandes affectations du sol et les débits de circulation le long de la route 132



Note 1 - La carte des grandes affectations du sol a été découpée à partir des données du plan d'urbanisme (révisés) (projetés DB-1 et DB-2) et de l'information recueillie lors de visites de terrain.  
 Note 2 - Les graphiques ont été adaptés des documents déposés DA 6 et DA 31 (données de 1984) pour une croissance anticipée de la circulation de 2,4 % par année.



La commission croit toutefois qu'en fonction des options qu'elle estime souhaitables, une réduction des coûts peut être raisonnablement envisagée. Comme elle propose de ne rien faire au-delà de quelque 200 mètres après l'avenue du Sanctuaire vers l'est, cette proposition mènerait à une économie de plus de 1,5 million de dollars. Cette somme dégagerait une marge de manœuvre financière qui permettrait au MTQ de souscrire aisément aux mesures d'atténuation que la commission entend recommander.

### **Pour la ville de Pointe-au-Père**

En principe, les coûts d'amélioration de la route 132 qui traverse Pointe-au-Père ne devraient pas occasionner pour la ville de coûts autres que ceux associés à la construction des trottoirs. La commission traite de ce sujet seulement dans le but de tenir compte des économies que les contribuables de Pointe-au-Père pourraient réaliser à court, moyen et long terme, face aux améliorations que la majorité souhaite en fonction de certaines réfections susceptibles d'améliorer leur situation. La commission n'a pas l'intention de porter un jugement sur la nécessité d'exécuter ou non tels ou tels travaux liés particulièrement aux réseaux d'aqueduc et d'égout, puisque cette question s'éloigne de son mandat.

À ce sujet, la commission note la volonté de la ville de faire sa part concernant la construction des trottoirs. Rappelons que le MTQ assume 40 % des frais de construction et la ville, 60 %. La construction des trottoirs représentera pour la ville un débours de quelque 237 000\$. Cet engagement de la ville dépend toutefois de l'approbation d'un règlement d'emprunt tel que l'indique la résolution municipale (document déposé DB12) qui ne fait cependant pas référence à la construction de trottoirs, du côté nord, entre l'avenue du Père-Nouvel et l'avenue du Sanctuaire. La volonté du conseil municipal à cet égard mérite donc d'être réaffirmée, sinon clarifiée, à propos des approbations à obtenir!

Quant aux réseaux d'aqueduc et d'égout, dans le cas où ils se réaliseraient en même temps que les travaux du MTQ, l'économie pour la ville pourrait atteindre quelque deux millions de dollars (documents déposés DB9, DB14 et DB15).

La commission estime donc qu'une partie de cette économie devrait être consacrée par la ville à des mesures d'atténuation qui viseraient le mieux-être de ses contribuables.

## Les choix de la commission liés aux mesures d'atténuation

La commission insiste pour affirmer que les choix qu'elle retient sont étroitement liés aux mesures d'atténuation devant être appliquées par l'une ou l'autre des parties engagées dans le projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père.

### Les choix de la commission

Dès le départ, la commission conclut que l'option de la simple rénovation de la route 132 ne résiste pas à l'analyse détaillée, tant en regard des débits, de la capacité que des problématiques soulevées au cours de l'analyse thématique.

La commission ne retient donc que les deux autres options, que représentent une route à deux voies améliorées et celle à quatre voies contiguës, en fonction des besoins analysés précédemment.

#### Une route à deux voies améliorées

Cette option rattachée au **tronçon** est comporte une infrastructure appropriée à deux voies de circulation de 3,5 mètres chacune avec des accotements de 2,5 mètres munies d'un égout pluvial et encadrées de façon linéaire par des bordures ou trottoirs et autres services propres à un milieu semi-urbain. Le promoteur se propose aussi d'aménager l'infrastructure d'éventuels trottoirs du côté nord, qui seront construits selon les besoins futurs.

La commission a déjà établi que le tronçon est comprend deux sections distinctes, soit la **section III**, de l'avenue Paquet à l'avenue du Père-Nouvel, à caractère semi-urbain, et la **section IV**, de l'avenue du Père-Nouvel à l'avenue du Sanctuaire, à caractère multifonctionnel. Ces deux sections présentent une longueur de quelque 1,8 km.

Dans la section III, les débits actuels de la circulation de même que ceux prévus jusqu'en 2015, compte tenu du prolongement de l'autoroute 20

jusqu'à l'avenue du Père-Nouvel en 1998, sont et demeureront en deçà de la capacité d'une route à deux voies. Par contre, l'occupation actuelle et projetée du sol dans cette section possède un caractère résidentiel nettement prédominant. La présence de la Réserve nationale de la faune est également importante et quelques rares commerces s'y sont implantés. À cet égard, le nombre et la qualité des accès doivent retenir l'attention: leur réaménagement, accompagné de la construction d'un trottoir du côté sud et d'une bordure au nord de la route 132, a déjà été analysé. Il n'en demeure pas moins que la situation dans cette section revêt un caractère semi-urbanisé qui devrait s'accroître.

Dans le cas de la section IV, les débits actuels et projetés demeureront en deçà de la capacité d'une route à deux voies. Cette section est difficilement qualifiable puisque des commerces, des résidences et une école importante se côtoient. Des réaménagements apparaissent nécessaires d'autant plus qu'il faut anticiper le détournement du trafic via l'avenue du Père-Nouvel. De plus, en vertu de l'objectif poursuivi de linéarité géométrique de la route et des besoins réels du milieu comme la circulation piétonnière et le réaménagement d'une piste cyclable, une intervention du MTQ, comme à la section III, semble tout à fait justifiée.

La commission recommande donc pour le tronçon est, composé des sections III et IV, l'aménagement d'une route à deux voies améliorées dont la coupe type est illustrée à la figure 8 du premier chapitre en excluant la construction d'un trottoir du côté nord pour la section III où seule une bordure serait érigée. Elle recommande plus particulièrement pour la section IV de porter une attention spéciale à l'infrastructure de la route afin de réduire le plus possible les vibrations. De plus, la même section IV doit comprendre un trottoir du côté nord et une glissière appropriée devant l'école afin d'assurer la sécurité des piétons et des étudiants.

### **Une route à quatre voies contiguës**

Cette seconde option prévoit la reconstruction de la route. Il s'agit de refaire au complet l'infrastructure, d'aménager deux voies centrales de 3,5 mètres et deux voies adjacentes de 4,2 mètres incluant une largeur de 0,7 mètre réservée à l'égout pluvial et de faire disparaître les accotements actuels. Ces voies de circulation seront encadrées de façon linéaire par des bordures ou trottoirs et autres services connexes propres à un milieu en voie d'urbanisation.

En premier lieu, les débits de circulation actuels et prévisibles jusqu'en l'an 2015 dépassent largement la capacité de la route dans ce tronçon ouest. En second lieu, la disponibilité de terrains vacants dans ce tronçon et sa position par rapport à l'agglomération de Rimouski laissent présager d'une intensification du développement commercial et ce, en accord avec le plan d'urbanisme. Enfin, la présence de quartiers résidentiels situés en périphérie du boulevard Sainte-Anne laisse entrevoir une utilisation croissante de ce tronçon.

La commission recommande donc la construction d'une route à quatre voies contiguës dans le **tronçon ouest** de la ville de Pointe-au-Père composé des **sections I et II**, soit de la limite ouest de Pointe-au-Père jusqu'à l'avenue Paquet. Cette route sera délimitée par une bordure et un trottoir du côté sud, ainsi que par une bordure ou chaîne de rue du côté nord, et devra prévoir l'infrastructure pour la pose future d'un trottoir. À moyen ou long terme, la ville devra réévaluer la possibilité de construire les dalles de trottoirs du côté nord. De plus, il est essentiel, selon la commission, de contrôler le nombre et la qualité des accès à la route 132. Finalement, elle reconnaît qu'une partie du problème de la circulation piétonnière peut, avec cette option, être enfin solutionnée.

## **Des mesures d'atténuation à concrétiser**

### **Par le ministère des Transports**

- Installer, dès l'exécution des travaux, des feux de circulation aux intersections de l'avenue Paquet et de l'avenue du Sanctuaire.
- Mettre en place, en cours de construction, les infrastructures permettant d'installer un feu de circulation à la hauteur de la rue des Mouettes Ouest, qui devra être installé dès que la rue des Vétérans rejoindra à cet endroit la route 132. À ce moment-là, prévoir la fermeture de l'accès est de la rue des Mouettes pour canaliser la circulation des véhicules vers la future intersection de la route 132 et de la rue des Mouettes (côté ouest) — rue des Vétérans.
- Établir la vitesse maximale à 70 km/h et, dans la mesure du possible, synchroniser les feux de circulation dans les sections I, II et III et

limiter en tout temps à 50 km/h la vitesse dans la section IV. Prévoir également, dans le tronçon ouest, le fonctionnement des feux selon des phases protégées—partagées.

- Planifier, en collaboration avec le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF), la période où devraient se réaliser les travaux de réaménagement du pont de la rivière Germain-Roy, afin de protéger la qualité de l'eau particulièrement durant les périodes importantes pour les salmonidés et l'éperlan arc-en-ciel (du 20 avril au 30 juin et du 1<sup>er</sup> septembre au 15 octobre).
- Obtenir l'autorisation du MEF en ce qui concerne le ou les exutoires de l'égout pluvial.
- Conclure une entente avec la ville afin de procéder simultanément au déneigement des trottoirs et de la voie de circulation, incluant l'accotement dans le cas d'une route à deux voies.
- Construire la route par demi-largeur afin d'éviter l'utilisation des rues situées en périphérie de la route 132 comme voies de contournement.
- Prévoir, parallèlement au projet de la ville concernant la piste cyclable, la possibilité d'utiliser le pont Germain-Roy pour accéder au réseau cyclable de Rimouski-Est.
- Obtenir une entente concrète de la part du MTQ, de la ville et de Postes Canada quant à la relocalisation des boîtes postales afin de permettre aux citoyens d'y accéder en toute sécurité.
- Prolonger le terre-plein du côté est de l'avenue du Père-Nouvel jusqu'à l'avenue Dionne Sud afin d'accroître la capacité d'emmagasinement du trafic routier se dirigeant vers l'autoroute 20 via l'avenue du Père-Nouvel.
- Réaménager les parterres le long de la route 132 après les travaux de construction, plus particulièrement dans les sections I, II et III.
- Donner suite aux autres mesures d'atténuation prévues à l'Étude d'impact sur l'environnement (document déposé PR3, p. 303 à 307).

