

125 **Projet d'amélioration de la liaison
routière entre Jonquière et Saint-Bruno**

La notion d'environnement

Au cours des dernières décennies, la notion d'environnement s'est élargie considérablement. Il est maintenant accepté que cette notion ne se restreigne pas au cadre biophysique, mais tienne compte des aspects sociaux, économiques et culturels. La commission adhère à cette conception large de l'environnement qu'elle a appliquée au présent dossier. Cette conception trouve également appui devant les tribunaux supérieurs. L'arrêt de la Cour suprême du Canada, *Friends of the Oldman River Society*, nous a clairement indiqué, en 1992, que le concept de la qualité de l'environnement devait s'interpréter suivant son acception générale élargie. Par ailleurs, la Cour d'appel du Québec confirmait en 1993, dans la décision *Bellefleur*, l'importance de tenir compte, en matière de décision environnementale, des répercussions d'un projet sur les personnes et sur leur vie culturelle et sociale.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à l'enquête et à l'audience publique ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien technique nécessaire à la réalisation de ce rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

625, rue Saint-Amable, 2^e étage
Québec (Québec) G1R 2G5

Tél. : (418) 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

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

Tél. : (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 textes de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Note au lecteur

Au cours de la présente audience publique, plusieurs propositions de tracé ont été soumises par le promoteur. Pour faciliter la lecture de ce rapport et par souci d'exactitude, l'expression « tracé B » identifie celui que le ministère des Transports du Québec a retenu à la suite de son étude d'impact. Toutes les autres propositions seront désignées comme étant des « options », par exemple l'option PM-3, l'option E-2.



Québec, le 10 mars 1998

Monsieur Paul Bégin
Ministre de l'Environnement et de la Faune
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet d'amélioration de la liaison routière entre Jonquière et Saint-Bruno.

Ce mandat, qui s'est déroulé du 10 novembre 1997 au 10 mars 1998, était sous la responsabilité de M. Camille Genest, président de la commission, assisté de M^{me} Gisèle Gallichan, commissaire.

La commission est d'avis que le projet est justifié principalement pour des raisons de sécurité routière, mais aussi pour répondre à des besoins de circulation et pour appuyer l'activité économique régionale.

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

Le président,

André Harvey





Québec, le 6 mars 1998

Monsieur André Harvey
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
625, rue Saint-Amable, 2^e étage
Québec (Québec) G1R 2G5

Monsieur le Président,

Il m'est agréable de vous présenter le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet d'amélioration de la liaison routière entre Jonquière et Saint-Bruno.

La commission est d'avis que le projet est justifié en raison principalement de l'amélioration de la sécurité routière. De plus, les besoins de transport dépassent le seuil de justification d'une autoroute. Enfin, l'infrastructure constituerait un appui au développement de la région, notamment en reliant efficacement les deux sous-régions du Saguenay et du Lac-Saint-Jean. La commission a pris acte d'un consensus régional à l'endroit du projet.

À la faveur de l'audience publique, le projet a évolué. En effet, le tracé retenu par la commission est celui qui a résulté des échanges et négociations du promoteur avec les propriétaires fonciers, au cours du mandat de la commission.

J'aimerais souligner l'excellente collaboration de l'équipe de la commission. Je m'associe à M^{me} Gisèle Gallichan, commissaire, pour remercier M^{me} Élise Amyot, M^{me} France Carter, M. Pierre Dugas, M^{me} Ginette Giasson et M^{me} Danielle Paré.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Le président de la commission,

Camille Genest



Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Liste des figures et des tableaux | xi |
| Introduction | 1 |
| Chapitre 1 La description du projet | 3 |
| Le contexte général | 3 |
| L'historique | 3 |
| Le calendrier de réalisation du projet Alma–La Baie | 4 |
| Le projet et ses impacts | 7 |
| Le projet à l'étude | 7 |
| Le coût de réalisation | 8 |
| Les impacts sur l'environnement | 9 |
| La surveillance et le suivi | 11 |
| Les retombées économiques | 12 |
| Chapitre 2 Les préoccupations des citoyens | 13 |
| La construction d'une route de contournement à Jonquière | 13 |
| La justification du projet | 13 |
| Les impacts | 15 |
| Les solutions des participants | 21 |
| L'élargissement de la route 170 à Saint-Bruno | 23 |
| Chapitre 3 La justification du projet | 25 |
| L'appui exprimé par la population | 25 |
| La sécurité routière | 26 |
| La situation actuelle | 26 |
| L'amélioration prévue | 27 |