### **Par la ville de Pointe-au-Père**

- Construire en même temps que les travaux d'amélioration de la route 132 un trottoir du côté sud du boulevard Sainte-Anne, de Rimouski-Est à l'avenue du Sanctuaire et, du côté nord dans la section IV, de l'avenue du Père-Nouvel à l'avenue du Sanctuaire.
- Ouvrir simultanément à la réalisation des travaux de la route 132, l'avenue Richelieu du côté nord jusqu'à la rue du Fleuve (environ 100 mètres) ainsi que l'avenue Paquet du côté sud jusqu'à la route 132 (environ 90 mètres) afin de fournir un accès sécuritaire à la route 132.
- Fermer l'accès à la route 132 de l'avenue Dionne Nord et de la rue des Pères-Eudistes dans la section IV du tronçon est et de la rue du Fleuve, à l'ouest et de l'avenue Drewitt respectivement dans les sections I et II du tronçon ouest.
- Prévoir l'implantation d'un sens unique vers le sud sur l'avenue Dionne Sud, de la route 132 à la rue du Sable (1<sup>re</sup> Rue), jusqu'à la construction de l'autoroute 20 entre l'avenue du Père-Nouvel et la route 298 à Sainte-Luce.
- Modifier les règlements municipaux non seulement pour régulariser la situation des résidents du boulevard Sainte-Anne qui ont aménagé leur entrée d'auto en «T» ou en «U», mais aussi pour permettre aux autres qui le peuvent, et veulent, de le faire en toute légalité (préférentiellement en «T» pour éviter la double entrée et sortie).
- Modifier le plan du réseau routier et le plan d'urbanisme pour que l'éventuel raccordement «est» de la rue des Vétérans avec la route 132 se fasse en ligne avec l'avenue du Sanctuaire.
- Réévaluer, dans le cadre de la révision du plan d'urbanisme, la problématique liée à certaines zones commerciales au nord de la route 132 dans les sections II et III, afin de préserver les percées visuelles sur le fleuve et la Réserve nationale de la faune.
- Développer un plan de circulation intramunicipal susceptible de faciliter l'insertion des automobilistes de Pointe-au-Père sur la route 132.



## **Les mesures connexes**

### **Par le MTQ et la ville de Pointe-au-Père**

- Élaborer un programme de contributions financières pour aider les résidents actuels (excluant les commerces) qui deviendront riverains du tronçon ouest à quatre voies et qui, pour sortir leurs véhicules de l'avant, auront, si la chose est possible, à réaménager leur stationnement en «T» (un seul accès), sinon en «U».

### **Par le MEF**

- Exiger dorénavant dans la directive au promoteur une ou des études sur les vibrations lorsqu'un projet de route le justifie.

**Tableau 8 Analyse comparative des options de la commission**

Thèmes \ Options	Rénovation de la route	Deux voies améliorées (Paquet à Sanctuaire)	Quatre voies contiguës (Rimouski-Est à Paquet)
<b>A - SÉCURITÉ</b>			
<b>1. Vitesse</b>			
• Moyenne	44-46 km/h (heure de pointe)	44-50 km/h (heure de pointe)	Qualité accrue de la circulation «contrôlable»
• Contrôle	<i>Statu quo</i>	<i>Statu quo</i> sauf section IV (50 km/h)	Direct (SQ) — Indirect (feux synchronisés)
<b>2. Accidents et accès</b>			
• Types	Collisions arrière et latérales	Collisions arrière et latérales	Diminution possible des collisions arrière
• Nb accès/km	Très élevé	Diminué et aménagé	Diminué et aménagé
• Aménagement accès	Non prévu	Planifié	Planifié
• Résidences et commerces	Délimitation irrégulière	Mieux définis et régularisés	Mieux définis et régularisés
<b>3. Piétons et cyclistes</b>			
• Effet barrière	<i>Statu quo</i>	<i>Statu quo</i>	Accroissement
• Traverses protégées	Existantes aux feux de circulation	Existantes aux feux de circulation	Accroissement si addition de feux de circulation
• Trottoirs	Non prévus	Prévus du côté sud et également du côté nord dans la section IV	Prévus du côté sud
• Piste cyclable	<i>Statu quo</i>	Aménagée	Aménagée
• Zone scolaire	<i>Statu quo</i>	Sécurité accrue grâce à flot et phase exclusive	N/A
<b>4. Autres services: poste, incendie, entretien</b>			
• Accès aux boîtes	<i>Statu quo</i>	<i>Statu quo</i>	Aménagement particulier en négociation
• Temps de réponse aux alarmes	<i>Statu quo</i>	Amélioré	Amélioré
• Dénivellement des trottoirs	N/A	Anticipée	Anticipée

Options	Rénovation de la route	Deux voies améliorées (Paquet à Sanctuaire)	Quatre voies contiguës (Rimouski-Est à Paquet)
---------	------------------------	---	--

**B. QUALITÉ DE VIE**

• Bruit et vibrations	Diminution significative	Diminution significative	Diminution significative
• Poussière	<i>Statu quo</i>	Diminution significative	Diminution significative
• Marge de recul	Même condition	Même condition	Même condition mais rapprochement de la voie de circulation
• École Sainte-Anne	Même condition	Même condition	N/A
• Résidences Sainte-Anne	Diminution	Diminution	N/A

**C – AMÉLIORATION DE LA ROUTE**

• Pavage	Amélioration temporaire	Amélioration permanente : infrastructure reconstruite	Amélioration permanente : infrastructure reconstruite
• Drainage (égout pluvial)	Anarchique (inexistant)	Planifié	Planifié
• Trottoirs et bordures	Inexistants	Trottoirs au sud et au nord (section IV), bordure au sud et trottoir au sud (section III)	Trottoir au sud et bordure au nord (sections I et II)
• Feux de circulation	<i>Statu quo</i>	Ajout envisageable	Ajout envisageable (protégé-partagé)
• Impact visuel	Pas d'améliorations prévues	Amélioration (lampadaires, plantation, percées visuelles)	Amélioration (lampadaires, plantations, percées visuelles)

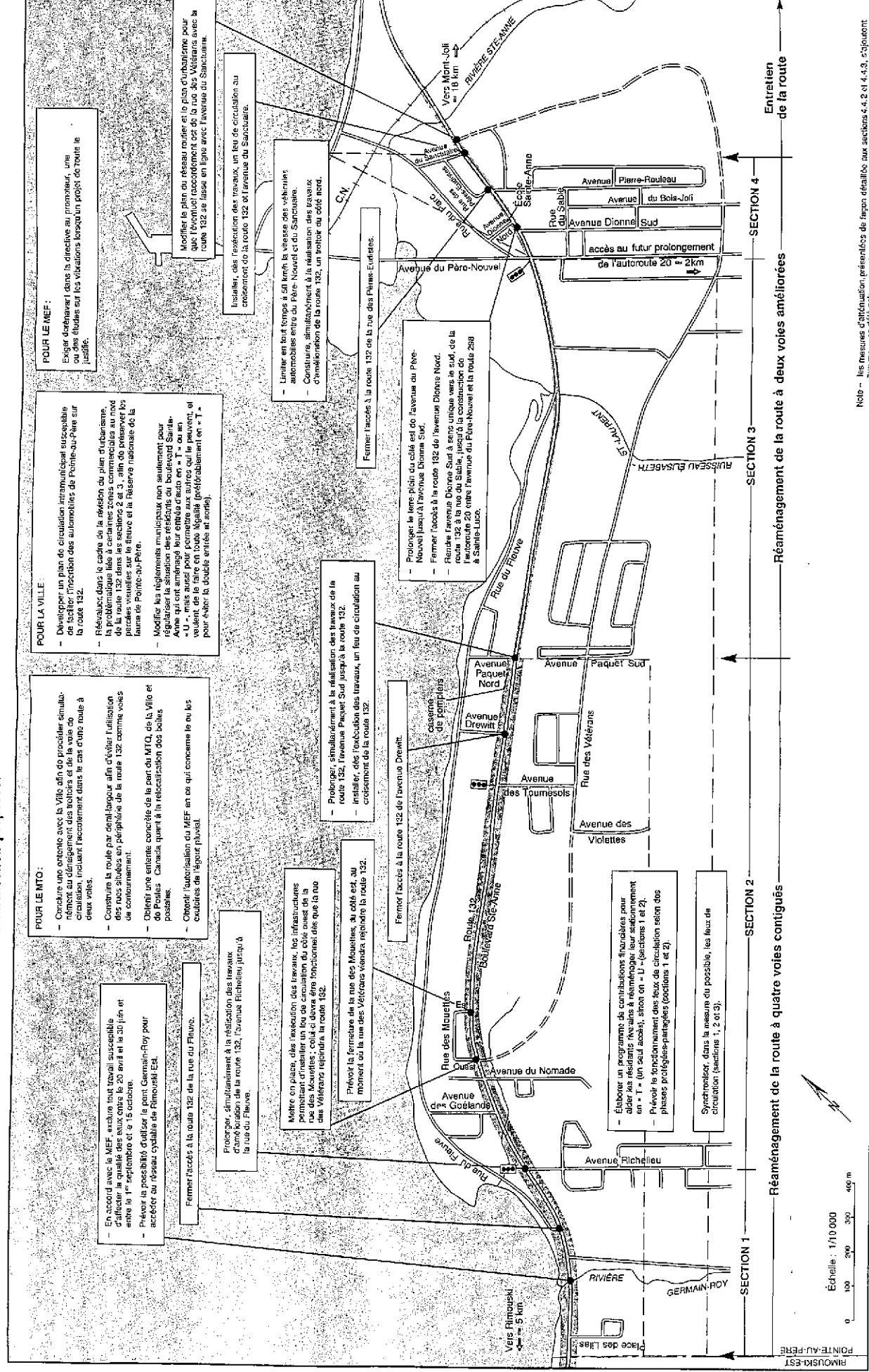
**D – COÛTS**

• Pour le MTQ	1.5 M\$	3.4 M\$ <sup>1</sup>	3 M\$ <sup>1</sup>
• Pour la ville <sup>2</sup>	N/A	112 500\$ <sup>1</sup>	124 500\$ <sup>1</sup>

1. Les choix de la commission se traduisent par des coûts de quelque 6,4 M\$ pour le MTQ et de 237 000\$ pour la Ville.
2. Les coûts pour la Ville concernent uniquement les trottoirs.



**Figure 14 La recommandation de la commission et les mesures d'atténuation proposées**



NOTE - Les mesures d'atténuation présentées dans les sections 4.4.2 et 4.4.3, s'ajoutent aux mesures déjà prévues par le promoteur (document déposé PR 1, p. 363 à 367).

Echelle : 1/10 000  
0 100 200 300 400 m



---

# Conclusion

Tenant compte des arguments évoqués par le MTQ à l'appui de son projet d'élargir à quatre voies de circulation le boulevard Sainte-Anne de Rimouski-Est jusqu'à quelque 0,95 km à l'est de l'avenue du Sanctuaire et considérant les informations reçues et les opinions exprimées par les participants à l'audience publique, la commission en vient à la conclusion qu'une autre solution, mieux adaptée à ce milieu et aux besoins, devrait être retenue.

Cette solution consiste essentiellement à élargir à quatre voies contiguës de circulation le boulevard Sainte-Anne de Rimouski-Est à l'avenue Paquet et d'aménager en deux voies améliorées le tronçon compris entre l'avenue Paquet et l'avenue du Sanctuaire. Pour ce qui est de l'amélioration projetée de quelque 0,95 km à l'est de l'avenue du Sanctuaire, la commission ne la juge pas utile.

Pointe-au-Père étant passée d'une ville rurale à une ville semi-urbaine, la commission croit nécessaire que ce boulevard soit doté d'un égout pluvial, d'un système d'éclairage adéquat et, à tout le moins dans l'immédiat, d'un trottoir continu sur le côté sud de la route 132 de Rimouski-Est à l'avenue du Sanctuaire ainsi que du côté nord de l'avenue du Père-Nouvel à l'avenue du Sanctuaire.

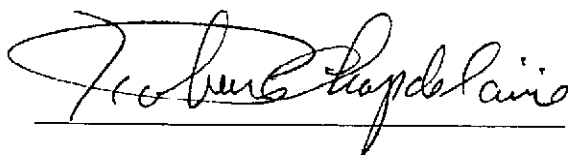
L'installation proposée de feux de circulation à l'avenue du Sanctuaire et à l'avenue Paquet et, éventuellement à la rue des Mouettes Ouest permettra aux résidents des quartiers avoisinants de traverser la route 132 de façon sécuritaire et assurera de meilleurs créneaux d'entrée sur le boulevard aux automobilistes voulant s'engager sur la route 132.

De plus, un meilleur contrôle de la vitesse sur le boulevard Sainte-Anne, favorisé par une synchronisation adéquate des feux de circulation, devrait contribuer à diminuer le nombre d'accidents automobiles sur cette artère majeure de Pointe-au-Père.

Toujours dans le but de réduire les risques d'accidents, la commission croit opportun de proposer la fermeture à la route 132, des avenues Dionne Nord et Drewitt, de même que les rues Pères-Eudistes et du Fleuve (Ouest) à la condition pour cette dernière, que l'avenue Richelieu soit prolongée au nord de la route 132 jusqu'à la rue du Fleuve.

Ainsi, les objectifs de sécurité et de fluidité peuvent le mieux possible être atteints.

FAIT À QUÉBEC,



ROBERT CHAPDELAINE  
président



P. RÉAL L'HEUREUX  
commissaire

Ont contribué à l'élaboration et à la rédaction du rapport :

SOPHIE ADAM, analyste  
YVON DESHAIES, analyste  
ROC GÉNÉREUX, agent d'information  
LUC L'ÉCUYER, secrétaire de commission  
ROBERT LORTIE, analyste  
MYLÈNE SAVARD, agente de secrétariat

Collaboration spéciale :

JOHANNE DESJARDINS, agente de secrétariat  
DANIELLA VUERICH, agente de secrétariat



---

## Bibliographie

BAPE. *Projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père*, rapport d'enquête et de médiation n° 101, 8 décembre 1995, 48 pages.

BAPE. *Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli*, rapport d'enquête et d'audience publique n° 58, 30 mars 1993, 179 pages.

BRAULT, MAXIME. Société de l'assurance automobile du Québec. *Relevés de vitesse sur les routes du Québec*, dossier statistique, enquête pilote, septembre 1995, 80 pages et annexes.

COMMISSION DE TOPONYMIE. *Liste des odonymes pour la municipalité de Pointe-au-Père*, 16 mai 1996, 3 pages.

MTQ. *Étude d'impact sur l'environnement. Liaison autoroutière Sainte-Luce — Mont-Joli, partie 1, étude d'opportunité*, décembre 1989, 316 pages et annexes.



---

## **Annexe 1**

# **Le mandat**



Le ministre de l'Environnement  
et de la Faune

Québec, le 9 avril 1996

Madame Claudette Journault  
Présidente par intérim  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 2G5

Madame la Présidente,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et de la Faune 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 concernant le projet d'amélioration de la Route 132 à Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père par le ministère des Transports, et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

Le mandat du Bureau débutera le 15 avril 1996.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



**DAVID CLICHE**

Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : (418) 643-8259  
Télécopieur : (418) 643-4143

Bureau 3860  
5199, rue Sherbrooke Est  
Montréal (Québec) H1T 3X9

Téléphone : (514) 873-8374  
Télécopieur : (514) 873-2413







Québec, le 9 avril 1996

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

Monsieur,

Le ministre de l'Environnement et de la Faune, monsieur David Cliche, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir une audience publique concernant le projet d'amélioration de la Route 132 à Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père et ce, à compter du 15 avril 1996.

Conformément aux dispositions de l'article 2 des *Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques*, je vous confie la présidence de la commission chargée de tenir enquête et audience publique sur le projet précité.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, mes salutations les plus distinguées.

La présidente par intérim,

  
Claudette Journault

c.c. M<sup>e</sup> Jean-Claude Dallaire, secrétaire du BAPE







---

## **Annexe 2**

# **Les demandes d'audience publique**





Pointe-au-père, Le 12 avril 1995

Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue St-Amable  
Rez-de-chaussée, Québec, Qc  
G1R 2G5

Objet: Demande d'audiences publiques sur l'élargissement de la route  
132 à Pointe-au-père

Madame, Monsieur,

Par la présente, j'aimerais vous faire part de mon opposition à ce projet et cela pour les raisons suivantes:

- L'élargissement à 4 voies aggravera le risque d'accidents graves et mineurs sur cette portion de la 132 à cause du trafic abondant et des multiples entrées et sorties sur cette route. A cet effet, je vous rappelle les nombreux accidents à l'intersection des rues Lausanne et St-Germain ouest ainsi que sur le boulevard Jessop à Rimouski et la réputation du boulevard à 4 voies à Ste-Anne-de-Beaupré surnommé le "boulevard de la mort".
- S'il y a un boulevard à 4 voies à Pointe-au-père avant le prolongement de l'autoroute 20 vers Mont-Joli, il y aura augmentation de l'achalandage actuel à Pointe-au-père et augmentation du bruit, des vibrations, de la pollution et des risques d'accidents par rapport à la situation actuelle. En ce moment, lorsqu'un véhicule veut tourner à droite, il se place sur l'accotement avant de prendre l'entrée qu'il veut prendre.

Il libère ainsi la voie pour les véhicules lourds ou les voitures qui le suivent et qui roulent souvent assez rapidement. Si le véhicule veut tourner à gauche et doit attendre, il se tasse souvent le plus près possible de la ligne jaune. Les véhicules et camions qui le suivent passent pour la grande majorité à droite, en partie sur l'asphalte et en partie sur l'accotement, même si cela est interdit. S'il y avait 4 voies les véhicules passeront leur temps à zigzaguer de gauche à droite pour éviter un ralentissement et ces manoeuvres sont dangereuses. De plus, qu'arrivera-t-il quand un véhicule "x" voudra tourner à gauche et doit attendre, et qu'un véhicule "y" voudra tourner à droite et doit attendre (ex: pour éviter un piéton, une bicyclette ou à cause de l'étroitesse de l'entrée), ces deux véhicules étant vis-à-vis. Les véhicules et camions suivant derrière n'ayant plus de porte de sortie ils risquent fort d'emboutir un ou les 2 véhicules bloquant les 2 voies et peut-être faire des MORTS.

-Beaucoup d'habitants de la route 132 et ceux résidant à proximité sur la rive du fleuve sont venus s'installer là pour avoir une vue sur le fleuve et pour vivre en sécurité et en tranquillité en accord avec la nature. L'élargissement et le rapprochement des voies de circulation viendra détériorer cet environnement par le bruit, les vibrations, les poussières, les dangers et l'enlaidissement du paysage.

-Qu'arrivera-t-il l'hiver avec la neige et la chaussée glissante? Les trottoirs seront-ils déblayés? Les piétons pourront-ils sortir de chez eux? Les automobilistes pourront-ils voir pour sortir de leurs entrées? Les gens devront-ils reculer de leur cour sur la voie de droite ou sur la voie de gauche de l'autre direction (donc traverser 2 voies pour reculer sur la troisième) en ne voyant rien à cause des bancs de neige sur leur terrain?

-Il y a 20 ans, j'ai un ami dont la famille a été expropriée à Mont-Joli pour la route 20. Le mal de l'expropriation a déjà été fait là, et cela jusqu'à Rimouski. Ce projet d'autoroute, même à 2 voies seulement, se-

rait grandement plus sécuritaire que l'élargissement de la route 132 à Pointe-au-père. Je crois fermement que l'autoroute 20 doit être priorisée car elle ne servira pas que Pointe-au-père mais toutes les municipalités de l'Est du Québec. L'autoroute sera presque tout son long éloignée des maisons, donc l'impact sur la tranquillité des gens sera assez faible. De plus, une autoroute éliminant les intersections, elle diminue grandement le risque d'accidents. Risque que je connais bien, puisqu'un ami et moi avons chacun perdu une jambe suite à un accident à une intersection de la route 132, même si cette dernière présentait une très bonne visibilité et un faible achalandage.

-L'autoroute 20 allant à Mont-Joli diminuera d'environ 75% le flot de circulation sur la 132 à Pointe-au-père selon un porte-parole du Ministère des transports du Québec à Rimouski. L'élargissement de la 132 deviendrait donc non nécessaire pour un bon bout de temps vu la stagnation de la population de l'Est du Québec. J'ajouterais que si la densification de la ville de Pointe-au-père continue, il y aurait lieu de faire un deuxième boulevard se rendant à Rimouski, soit le boulevard des Vétérans. Cela partagera le trafic en deux, et même en trois, puisque plusieurs personnes utiliseront la 20.