| | |
|---|-----------|
| Le soutien au développement économique..... | 29 |
| Le portrait de l'économie régionale..... | 29 |
| L'autoroute comme facteur de localisation d'entreprises et comme avantage concurrentiel..... | 30 |
| Le risque d'étalement urbain et d'exode de la clientèle..... | 31 |
| La circulation routière..... | 33 |
| Le volume actuel et le volume prévu..... | 33 |
| Le diagnostic de la situation actuelle..... | 33 |
| Le besoin d'une voie rapide..... | 34 |
| La position de la commission..... | 35 |
| Chapitre 4 L'analyse du tracé en fonction des impacts | 37 |
| Le cadre d'analyse..... | 37 |
| Le secteur Est de Jonquière..... | 39 |
| La description..... | 40 |
| L'analyse..... | 40 |
| Conclusion sur le secteur Est..... | 49 |
| Le secteur Centre..... | 49 |
| La description..... | 49 |
| L'analyse..... | 51 |
| Conclusion sur le secteur Centre..... | 65 |
| Le secteur La Ratière..... | 65 |
| La description..... | 65 |
| L'analyse..... | 66 |
| Conclusion sur le secteur La Ratière..... | 75 |
| Le secteur Saint-Bruno..... | 76 |
| La description..... | 76 |
| L'analyse..... | 76 |
| Conclusion sur le secteur Saint-Bruno..... | 82 |
| Commentaires et propositions de la commission sur le tracé..... | 83 |
| Conclusion | 89 |
| Annexe 1 Les commentaires et prises de position de la commission extraits des chapitres 3 et 4..... | 95 |
| Annexe 2 Les lots traversés par la voie de contournement de Jonquière..... | 105 |
| Annexe 3 Les renseignements relatifs au mandat d'audience publique..... | 109 |
| Annexe 4 La chronologie du projet..... | 117 |
| Annexe 5 La documentation..... | 121 |

Liste des figures et des tableaux

| | | |
|--------------------|--|----|
| Figure 1.1 | Lien routier Alma–La Baie | 5 |
| Figure 4.1 | Les options du secteur Est | 41 |
| 4.1A | Carte de l'option Centre des congrès | |
| 4.1B | Carte de l'option PM-3 | |
| 4.1C | Carte du tracé B | |
| Figure 4.2 | Les options du secteur Centre | 50 |
| Figure 4.3 | Les options du secteur La Ratière | 67 |
| 4.3A | Carte de l'option B | |
| 4.3B | Carte de l'option D | |
| 4.3C | Carte de l'option E-2 | |
| Figure 4.4 | Liaison routière entre Jonquière et Saint-Bruno | 78 |
| 4.4A | Carte du secteur Saint-Bruno | |
| 4.4B | Carte du contournement de Jonquière | |
| Tableau 1.1 | Les principales étapes de réalisation du projet Alma–La Baie | 4 |
| Tableau 1.2 | L'estimation des coûts de construction du projet Jonquière–Saint-Bruno | 8 |
| Tableau 3.1 | Les accidents sur la route 170 et le boulevard Harvey | 27 |



Introduction

Le 31 octobre 1997, le ministre de l'Environnement et de la Faune, M. Paul Bégin, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique sur le projet d'amélioration de la liaison routière entre Jonquière et Saint-Bruno. Le promoteur, le ministère des Transports du Québec (MTQ), projette la construction d'une voie de contournement de type autoroute au sud de Jonquière et l'élargissement de la route 170 à Saint-Bruno. Ces interventions s'insèrent dans le cadre plus global de réalisation du lien routier Alma-La Baie. Le projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) et au *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (Q-2, r. 9).

Certaines étapes ont précédé le mandat d'enquête et d'audience publique confié au BAPE pour la période du 10 novembre 1997 au 10 mars 1998. Ainsi, le 14 septembre 1995, le MTQ déposait un avis de projet concernant la voie de contournement de Jonquière et le tronçon de la route 170 à Saint-Bruno. Le 9 novembre 1995, le ministre de l'Environnement et de la Faune faisait parvenir une directive au promoteur lui indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à réaliser. Le 21 février 1997, le MTQ soumettait son étude d'impact et déposait un addenda le 26 juin.