-Pour ce qui est des commences le long de la route 132 dont les propriétaires se plaindraient d'une diminution de leur achalandage avec la 20, il ne faudrait pas oublier que l'autoroute est prévue depuis 20 ans déjà et que bien de ces commences entre Rimouski et Ste-Flavie n'existaient pas à ce moment. C'était de leur responsabilité de s'informer et de planifier à long terme avant de s'y installer.

Je souhaite que vous tiendrez compte des aspects humains davantage que des intérêts économiques dans votre décision. Au même titre qu'un individu, la société doit évoluer pour devenir plus mature et agir pour le bien-être de ses citoyens plutôt que pour le profit de quelques-uns. J'espère ne pas être la seule à partager cette vue.

Comme les 2 projets (autoroute 20 et élargissement de la route

132 ) ne peuvent se réaliser à court terme étant donné la disponibilité des fonds publics, selon moi, vous n'avez d'autres choix que de prioriser l'autoroute 20 pour la santé et la sécurité de tous.

Je vous remercie de la considération que vous porterez à ma demande.

Recevez, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

*Hélène Bourdages*  
Hélène Bourdages

c.c. Monsieur Guy Leclerc, maire de Pointe-au-père  
Madame Danielle Doyen, députée de Matapédia

Pointe-au-Père, le 12 avril 1995

Monsieur Jacques Brassard  
Ministre de l'Environnement et de la Faune  
3900, rue Marly, 6ième étage  
Ste-Foy, QC. G1X 4E4

OBJET: Demande d'audiences publiques  
Projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père  
# 6211-06-E1

---

Monsieur le ministre

Suite à la rencontre convoquée par le B.A.P.E. et dont était présent le ministère des transports du Québec le 29 mars 1995 à Pointe-au-Père, les quelques deux cents (200) personnes présentes n'ont pu trouver réponse à leurs nombreuses questions. L'inquiétude étant toujours présente, nous sollicitons, monsieur le ministre, des audiences publiques relatives à ce projet afin de faire valoir notre point de vue.

Nous représentons les résidents du boulevard Ste-Anne de la Ville de Pointe-au-Père sensibilisés à ce projet. Comme vous pourrez le constater en annexe un peu plus de deux cents (200) citoyens ont volontairement signés notre pétition. Ils s'opposent donc à l'élargissement du boulevard Ste-Anne (route 132) à quatre (4) voies et ce dans le but de diminuer les risques d'accidents et de conserver une sécurité sous toute forme. De plus, nous voulons préserver notre qualité de vie et le peu de tranquillité et d'intimité qu'il nous reste.

Nous voulons vous indiquer les motifs qui nous amènent à nous opposer à la réalisation du projet du réaménagement à quatre (4) voies contigües du boulevard Ste-Anne initié par le ministère des Transports du Québec.

Voici monsieur le ministre, les motifs qui nous incite à exiger la tenue d'audiences publiques:

-Sécurité routière: nous pensons que les nombreuses servitudes bordants le boulevard Ste-Anne ne sont pas compatibles avec une route à quatre voies. La fluidité du trafic et la sécurité des nombreux usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, écoliers, motocyclistes) étant les objectifs du ministère des Transports ne seront pas rencontrés;

-Qualité de vie: nous croyons qu'une route à quatre voies éteindrait la personnalité de nos maisons, briserait à tout jamais notre tranquillité, diminuerait notre seuil de tolérance tout en compromettant notre santé physique et mentale. Nous souhaitons conserver la qualité de vie qui nous a incité à choisir cet environnement pour établir notre domicile près de la mer;

-Milieu sonore: déjà des études du ministère des Transports prévoient, pour le milieu une perturbation sonore de 67.5 dba à cause du rapprochement de nos résidences des voies de roulement. Ce niveau de bruit est considéré comme néfaste et perturbe ainsi la santé et le bien-être (conversation, sommeil, etc).

-Développement du réseau d'aqueduc et d'égouts: la municipalité de Pointe-au-Père souhaite, via ces travaux, réaliser l'amélioration de son réseau d'aqueduc et d'égouts localisé sous cette route. Notre regroupement admet que le seul objectif qui soit louable et positif pour les citoyens, est la réfection de l'aqueduc et des égouts sur cette partie de la route. Donc, l'idée de jumeler ces travaux à ceux de l'amélioration du boulevard Ste-Anne est tout à fait justifié afin de minimiser les coûts.



Espérant recevoir une réponse à notre requête, recevez, monsieur le ministre, nos salutations.

*Daniel Pinault.*

Monsieur Daniel Pinault

Pour le regroupement de citoyens de Pointe-au-Père s'opposant à l'élargissement à quatre voies du boulevard Ste-Anne.

C.C. Danielle Doyer, députée Matapédia  
Solange Charest, députée de Rimouski  
Matias Rioux, député de Matane

Nous, soussignés, résidents du Boul. Ste-Anne à Pointe-au-Père, nous nous opposons à l'élargissement du Boul. Ste-Anne (route 132) à quatre (4) voies et ce dans le but de diminuer les risques d'accidents et de conserver une sécurité sous toute forme. De plus, nous voulons préserver notre qualité de vie et le peu de tranquillité et d'intimité qu'il nous reste.

NOMS

SIGNATURE

<u>DANIEL PIVAUT</u>	<u>Daniel Pivaut</u>
<u>GILLETTE LAFORGE</u>	<u>Gillette Laforge</u>
<u>MABELLE TUBREAU</u>	<u>Mabelle Tubreau</u>
<u>ARNAUD LEBLANC</u>	<u>Arnaud Leblanc</u>
<u>EPHREM CAROT</u>	<u>Ephrem Carot</u>
<u>GISELE DRAPEAU</u>	<u>Gisèle Drapeau</u>
<u>André Rioux</u>	<u>André Rioux</u>
<u>RAYNARD RIOUX</u>	<u>Raynard Rioux</u>
<u>Albert Laimon</u>	<u>Albert Laimon</u>
<u>CARLO-COLETTA</u>	<u>Carlo Della Colletta</u>
<u>Heidi Della Colletta</u>	<u>Heidi Della Colletta</u>
<u>NOEL FORTIN</u>	<u>Noël Fortin</u>
<u>Viel Nicole</u>	<u>Nicole Viel</u>
<u>Michael Fortin</u>	<u>Michael Fortin</u>
<u>M-JOSÉE VERREAU</u>	<u>M-Josée Verreau</u>
<u>Sylvie CARROLL</u>	<u>Sylvie Carroll</u>
<u>RÉJEAN BRYNARD</u>	<u>Réjean Brynard</u>
<u>Belinda Brynard</u>	<u>Belinda Brynard</u>
<u>Marcel Levesque</u>	<u>Marcel Levesque</u>
<u>Jocelyne Roy</u>	<u>Jocelyne Roy</u>
<u>GAGNON LAURENT</u>	<u>Gagnon Laurent</u>
<u>SIRois Lisette</u>	<u>Sirois Lisette</u>
<u>BERNARD-AUGER</u>	<u>Bernard Auger</u>
<u>SYLVIE LÉBOEUF</u>	<u>Sylvie Léboeuf</u>
<u>Normand Pélompé</u>	<u>Normand Pélompé</u>
<u>Renaud Cloutier</u>	<u>Renaud Cloutier</u>
<u>Yves RAYNARD</u>	<u>Yves Raynard</u>
<u>Marielle Boudreau</u>	<u>Marielle Boudreau</u>
<u>GASTON CHENARD</u>	<u>Gaston Chenard</u>
<u>MIGNEAULT</u>	<u>Mignault</u>
<u>JEAN-MAURICE</u>	<u>Jean-Maurice</u>
<u>Christine Migneault</u>	<u>Christine Migneault</u>
<u>Clarence Annett</u>	<u>Clarence Annett</u>

nous, soussignés, résidents du Boul. Ste-Anne à Pointe-au-Père, nous nous opposons à l'élargissement du Boul. Ste-Anne (route 132) à quatre (4) voies et ce dans le but de diminuer les risques d'accidents et de conserver une sécurité sous toute forme. De plus, nous voulons préserver notre qualité de vie et le peu de tranquillité et d'intimité qu'il nous reste.

NOMS	SIGNATURE
FERNAND RIEUX	Fernand Rieux
JEANNINE LAFERTÉ	Jeannine Laferté
ERIC RICOY	Eric Ricoy
Marie-Louise Souillon	Marie-Louise Souillon
DENISE GUIMPER	Denise Guimper
CLEMENT	Clement
Luce Masson	Luce Masson
GINETTE GAUDREAU	Ginette Gaudreau
DEVIS LESLOND	Devis Leslond
Cornette Lapage	Cornette Lapage
Denis D'ASTOUS	Denis D'ASTOUS
BERTRAND BELANGER	Bertrand Belanger
FRANCINE RAYMOND	Francine Raymond
Murielle Boucher	Murielle Boucher
Yvick Boucher	Yvick Boucher
FRANCE CHOUINARD	France Chouinard
J. Emilien Amiot	J. Emilien Amiot
Jessie Amiot	Jessie Amiot
Renée Amiot	Renée Amiot
Fernand Proulx	Fernand Proulx
Fernand Proulx	Fernand Proulx
Fernand Proulx	Fernand Proulx
JEAN-CLAUDE DRAPPEAU	Jean-Claude Drappeau
MICHELINE BELANGER	Micheline Belanger
CLAUDE DESROSIER	Claude Desrosier
Sylvie Desrosiers	Sylvie Desrosiers
Patrick Desrosiers	Patrick Desrosiers
Rosine Corneau	Rosine Corneau
SERGE LEMIEUX	Serge Lemieux
LUCIEN DUELLET	Lucien Duelllet
Genevieve Jannet	Genevieve Jannet

nous, soussignes, residents du Boul. Ste-Anne à Pointe-au-Père, nous nous opposons à l'élargissement du Boul. Ste-Anne (route 132) à quatre (4) voies et ce dans le but de diminuer les risques d'accidents et de conserver une sécurité sous toute forme. De plus, nous voulons préserver notre qualité de vie et le peu de tranquillité et d'intimité qu'il nous reste.