La première partie de l'audience s'est tenue du 17 au 19 novembre 1997 à Jonquière et la seconde, du 15 au 17 décembre 1997 également à Jonquière. Le présent rapport rend compte des constatations de la commission sur le projet et de l'analyse qu'elle en a faite, à la lumière des documents portés à sa connaissance et des témoignages des participants à l'audience.

Dans le premier chapitre, la commission présente un bref aperçu du projet tel qu'il a été soumis à l'examen public. Le deuxième chapitre reprend, par thèmes, les préoccupations et opinions exprimées par les citoyens tant au moment des séances publiques que dans les mémoires déposés. Le chapitre 3 traite de la justification du projet. Le chapitre 4 présente l'analyse du tracé en fonction des impacts. Une conclusion générale et cinq annexes complètent ce rapport.

Chapitre 1

La description du projet

Le présent chapitre décrit le projet tel que l'a présenté le promoteur, son évolution, ses objectifs, ses caractéristiques techniques, son coût et son calendrier de réalisation ainsi que ses principaux impacts sur l'environnement. Les renseignements utilisés proviennent de l'Étude d'impact, des documents déposés et des transcriptions des séances publiques.

Le contexte général

L'historique

Au début des années 1970, l'Office de planification et de développement du Québec demandait au MTQ d'étudier la possibilité de réaliser un lien routier entre Alma et La Baie. En 1975, le MTQ recommandait la construction d'une autoroute de La Baie jusqu'à Saint-Bruno.

À la suite de nombreuses discussions et d'une entente avec la Ville de Jonquière, il a été convenu de ne garder en section autoroutière que les parties Chicoutimi et Jonquière en raison d'un trafic local et de transit assez élevé et d'utiliser, pour la portion à l'ouest de Jonquière jusqu'à Saint-Bruno, le corridor de la route 170 en l'améliorant à quatre voies, avec un terre-plein central. Puis, en 1987, le MTQ convenait avec la Ville de Jonquière du tracé actuel et modifiait son ordre de priorité, à la demande du Conseil régional de concertation et de développement Saguenay-Lac-Saint-Jean (CRCD), en décidant de réaliser d'abord le lien Jonquière-Saint-Bruno, puis la voie de contournement.

En août 1995, le MTQ révisait son plan d'action et réalisait une étude d'impact portant sur la construction d'une voie de contournement au sud de Jonquière et l'élargissement de la route à quatre voies entre le 6^e rang et le 8^e rang à Saint-Bruno (annexe 4).

Le projet a pour objectif de pourvoir la région d'un axe routier à grande capacité et à haut niveau de sécurité. Il vise, selon le promoteur, à relier les principaux centres économiques de la région.

Le calendrier de réalisation du projet Alma-La Baie

Le projet global (figure 1.1) a pris forme avec un premier tronçon de l'autoroute 70 construit à Chicoutimi en direction de Jonquière entre 1981 et 1985. Un deuxième tronçon en direction de La Baie a suivi entre 1985 et 1992.

Puis, il y a quelques années, le MTQ a entrepris la construction, sur près de 20 km, de quatre voies divisées sur l'actuelle route 170 entre le secteur La Ratière jusqu'à Saint-Bruno. Selon ses prévisions, la fin de cette seconde étape est fixée à 1999 (M. Jean-Pierre Tremblay, séances du 18 novembre 1997, en soirée, p. 4 et du 17 novembre 1997, p. 28).

La troisième étape, qui est l'objet du présent rapport, serait terminée en 2004 (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 18 novembre 1997, en après-midi, p. 80).

Enfin, à l'autre extrémité de la région, il restera une quatrième étape prévue pour la première décennie du 21^e siècle, qui consisterait à relier, par un élargissement de la route 170, la sortie est de l'autoroute 70 à Chicoutimi aux villes de Bagotville et La Baie, une portion de 13,6 km.

Les principales étapes de réalisation du projet, incluant leurs échéanciers et coûts respectifs, ont été présentées par le promoteur en audience. Elles sont résumées dans le tableau 1.1.