NOMS

SIGNATURE

Jeanette Cassata  
André Gauthier  
Melaine Bureau  
Suzanne Hébert  
Jean-Denis Lambert  
Jean-Louis Gauthier  
Fabienne Veau  
Rene Pichon  
Genevieve Gauthier  
Jean-Louis Gauthier  
LUCIE MORISSETTE  
LUCIE BERNIER  
CLAUDE QUIMPER  
Julie Quimper  
Léonide Morin  
Maurice Morin  
CAROLINE MORIN  
Germaine Morissette  
Simone Morissette  
Angèle Duchesne  
Thérèse Gauthier  
Dany Gauthier  
Carole Caissy  
Annie Gauthier  
Jeanne Gauthier  
Pierre Blanchard  
Shirley Cyr  
Gilles Leclerc  
Denise Gauthier  
Jean-François Michard  
André Gauthier  
KAROLE LEMIEUX  
Esther Gauthier

Jeanette Cassata  
André Gauthier  
Melaine Bureau  
Suzanne Hébert  
Jean-Denis Lambert  
Jean-Louis Gauthier  
Fabienne Veau  
Rene Pichon  
Genevieve Gauthier  
Jean-Louis Gauthier  
Lucie Morissette  
Lucie Bernier  
CLAUDE QUIMPER  
Julie Quimper  
Léonide Morin  
Maurice Morin  
Caroline Morin  
Germaine Morissette  
Simone Morissette  
Angèle Duchesne  
Thérèse Gauthier  
Dany Gauthier  
Carole Caissy  
Annie Gauthier  
Jeanne Gauthier  
Pierre Blanchard  
Shirley Cyr  
Gilles Leclerc  
Denise Gauthier  
Jean-François Michard  
André Gauthier  
KAROLE LEMIEUX  
Esther Gauthier

ste-anne (route 132) à quatre (4) voies et ce dans le but de diminuer les risques d'accidents et de conserver une sécurité sous toute forme. De plus, nous voulons préserver notre qualité de vie et le peu de tranquillité et d'intimité qu'il nous reste.

NOMS	SIGNATURE
<u>Paul Quilès</u>	<u>Paul Quilès</u>
<u>MIGNEAULT Cecile</u>	<u>Cécile Migneaumont</u>
<u>Quilès Camille</u>	<u>Camille Quilès</u>
<u>Adrien Belongue</u>	<u>Adrien Belongue</u>
<u>Julienne D. Otis</u>	<u>Julienne D. Otis</u>
<u>Héopold Otis</u>	<u>Héopold Otis</u>
<u>Durkueid</u>	<u>Durkueid</u>
<u>Geneviève Tard</u>	<u>Geneviève Tard</u>
<u>Francis Landry</u>	<u>Francis Landry</u>
<u>Chantal Bovesel</u>	<u>Chantal Bovesel</u>
<u>Vacques Grandin</u>	<u>Vacques Grandin</u>
<u>MARCELLE ALBERT</u>	<u>Marcelle Albert</u>
<u>VICTORIE SIROIS</u>	<u>Victorie Sirois</u>
<u>Dequand Paul</u>	<u>Dequand Paul</u>
<u>Suzanne Dumond</u>	<u>Suzanne Dumond</u>
<u>Benoît Fournier</u>	<u>Benoît Fournier</u>
<u>CAMILLE PINEAULT</u>	<u>Camille Pineaumont</u>
<u>MARCEL PINEAULT</u>	<u>Marcel Pineaumont</u>
<u>Clève Pineaumont</u>	<u>Clève Pineaumont</u>
<u>GAGNE CLAUDE</u>	<u>Claude Gagne</u>
<u>Aubert De Champlain</u>	<u>A. De Champlain</u>
<u>PAULETTE THÉRIAULT</u>	<u>Paulette Thériault</u>

Nous, soussignés, résidents du Boul. Ste-Anne à Pointe-au-Père, nous nous opposons à l'élargissement du Boul. Ste-Anne (route 132) à quatre (4) voies et ce dans le but de diminuer les risques d'accidents et de conserver une sécurité sous toute forme. De plus, nous voulons préserver notre qualité de vie et le peu de tranquillité et d'intimité qu'il nous reste.

NOMS	SIGNATURE
<u>DANIEL SÉRICAL</u>	<u>Daniel Séric</u>
<u>ANDRÉ GOMACHE</u>	<u>André Gomache</u>
<u>→ Solution à envisager : " Prolongation de la 20 au SUD "</u>	
<u>Gilles Pigeon</u>	<u>429 Boul. Ste Anne</u>
<u>Yvette Voyer</u>	<u>Yvette Voyer</u>
<u>HERVÉ DÉMERS</u>	<u>Hervé Demers</u>
<u>CARMELE LABBE</u>	<u>Carmelle Labbé</u>
<u>SULLIVAIN LEBLANC</u>	<u>Sullivan LeBlanc</u>

27

nous, soussignés, résidents du Boul. Ste-Anne à Pointe-au-Père, nous nous opposons à l'élargissement du Boul. Ste-Anne (route 132) à quatre (4) voies et ce dans le but de diminuer les risques d'accidents et de conserver une sécurité sous toute forme. De plus, nous voulons préserver notre qualité de vie et le peu de tranquillité et d'intimité qu'il nous reste.

NOMS

SIGNATURE

MARCEL GENDRON

~~marcel gendron~~

SOLANGE SIMARD

Solange Simard

Sylvain Michaud

Sylvain Michaud

Jean Paul Dube

Jean Paul Dube

Dany Pinault

Dany Pinault

STEPHANE EDALHER

Stephane Edalher

CHANTAL COTE

Chantal Cote

Franca Ouellet

Franca Ouellet

FRANCOISE MAINVILLE

Francoise Mainville

Carole Dube

Carole Dube

CRYLLS TRE

Crylls Tre

Jean Lavie

Jean Lavie

Lise Caullard

Lise Caullard

Sylvie Desbiens

Sylvie Desbiens

Pierre Landry

Pierre Landry

MONIQUE JEAN

MONIQUE JEAN

Kristin Berman

Kristin Berman

Delbert St Pierre

Delbert St Pierre

COYLAINE PROULX

Coylaine Proulx

DENIS PROULX

Denis Proulx

Heine Crist

Heine Crist

MONIQUE LECLERC

Monique Leclerc

Monique Francaeur

Monique Francaeur

JY NADFAU

Jy Nadeau

YVETTE ST. PIERRE

Yvette St Pierre

Dany Niquet

Dany Niquet

Annie Duchesne

Annie Duchesne

Cécile Landry

Cécile Landry

Ste-Anne (route 132) à quatre (4) voies et ce dans le but de diminuer les risques d'accidents et de conserver une sécurité sous toute forme. De plus, nous voulons préserver notre qualité de vie et le peu de tranquillité et d'intimité qu'il nous reste.

NOMS  
DEROT LUCIEN  
LAMARRÉ IRENE  
LOUIS GEORGES ST PIERRE  
THEÏRECK ST PIERRE  
Barthélemy Bonillon  
Mylène Riost  
Suzanne Pelletier  
Alphonse Sirois  
ROGER LANGLOIS  
Régine Bernier  
Genevieve Bernier  
Pascal Bernier  
Jean Guy Cloutier  
Alberte Duchesne  
ANDRÉ BELANGER  
Sylvie madure  
Madeleine Piquante  
Brigitte Parent  
Ronald Parent  
Rosmeline Parent  
Huguette Piquant

SIGNATURE  
Lucien Derot  
Irene Lamarré  
Louis St Pierre  
Theïreck St Pierre  
Barthélemy Bonillon  
Mylène Riost  
Suzanne Pelletier  
Alphonse Sirois  
Roger Langlois  
Régine Bernier  
Genevieve Bernier  
Pascal Bernier  
Pte au pisé  
Alberte Duchesne  
Jacques Belanger  
Sylvie madure  
Madeleine Piquant  
Brigitte Parent  
Ronald Parent  
Rosmeline Parent  
Huguette Piquant

Nous, soussignés, résidents du Boul. Ste-Anne à Pointe-au-Père, nous nous opposons à l'élargissement du Boul. Ste-Anne (route 132) à quatre (4) voies et ce dans le but de diminuer les risques d'accidents et de conserver une sécurité sous toute forme. De plus, nous voulons préserver notre qualité de vie et le peu de tranquillité et d'intimité qu'il nous reste.

NOMS  
Frédérique Dupuis  
Chloé Jean  
Yves Gauthier  
Michel Haché  
Yves Gauthier  
Yves Gauthier  
Blanche Blanchette  
Jacques Gauthier

SIGNATURE  
Frédérique Dupuis  
Chloé Jean  
Yves Gauthier  
Michel Haché  
Yves Gauthier  
Yves Gauthier  
Blanche Blanchette  
Jacques Gauthier





---

## **Annexe 3**

# **La chronologie du dossier**



## Chronologie du dossier

9 mars 1987	Transmission de l'avis de projet du promoteur, le ministère des Transports du Québec (MTQ), au ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ).
5 juin 1987	Émission de la directive du MENVIQ.
16 septembre 1992	Dépôt de l'Étude d'impact par le promoteur.
22 février et 27 octobre 1994	Complément d'information transmis par le promoteur afin de répondre aux questions supplémentaires adressées par le ministère de l'environnement et de la Faune (MEF).
Janvier 1995	Étude d'impact jugée recevable par le MEF.
10 février 1995	Le ministre du MEF informe le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) que l'Étude d'impact sera rendue publique.
6 mars 1995	L'Étude d'impact est rendue publique et l'ensemble du dossier est soumis, pour une période de 45 jours, à la consultation publique prévue au <i>Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement</i> .
29 mars 1995	Tenue d'une rencontre d'information au sous-sol de l'église Sainte-Anne de Pointe-au-Père.
12 avril 1995	Une citoyenne et un représentant d'un regroupement de 185 résidents de Pointe-au-Père demandent au ministre du MEF la tenue d'une audience publique sur le projet présenté.
20 avril 1995	Fin de la période d'information de 45 jours.
25 octobre 1995	Le ministre du MEF mandate le BAPE d'entreprendre une enquête et une médiation, d'une durée de deux mois, relativement au projet présenté.
1 <sup>er</sup> novembre 1995	Le mandat d'enquête et de médiation est confié à monsieur Alain Cloutier, membre du BAPE.
17 novembre 1995	Rencontre du promoteur et de l'équipe de médiation.
21 novembre 1995	Le promoteur signifie au commissaire son consentement à participer au processus de médiation.