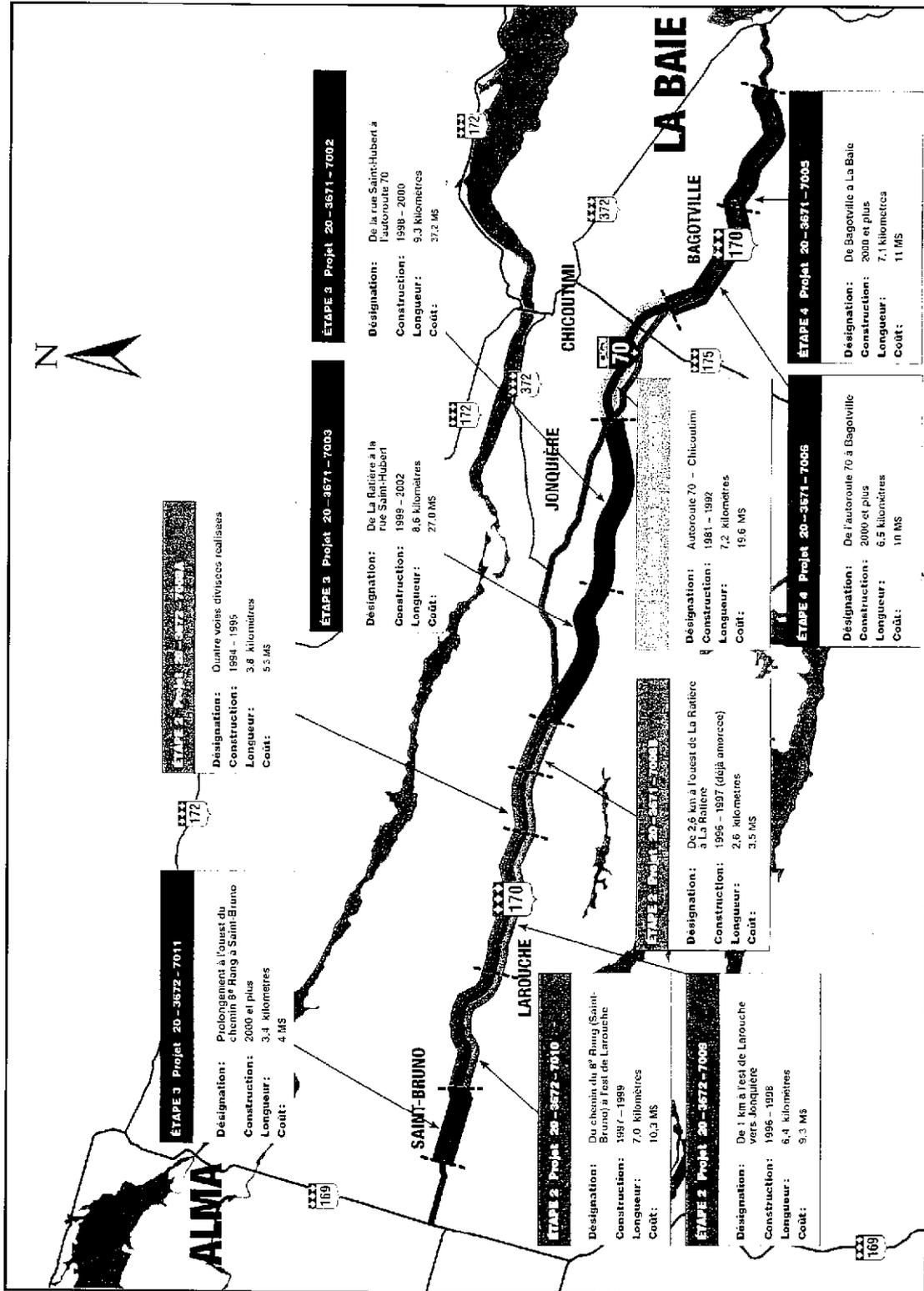
Tableau 1.1 Les principales étapes de réalisation du projet Alma-La Baie

| Étapes | Échéanciers | Coûts en M\$ |
|---------|--|--|
| Étape 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Construction du tronçon de l'autoroute 70 à Chicoutimi en direction de Jonquière • Construction du tronçon de l'autoroute 70 à Chicoutimi en direction de La Baie | <ul style="list-style-type: none"> 1981-1985 11,6 (1985) 1985-1992 8,0 (1992) |
| Étape 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'une route à quatre voies divisées de La Ratière à Saint-Bruno | 1993-1999 23,1 (1997) ¹ |
| Étape 3 | <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'une route de contournement à Jonquière : <ul style="list-style-type: none"> - Secteur Est - Secteurs Centre et La Ratière • Élargissement de la route 170 à Saint-Bruno | <ul style="list-style-type: none"> 1998-2000 37,2 (1997)¹ 1999-2002 27,8 (1997)¹ 2000-2004 4,0 (1997)¹ |
| Étape 4 | <ul style="list-style-type: none"> • Élargissement de la route 170 de l'autoroute 70 à Chicoutimi aux villes de Bagotville et de La Baie | 2000 et plus 21,0 (1997) ¹ |

Source : adapté du document déposé DA25.