29 novembre 1995	Rencontre des requérants et de l'équipe de médiation.
2 décembre et 4 décembre 1995	Les deux requérants signifient leur refus de participer au processus de médiation.
14 décembre 1995	Le commissaire Cloutier met fin au processus de médiation entrepris en novembre 1995.
9 avril 1996	Le ministre du MEF mandate le BAPE de tenir une audience publique.
15 avril 1996	Début du mandat d'audience publique.
26 avril 1996	Publication, par le BAPE, d'un communiqué de presse pour annoncer la tenue de la première partie de l'audience publique.
28 avril	Publication d'un avis dans le <i>Progrès-Écho-Dimanche</i> pour annoncer la tenue de la première partie de l'audience publique.
1 <sup>er</sup> mai 1996	Publication d'un avis public dans <i>Le Rimouskois</i> , <i>Le Devoir</i> et le <i>Journal de Québec</i> pour annoncer la tenue de la première partie de l'audience publique.
7 au 10 mai 1996	Première partie de l'audience publique au sous-sol de l'église Sainte-Anne de Pointe-au-Père.
29 mai 1996	Publication par le BAPE d'un communiqué de presse pour annoncer la tenue de la deuxième partie de l'audience publique.
4 juin 1996	Publication d'un avis dans le <i>Journal de Québec</i> et <i>Le Devoir</i> pour annoncer la tenue de la deuxième partie de l'audience publique.
5 juin 1996	Publication d'un avis dans <i>Le Rimouskois</i> pour annoncer la tenue de la deuxième partie de l'audience publique.
11 au 13 juin 1996	Deuxième partie de l'audience publique au sous-sol de l'église Sainte-Anne de Pointe-au-Père.
15 août 1996	Dépôt du rapport au ministre du MEF et fin du mandat d'audience publique.

---

**Annexe 4**

**Les informations relatives  
au déroulement  
de l'enquête et  
de l'audience publique**



## Le projet

---

### Étude d'impact

Amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père

---

#### Promoteur

Ministère des Transports du Québec

La firme Urbatique inc.

---

#### Représenté par

JEAN-LOUIS LORANGER, ingénieur civil  
Dir. du Bas-Saint-Laurent—  
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine  
MICHEL MICHAUD,  
géographe-aménagiste  
GILLES DUSSAULT, ingénieur civil  
CHARLES MORIN, ingénieur civil  
LINE GAMACHE, ingénieure en  
acoustique  
VINCENT ROY, ingénieur civil  
JACQUES DESCHÊNES, biologiste

## Le mandat

---

En vertu de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), le mandat du BAPE consistait à tenir une audience publique et de faire rapport au ministre de l'Environnement et de la Faune de ses constatations et de son analyse.

---

#### Période du mandat

Du 15 avril 1996 au 15 août 1996.

## La commission et son équipe

---

### La commission

---

ROBERT CHAPDELAIN, président  
P. RÉAL L'HEUREUX, commissaire

### Son équipe

---

SOPHIE ADAM, D.E.S.S. en  
environnement, analyste  
YVON DESHAIES, M.Sc.A., biologiste,  
analyste  
JOHANNE DESJARDINS, agente de  
secrétariat  
ROC GÉNÉREUX, agent d'information  
LUC L'ÉCUYER, secrétaire de  
commission  
ROBERT LORTIE, ingénieur, analyste  
MYLÈNE SAVARD, agente de secrétariat  
DANIELLA VUERICH, agente de  
secrétariat

## Les centres de consultation

---

Bibliothèque municipale de  
Pointe-au-Père

---

Bibliothèque du 1<sup>er</sup> cycle de  
l'Université Laval, Sainte-Foy

---

Bureaux du BAPE à Montréal  
et à Québec

---

Bibliothèque de l'Université du  
Québec à Rimouski

---

Bibliothèque centrale de l'Université  
du Québec à Montréal

---



## Les requérants de l'audience publique

---

HÉLÈNE BOURDAGES  
Pointe-au-Père

DANIEL PINAULT, porte-parole  
Regroupement des résidents du  
boulevard Sainte-Anne, à  
Pointe-au-Père

## Les rencontres préparatoires

---

30 avril 1996

Rencontre avec le promoteur.  
Rencontre avec les requérants  
d'audience publique.

1<sup>er</sup> et 2 mai 1996

Rencontre avec les  
personnes-ressources.

## L'audience publique

---

1<sup>re</sup> partie

7, 8, 9, 10 mai 1996

Sous-sol de l'église  
Sainte-Anne à Pointe-au-Père

2<sup>e</sup> partie

11, 12, 13 juin 1996

Sous-sol de l'église  
Sainte-Anne à Pointe-au-Père

## Les ministères et organismes participants

---

**Ministère de l'Environnement et de  
la Faune**

---

PASCAL GRENIER  
MICHEL MAILHOT

**Ministère de la Santé et des Services  
sociaux**

---

ANDRÉ DONTIGNY

**Sûreté du Québec**

---

Sergent MICHEL GAGNON

**Ministère des Affaires municipales**

---

ALAIN DUMAS

**Ministère de l'Industrie et du  
Commerce, des Sciences, de la  
Technologie et du Tourisme**

---

DENIS GOULET

**Environnement Canada**

---

YVON MERCIER  
SERGE LABONTÉ  
SERGE LEMIEUX

**MRC de Rimouski-Neigette**

---

LOUISE AUDET  
MYRIAM MCCARTHY

**Commission scolaire La Neigette**

---

GAÉTAN LOOF  
BERTIN HINS  
JEAN-YVES CÔTÉ

**Ville de Pointe-au-Père**

---

GUY LECLERC  
ÉRIC ROBITAILLE

## La participation du public

---

### Les groupes et les citoyens à la première partie

GILLES ARBOUR	Comité pour l'implantation de la route 132
NORMAND BERNIER	Citoyen
HÉLÈNE BOURDAGES	Citoyenne
SYLVIE CARROLL	Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père
NOËL FORTIN	Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père
CLAUDE GAGNÉ	Citoyen
GAÉTANNE GAGNÉ	Citoyenne
THÉRÈSE GONTHIER	Citoyenne
GINETTE LAFORGE	Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père
DENIS LEBLOND	Citoyen
DANIEL PINAULT	Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père
CLAUDE QUIMPER	Citoyen
FERNAND RIOUX	Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père
MARIE-JOSÉE VERREAULT	Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père

---

## Les groupes et les citoyens à la deuxième partie

### Le 11 juin 1995

---

Le Regroupement des résidents du boulevard Sainte-Anne, à Pointe-au-Père	SYLVIE CARROLL NOËL FORTIN GINETTE LAFORGE DANIEL PINAULT MARIE-JOSÉE VERREAU
Ville de Pointe-au-Père	GUY LECLERC

### Le 12 juin 1996

---

Ville de Pointe-au-Père	GUY LECLERC
CLAUDE QUIMPER	Citoyen
LUCIE BERNIER	Citoyenne
HÉLÈNE BOURDAGES	Citoyenne
Comité pour l'implantation de la route 132 à Pointe-au-Père	GILLES ARBOUR MARJOLAINE SIMARD
Comité d'embellissement de Pointe-au-Père	GAËTANNE GAGNÉ
NICOLE VIGNOLA	Citoyenne

### Le 13 juin 1996

---

Corporation touristique de Pointe-au-Père	LOUISE BRUNEL
Commission scolaire La Neigette	BERTIN HINS
Direction régionale de la santé publique du Bas-Saint-Laurent	ANDRÉ DONTIGNY
Corporation de développement économique de Pointe-au-Père	GUY OUELLET JEAN-LOUIS CHAUMEL
ISABELLE D'AUTEUIL	Citoyenne
SYLVAIN HURTUBISE	Citoyen
DENIS LEBLOND	Citoyen

## Le soutien technique

---

### Logistique

---

Services gouvernementaux  
Direction générale des  
services de communication  
RICHARD GRENIER  
MARTIN ROY

### Sténotypie

---

Béliveau, Proulx et associés  
DENISE PROULX

## L'édition

---

### Édition

---

PARUTION  
NORMAND PLEAU

### Cartographie

---

Dendrek inc.  
NATHALIE WHITE

### Impression

---

Les Copies de la Capitale inc.  
MICHEL LAVOIE



---

## **Annexe 5**

# **La documentation**





## Documents déposés durant la période d'information

### Procédures

- PR1     MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Avis de projet*, 9 mars 1987, 7 pages et annexes.
- PR2     MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, 5 juin 1987, 5 pages.
- PR3     MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père, rapport principal de l'Étude d'impact*, juillet 1992, 316 pages et annexes.
- PR3.1   MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père, résumé de l'Étude d'impact*, octobre 1992, 44 pages et cartes.
- PR3.2   MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude de justification de l'amélioration de la route 132 dans les limites de Pointe-au-Père*, septembre 1993, 81 pages et annexes.
- PR5     MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Questions complémentaires pour la préparation de l'avis de recevabilité du projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père*, 16 février 1993, 6 pages.
- PR5.1   MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père, réponses aux questions du ministère de l'Environnement, volet 1, questions nos 1 à 20*, novembre 1993, 18 pages et annexes.
- PR5.2   MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père, réponses aux questions du ministère de l'Environnement, volet 1, questions nos 21 à 34*, février 1994, 20 pages et annexes.
- PR5.3   MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC. *Commentaires sur les réponses aux questions du 16 février 1993 relatives au projet de réaménagement de la route 132 à Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père*, 30 juin 1994, 2 pages.

- PR5.4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père, réponses aux questions complémentaires de mai 1994 du ministère de l'Environnement concernant l'Étude d'impact sonore*, octobre 1994, 9 pages et cartes.
- PR6 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC. *Avis des ministères consultés sur la recevabilité de l'Étude d'impact* :
- Environnement : Direction régionale du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine
  - Tourisme
  - Affaires municipales
  - Loisir, Chasse et Pêche
  - Environnement Canada
  - Environnement — Direction des projets en milieu terrestre
- PR7 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC. *Avis sur la recevabilité de l'Étude d'impact*, janvier 1995, 11 pages.

### **Communication**

- CM1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Liste des centres de consultation ouverts pour la période d'information et de consultation publiques*, mars 1995, 2 pages.
- CM2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqués de presse annonçant la période d'information et de consultation publiques*, 6 et 28 mars 1995, 2 pages.
- CM4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Revue de presse*, pagination multiple.

### **Avis**

- AV4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la période d'information et de consultation publiques*, avril 1995, 5 pages.

### Correspondance

- CR1 MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC. *Lettre du ministre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement d'amorcer la période d'information et de consultation publiques*, 10 février 1995, 1 page et annexe.

## Documents déposés durant le mandat de médiation

### Par le promoteur

- DA1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Lettre de M. Jean-Louis Loranger confirmant la décision du MTQ de participer à la médiation en tant que promoteur du projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père*, 21 novembre 1995, 1 page.

### Par le public

- DC1 LE COMITÉ DES RÉSIDANTS DU BOULEVARD SAINTE-ANNE. *Note de M. Daniel Pinault invitant les personnes concernées par le projet à lui transmettre leurs commentaires et leurs suggestions*, 3 novembre 1995, 1 page.
- DC2 BOURDAGES, HÉLÈNE. *Lettre confirmant son désistement de la médiation*, 2 décembre 1995, 2 pages.
- DC-3 LE REGROUPEMENT DES CITOYENS DU BOULEVARD SAINTE-ANNE À POINTE-AU-PÈRE. *Lettre confirmant leur désistement de la médiation*, 4 décembre 1995, 1 page.

### Les transcriptions

- BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Transcriptions, Projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père*.
- D5.1 Rencontre tenue avec le promoteur le 17 novembre 1995 à Québec, 60 pages.

- D5.2 Rencontre tenue avec les participants le 29 novembre 1995 à Pointe-au-Père, 180 pages.

### Correspondance

- CR1 MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC. *Lettre du ministre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une enquête et une médiation sur le projet*, 25 octobre, 1 page et annexe.
- CR3.1 BOURDAGES, Hélène. *Demande d'audiences publiques sur l'élargissement de la route 132 à Pointe-au-Père*, 12 avril 1995, 4 pages.
- CR3.2 PINAULT, Daniel. *Demande d'audiences publiques sur l'élargissement de la route 132 à Pointe-au-Père*, 12 avril 1995, 3 pages.

## Documents déposés durant le mandat d'audience publique

### Par le promoteur

- DA2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Lettre de M. Yvan Demers, sous-ministre au ministère des Transports, destinée à M. Robert Chapdelaine, président de la Commission sur le projet d'amélioration de la 132 à Pointe-au-Père, relativement à l'autorisation du prolongement de l'autoroute 20 Bic — Mont-Joli*, 2 mai 1996, 2 pages.
- DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Décret n° 129-95 concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministère des Transports pour la réalisation du projet de liaison autoroutière entre Sainte-Luce et Mont-Joli*, 1<sup>er</sup> février 1995, 3 pages.
- DA4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Décret n° 82-89 concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet «Autoroute 20, Bic — Sainte-Luce»*, 1<sup>er</sup> février 1989, 2 pages.

- DA5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Liste des plans d'expropriation déposés sous l'ancienne loi, donnant au ministère des Transports la possession de tous les immeubles à l'intérieur du corridor routier de l'autoroute 20 et de la route 132, de Bic à Grand-Métis*, 2 pages.
- DA6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Copie des transparents accompagnant la présentation du ministère des Transports à l'audience publique relativement au projet d'aménagement de la route 132 à Pointe-au-Père*, 7 mai 1996, 42 pages.
- DA7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Carte illustrant le réseau routier supérieur du secteur Bic — Mont-Joli*, mai 1996, 1 page.
- DA8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Normes de conception routière*, 15 septembre 1993, 29 pages.
- DA9 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Dépliant sur «L'acquisition d'immeubles par Transports Québec»*.
- DA10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Brochure «Mieux s'entendre avec le bruit routier»*, 1994, 20 pages.
- DA11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Lettre de M. Pierre Dorval destinée à M<sup>me</sup> Line Gamache au sujet de l'expertise sur les vibrations induites par le trafic routier relativement à l'élargissement de la route 132*, 6 mai 1996, 4 pages.
- DA12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Rapport de l'étude pédologique :*  
— *Construction sur savane, Pointe-au-Père, route 132*, 18 août 1986, 4 pages.  
— *Reconnaissance de tracé, Pointe-au-Père, route 132*, 16 octobre 1986, 5 pages et annexes.
- DA13 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Résolution municipale de Pointe-au-Père n° 96-03-2455 : Intersection de la rue des Vétérans avec la route 132*, 18 mars 1996, 3 pages.
- DA14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Estimation des coûts du projet de réaménagement de la route 132 à Pointe-au-Père (2 voies et 4 voies)*, révision 1996, 1 page.
- DA15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Politique sur le vélo*, mai 1995, 22 pages.

- DA16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Légendes relatives à la carte présentant le projet de réaménagement de la route 132 à Pointe-au-Père*, 2 pages.
- DA17 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Lettre de M. Jean-Louis Loranger, directeur du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine, à M. Robert Chapdelaine, président de la Commission, au sujet de l'empiétement en bordure du territoire de la Réserve nationale de la faune*, 9 mai 1996, 2 pages et annexes.
- DA18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Lettre de M. Jacques Deschênes, Groupe urbatique, à M. Robert Chapdelaine, président de la Commission, au sujet de précisions sur l'interprétation de la figure 13 en relation avec les questions de vibration — Projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père*, 9 mai 1996, 2 pages et 1 carte.
- DA19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Description des postes budgétaires sur le réaménagement de la route 132 à Pointe-au-Père. Document complémentaire à «L'estimation des coûts du projet (2 voies et 4 voies)» déposée le 8 mai 1996*, 9 mai 1996, 1 page.
- DA20 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Efficacité d'un écran antibruit devant l'école Sainte-Anne dans le cas d'un 4 voies*, 1 page et annexe.
- DA21 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modèle de détermination de limite de vitesse, études et recherches en transport*, février 1994, 86 pages.
- DA22 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal*, 2<sup>e</sup> édition, BNQ, 1994, 22 pages.
- DA23 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Info Camionnage, «Réseau de camionnage», bull. 90.80.01.02*, décembre 1995, 6 pages.
- DA24 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Dépliant «La signalisation routière sur les routes interdites aux camions»*.
- DA25 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Dépliant «Réseau de camionnage», 2<sup>e</sup> édition*.
- DA26 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Norme sur les accès, tome 1, chap. 10*, 15 septembre 1995, 26 pages.

- DA27 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Copie du transparent sur la «Récurrence des accidents sur la route 132 à Pointe-au-Père», secteur Sacré-Cœur à Rimouski, période 1992, 1993 et 1994, conditions actuelles, 1 page.*
- DA28 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Statistiques d'accidents à Pointe-au-Père, période 1992, 1993, 1994, 3 pages.*
- DA29 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Ville de Rimouski, «Étude de circulation», boulevard Saint-Germain, mai 1995, 78 pages.*
- DA30 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Distribution des vitesses sur la route 132 à Pointe-au-Père, 6.4.1, septembre 1995, 87 pages.*
- DA31 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Copie des 8 transparents présentés par le ministère les 8 et 9 mai 1996, 8 pages.*
- DA32 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Règlement modifiant le Règlement sur la signalisation routière, 127<sup>e</sup> année, n<sup>o</sup> 48, 29 novembre 1995, 3 pages.*
- DA33 TRANSPORTS CANADA. *Lois sur le dimanche (Lord Day's Act). Extrait du rapport annuel 1985 de la Commission canadienne des transports déclarant la Loi sur le dimanche nulle et sans effet, 12 pages.*
- DA34 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Sélection et aménagement d'un site pour les boîtes postales communautaires, 7 pages, 29 juin 1994.*
- DA35 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Circulation aux deux postes de comptage :*
- *Route 132, Pointe-au-Père, les données disponibles: 1987, 1988 et 1993;*
  - *Route 132, Sainte-Luce, les données de circulation de 1986 à 1994 inclusivement, pagination multiple.*
- DA36 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Direction du laboratoire des chaussées, étude des vibrations générées par le trafic routier. Élargissement de la route 132, Pointe-au-Père, Rimouski-Est, 28 mai 1996, 10 pages et annexes.*
- DA37 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Notes explicatives sur les vibrations et pour expliquer les dommages et les désagréments associés aux niveaux de vibration suivants : fortement perceptible, incommodante et intolérable, 29 mai 1996, 3 pages.*

- DA38 POSTES CANADA. *Sites de boîtes postales communautaires, travaux de réfection sur la route 132 à Pointe-au-Père*, 28 mai 1996, 1 page.
- DA39 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Effets des vibrations sur la santé, élargissement de la route 132 à Pointe-au-Père*, 29 mai 1996, 2 pages.
- DA40 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponse à la question additionnelle de la commission sur les normes d'aménagement des talus entre les voies de circulation et aux intersections*, 30 mai 1996, 43 pages.
- DA41 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Gestion des corridors routiers, projet de politique sur le contrôle des accès routiers*, 21 septembre 1995, 27 pages et annexes.
- DA42 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Règlement sur la signalisations routière*, 16 janvier 1996, 343 pages. (Disponible à la bibliothèque de l'Université du Québec à Rimouski seulement.)
- DA43 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Instruction générale sur la signalisation routière du Québec*, édition 1979, pagination multiple.
- DA44 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Éclairage des routes*, tome IV, chapitre 4, 29 juin 1994, pagination multiple.
- DA45 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponses aux questions additionnelles de la commission sur la route 132 à Pointe-au-Père au sujet de la distance au premier feu de circulation à l'ouest de l'avenue Richelieu et demande d'explications en regard aux différences de valeur relative aux heures de pointe, au DJMA et au DJME pour une même année*, 13 juin 1996, 2 pages et annexe.
- DA46 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Cassette VHS, «Gestion des corridors routiers, mobilité, sécurité, qualité de vie, Direction des communications, MTQ»*, octobre 1993, 22 minutes et 2 secondes. (Disponible à la bibliothèque de l'Université du Québec à Rimouski seulement.)
- DA47 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Expertise complémentaire sur les vibrations pour l'avenue du Père-Nouvel à Pointe-au-Père*, 3 juillet 1996, 3 pages.