¹ = estimations

Figure 1.1 Lien routier Alma – La Baie



Source: adaptée du document déposé DA25.

Le projet et ses impacts

Le projet à l'étude

Le MTQ propose d'améliorer la liaison routière entre Jonquière et Saint-Bruno par deux interventions dans les limites de ces deux municipalités.

L'une consiste en la construction d'un tronçon autoroutier de contournement au sud de Jonquière. Cette première intervention débute à la limite des municipalités de Chicoutimi et de Jonquière et se raccorde à la route 170, dans le secteur La Ratière, à l'ouest de Jonquière (annexe 2). L'autre intervention vise l'élargissement de deux à quatre voies avec terre-plein central de la route 170, entre le 6^e rang et le 8^e rang à Saint-Bruno.

Dans son étude d'impact, le promoteur a délimité les zones d'étude. Dans le cas du contournement de l'agglomération de Jonquière, la zone d'influence du projet s'étend, d'est en ouest, entre les points de raccordement avec la route 170. Du nord au sud, elle est comprise entre la route 170 (boulevard du Royaume) et un axe déterminé approximativement par le tracé des chemins Saint-Benoît et Saint-Damien (figure 4.4B). Dans le cas de l'élargissement de la route 170 à Saint-Bruno, la zone d'influence est déterminée « arbitrairement » selon le promoteur (document déposé PR3, p. 3-1) comme étant la portion de territoire se trouvant à un kilomètre de part et d'autre de l'infrastructure ; dans l'axe est-ouest, cette zone est limitée depuis le début du tracé proposé par le promoteur jusqu'à la route Saint-Alphonse, à l'entrée du village de Saint-Bruno (figure 4.4A).

Sur le plan technique, le promoteur prévoit contourner Jonquière avec une voie rapide de type autoroute d'une longueur de 17,8 km, comprenant deux chaussées distinctes de deux voies de roulement de 3,7 m, chacune séparée par un terre-plein central de 15 m et ce, dans une emprise nominale de 90 m. L'accès à cette autoroute ne serait possible que par des échangeurs.

À l'est de la rivière aux Sables, le tracé du contournement passerait sur la limite sud du périmètre d'urbanisation de la ville de Jonquière pour pénétrer à l'intérieur de cette zone à la hauteur du boulevard René-Lévesque. À l'ouest de la rivière aux Sables, le tracé passerait sur ce même périmètre d'urbanisation et continuerait en direction nord-ouest (document déposé PR3.1, annexe 5, carte 5.3.2). À l'est, l'autoroute prévue se raccorderait au tronçon existant de l'autoroute 70 en provenance de Chicoutimi. À ce raccordement, un échangeur est prévu avec la route 170. Quatre autres échangeurs seraient également construits : un aux rues Mellon et Mathias, un à la rue Panet et au boulevard René-Lévesque, un autre à la rue Saint-Hubert et un dernier entre le chemin Saint-Benoît et la rue Jeune-Homme. La réalisation de cette autoroute nécessiterait la construction d'un pont au-dessus de la rivière aux Sables, de quatre viaducs au croisement de la rue Mathias, de la

rue Saint-Dominique, de la rue Saint-Jean-Baptiste et du chemin de fer. Le projet prévoit aussi la mise en place de deux écrans sonores.

À Saint-Bruno, le promoteur prévoit construire une deuxième chaussée à la route 170. Les deux chaussées de deux voies seraient également séparées par un terre-plein central de 15 m et plus. Les accès à cette route ne seraient pas limités. Trois carrefours à niveau seraient réaménagés à l'intersection de la route 170 avec les 6^e, 7^e et 8^e rangs.