**Par les personnes-ressources**

- DB1 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Plan des grandes affectations du sol de Pointe-au-Père*, 1 page (carte).
- DB2 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Plan d'urbanisme de la ville de Pointe-au-Père*, 38 pages.
- DB3 MRC DE RIMOUSKI-NEIGETTE. *Schéma d'aménagement de la MRC de Rimouski-Neigette*, 11 février 1987, 60 pages et annexes.
- DB4 MRC DE RIMOUSKI-NEIGETTE. *Règlements modifiant le schéma d'aménagement de la MRC de Rimouski-Neigette*, 7 pages.
- DB5 MRC DE RIMOUSKI-NEIGETTE. *Document sur les objets de la révision du schéma d'aménagement de la MRC de Rimouski-Neigette*, 11 janvier 1995, 23 pages.
- DB6 SÛRETÉ DU QUÉBEC. *Documents de référence sur «Les statistiques des accidents sur la route 132 à Pointe-au-Père» et «La réglementation au Code de la sécurité routière (C.S.R.)»*, mai 1996, 28 pages.
- DB7 ENVIRONNEMENT CANADA. *Loi sur les espèces sauvages du Canada*, juillet 1995, 14 pages.
- DB8 ENVIRONNEMENT CANADA. *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages — modifications*, 30 août 1995, 7 pages.
- DB9 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Étude préliminaire sur les réseaux d'égout et d'aqueduc de la route 132*, août 1995, 37 pages et annexes.
- DB10 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Résolution n° 96-03-2432. Inscription au programme des infrastructures*, 4 mars 1996, 2 pages.
- DB11 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Règlement n° 487-96 autorisant la mise en place d'une conduite d'aqueduc et d'une chambre de compteur sur un tronçon de la route 132*, 15 avril 1996, 2 pages.
- DB12 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Résolution n° 96-05-2533 concernant les trottoirs aux abords de la route 132*, 6 mai 1996, 1 page.
- DB13 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Plan du réseau d'égout domestique, capacité, débit maximum et travaux de réhabilitation*, juillet 1995, 2 pages.
- DB14 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Résumé d'estimation préliminaire pour les travaux d'aqueduc et d'égout*, 18 mars 1994, 23 pages.

- DB15 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Lettre de M. Guy Leclerc, maire de Pointe-au-Père, à la commission, concernant le projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père*, 9 mai 1996, 4 pages.
- DB16 MONSIEUR PAUL MACKEY. *Commentaires sur le rapport «Projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père» du ministère des Transports du Québec, volet sécurité routière*, mai 1996, 8 pages.
- DB17 SÛRETÉ DU QUÉBEC. *Graphique sur «L'évolution des accidents avec blessés sur la route 132 à Pointe-au-Père»*, 1 page.
- DB18 ENVIRONNEMENT CANADA. *Note d'information de M. Yvon Mercier*, 9 mai 1996, 1 page.
- DB19 SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT. *Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation*, 4 pages.
- DB20 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Plan du réseau routier*, 10 février 1993, 1 page.
- DB21 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Lettre de M. Guy Leclerc, maire de Pointe-au-Père, à la commission, concernant la rue des Vétérans*, 10 mai 1996, 2 pages.
- DB22 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Mise en valeur du corridor de la route 132, rapport préliminaire préparé par Pluram inc.*, août 1994, 46 pages.
- DB23 DSC RIMOUSKI. Duchesne, Monique. *Sites dangereux, identification et priorisation des sites dangereux de la MRC de la Mitis*, mai 1990, 10 pages.
- DB24 DSC RIMOUSKI. Duchesne, Monique et Solange Charest. *Sites dangereux, identification et priorisation des sites dangereux de la MRC Rimouski-Neigette*, novembre 1989, 3 pages.
- DB25 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Plans des tracés prévus de la piste cyclable à Pointe-au-Père*, 2 plans.
- DB26 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Résolution n° 96-03-2455 concernant l'intersection de la rue des Vétérans avec la route 132 en face de l'entrée ouest de la rue des Mouettes*, 19 mars 1996, 1 page.
- DB27 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Avis du secteur faune du ministère de l'Environnement et de la Faune concernant les restrictions aux travaux sur les différents cours d'eau de la section de route visée à Pointe-au-Père*, 3 juin 1996, 3 pages.

- DB28 SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Bibliographie du document «Relevé de vitesse sur les routes du Québec»*, 1 page.
- DB29 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Résolution n° 96-06-2584 concernant la construction de trottoirs aux abords de la route 132*, 5 juin 1996, 2 pages.
- DB30 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Bulletin SURVOL de la ville de Pointe-au-Père*, vol. 7, n° 4, 5 avril 1996, 16 pages.
- DB31 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Calendrier 1996 de la ville de Pointe-au-Père*.
- DB32 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *La politique familiale de la ville de Pointe-au-Père, plan d'action*, 6 juin 1994, 31 pages.
- DB33 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *La politique familiale, les orientations*, juin 1994, 31 pages.
- DB34 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *PLURAM inc., précisions quant au tracé proposé pour le boulevard des Vétérans, réf. 18.844.10 et H94850*, 21 juin 1994, 3 pages.
- DB35 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Résolution 94-05-1329, consultation publique sur le règlement qui modifie le plan d'urbanisme numéro 281-89 et sa carte numéro 4 permettant la planification de quatre artères routières principales du plan du réseau routier proposé par PLURAM*, 2 mai 1994, 2 pages.
- DB36 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Règlement numéro 389-94, modification du plan d'urbanisme numéro 281-89 et de sa carte numéro 4, artères routières principales du plan du réseau routier proposé par PLURAM*, 2 pages et carte.
- DB37 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE. *Recensement 1994, sondage et statistiques*, 1994, 4 pages.
- DB38 SÛRETÉ DU QUÉBEC. *Réponses aux questions supplémentaires de la commission* :
- *Les virages à gauche.*
  - *La fréquence et le temps de contrôle de la Sûreté du Québec sur le tronçon visé.*
  - *En quoi le contrôle policier se compare-t-il à d'autres tronçons de la 132?*
  - *La ville de Pointe-au-Père pourrait-elle obtenir une présence accrue des policiers de la Sûreté du Québec?*

- DB39 COMMISSION SCOLAIRE LA NEIGETTE. *Réponse aux questions de la commission au sujet du budget de la commission scolaire 1996-1997, du taux de taxation, de l'utilisation de la taxe scolaire, de l'économie potentielle d'une relocalisation de l'école Sainte-Anne, des efforts financiers de la commission scolaire advenant le déménagement de l'école Sainte-Anne*, 3 juillet 1996, 20 pages.

### Par le public

- DC4 VERREAULT, MARIE-JOSÉE. *Procès-verbal de la séance ordinaire du conseil municipal de la ville de Pointe-au-Père*, 3 juin 1996, 6 pages.

### Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Transcriptions. Projet d'amélioration de la route 132 à Pointe-au-Père.*

- D5.3 Première partie des audiences publiques, séance du 7 mai 1996, 200 pages.
- D5.4 Première partie des audiences publiques, séance du 8 mai 1996, 201 pages.
- D5.5 Première partie des audiences publiques, séance du 9 mai 1996, 200 pages.
- D5.6 Première partie des audiences publiques, séance du 10 mai 1996, 299 pages.
- D5.7 Deuxième partie des audiences publiques, séance du 11 juin 1996, 154 pages.
- D5.8 Deuxième partie des audiences publiques, séance du 12 juin 1996, 179 pages.
- D5.9 Deuxième partie des audiences publiques, séance du 13 juin 1996, 193 pages.

### Les mémoires

- DM1 BERGERON, DENIS, 29 mai 1996, 1 page.
- DM2 LE REGROUPEMENT DES RÉSIDENTS DU BOULEVARD SAINTE-ANNE À POINTE-AU-PÈRE, *Introduction générale*, juin 1996, 1 page.

- DM2.1 *Opter pour l'aménagement à deux voies du boulevard Sainte-Anne à Pointe-au-Père pour une approche sécuritaire et humaine du développement*, Sylvie Carroll, juin 1996, 39 pages et annexes.
- DM2.2 *Constat général de nos recherches et de nos lectures ainsi que des recommandations du Vérificateur général*, Marie-Josée Verreault, juin 1996, 9 pages.
- DM2.3 *Historique*, Ginette Laforge, juin 1996, pagination multiple.
- DM2.4 *Constat et questionnaire*, Ginette Laforge, juin 1996, 15 pages et annexes.
- DM2.5 *Analogie et analyse*, Noël Fortin, juin 1996, 11 pages.
- DM2.6 1- *Milieu sonore et humain*  
2- *Document de référence*  
3- *Lettre d'appui*, Daniel Pinault, juin 1996, 19 pages et annexes.
- DM3 COMMISSION SCOLAIRE LA NEIGETTE, EN COLLABORATION AVEC LA DIRECTION RÉGIONALE DE LA SANTÉ PUBLIQUE DU BAS-SAINT-LAURENT. *Projet de réfection de la route 132 dans le secteur de Pointe-au-Père : impact sur l'école Sainte-Anne*, 5 juin 1996, 13 pages et annexes.
- DM4 MRC DE RIMOUSKI-NEIGETTE, juin 1996, 7 pages.
- DM5 CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE POINTE-AU-PÈRE, mai 1996, 7 pages et annexes.
- DM6 QUIMPER, CLAUDE et LUCIE BERNIER, 30 mai 1996, 4 pages.
- DM7 VILLE DE POINTE-AU-PÈRE, juin 1996, 24 pages et annexes.
- DM8 AMEUBLEMENTS TANGUAY, juin 1996, 5 pages.
- DM9 COMITÉ D'EMBELLISSEMENT DE POINTE-AU-PÈRE, juin 1996, 6 pages.
- DM10 COMITÉ POUR L'IMPLANTATION DE LA ROUTE 132. *Pointe-au-Père, sur la marée montante!*, juin 1996, 8 pages, annexes et pétition.
- DM11 BOURDAGES, HÉLÈNE, mai 1996, 18 pages et annexes.
- DM12 LA CORPORATION TOURISTIQUE DE POINTE-AU-PÈRE, 6 juin 1996, 4 pages.
- DM13 ROY, JOCELYNE, 1 page.
- DM14 D'AUTEUIL, ISABELLE ET SYLVAIN HURTUBISE, 19 juin 1996, 2 pages.

- DM16 LEBLOND, DENIS, 12 juin 1996, 9 pages.  
DM17 JEAN, ROSE-AIMÉE, 13 juin 1996, 2 pages.  
DM18 THÉRIAULT, PAULETTE, 13 juin 1996, 1 page.

### **La présentation verbale**

VIGNOLA, NICOLE, 12 juin 1996.

### **Correspondance**

- CR1 MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC. *Lettre du ministre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une enquête et audience publique sur le projet*, 9 avril 1996, 1 page.
- CR2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre de M<sup>me</sup> Journault à M. Chapdelaine confirmant que le ministre de l'Environnement et de la Faune a confié le mandat d'enquête et d'audience publique sur le projet*, 9 avril 1996, 1 page.

### **Communication**

- CM1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Centre de consultation*, 1 page.
- CM2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqué de presse annonçant le début de la 1<sup>re</sup> partie de l'audience à Pointe-au-Père*, 26 avril 1996, 2 pages.
- BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqué de presse annonçant le début de la 2<sup>e</sup> partie de l'audience à Pointe-au-Père*, 29 mai 1996, 2 pages.
- CM3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Résumé des curriculum vitæ des membres de la commission*, 1 page.