Pendant l'audience, le promoteur a présenté diverses modifications au tracé initialement soumis. Ces modifications résultent essentiellement de demandes faites par des agriculteurs et résidents touchés par le projet ainsi que des travaux de la commission pendant la première partie de l'audience (annexe 2) (documents déposés DA28 et DA29). Ainsi, dans le secteur La Ratière, la principale modification consiste à déplacer de quelque 300 m vers l'ouest le raccordement de l'autoroute 70 à la route 170, permettant d'amoinrir les impacts sur le cadre bâti et sur la sécurité. Dans le secteur Est de Jonquière, la modification consiste à déplacer le tracé vers le nord entre les échangeurs Saint-Mathias et Saint-Hubert afin d'épargner davantage les terres agricoles.

Le coût de réalisation

Le coût de réalisation initial du projet, selon l'Étude d'impact, a été estimé à environ 69 M\$ répartis comme le montre le tableau 1.2.

Tableau 1.2 L'estimation des coûts de construction du projet Jonquière–Saint-Bruno

| Composantes | Coûts en M\$ |
|---|---------------------|
| Chaussées | 38,5 |
| Échangeurs et viaducs | 17,0 |
| Pont sur la rivière aux Sables | 5,4 |
| Pont sur le ruisseau Jean-Dechêne | 2,0 |
| Murs antibruit | 0,8 |
| Traverses et chemins de desserte agricole | 1,4 |
| Expropriations | 4,0 |
| Total | 69,1 |

Source : document déposé PR4, p. 43.

Il s'agit d'un coût de base auquel il faudra ajouter, le cas échéant, le coût des modifications (chapitre 4).

Les impacts sur l'environnement

Dans son étude d'impact, le promoteur a présenté les répercussions que le projet pourrait avoir sur l'environnement. Il a déterminé leur importance à partir d'une grille d'analyse comprenant leur intensité, leur durée et leur étendue. Il a ainsi déterminé et évalué les impacts sur le milieu humain (le cadre bâti et les activités commerciales et industrielles, la composante agricole, la qualité de vie, la sécurité et la circulation) ainsi que sur les milieux biologique et sylvicole. Une fois les impacts évalués, des mesures d'atténuation sont proposées lorsque cela s'avère possible. Le promoteur, ayant réévalué les impacts à la lumière de ces atténuations, identifie, dans son étude d'impact, les impacts résiduels. De plus, il présente un programme de surveillance environnementale s'appliquant au projet. Il met aussi en relief un certain nombre de retombées économiques rattachées à la réalisation du projet.

Le milieu humain

Le cadre bâti et les activités commerciales et industrielles

Le promoteur considère que les impacts sur le cadre bâti se feront sentir le plus fortement aux points de jonction des bretelles des échangeurs avec le réseau routier municipal, entraînant des expropriations pour certains et des nuisances pour les résidences situées à proximité du projet. En ce qui concerne les terrains requis pour réaliser le projet, le promoteur mentionne dans son étude d'impact qu'ils sont généralement des propriétés privées et que rares sont ceux situés en zone agricole au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1).

La construction de la route de contournement à Jonquière nécessiterait l'expropriation de dix-huit résidences et d'un commerce situés en tout ou en partie dans les limites de l'emprise projetée ainsi que de treize résidences dans les secteurs de la rue Mathias et du raccordement ouest avec la route 170. De plus, dans le secteur du raccordement ouest, l'aménagement de la bretelle d'accès nord pour la route 170 occasionnerait l'enclavement des propriétés adjacentes localisées au nord, celles-ci n'étant pas accessibles à partir de la future route.

Le MTQ prévoit également que le projet modifierait la distribution spatiale des activités commerciales, les commerces du centre-ville et le long des axes majeurs ne pouvant plus bénéficier de la même visibilité et du même achalandage, ce qui risque d'entraîner une perte potentielle de revenu à certains types de commerce situés le long de ces axes (document déposé PR3, p. 7-49). Le promoteur mentionne comme retombée l'accessibilité accrue au Centre des congrès et au parc industriel de Jonquière. Le promoteur fait également référence à un effet négatif potentiel, soit l'augmentation possible du pouvoir d'attraction de Chicoutimi par rapport à Jonquière.

En revanche, le projet pourrait contribuer à la consolidation de la vocation récréative et touristique de Jonquière parce que l'infrastructure d'accueil de la Ville lui permet de se positionner comme « étape » dans l'organisation du tourisme de circuit. En ce qui concerne le tourisme de destination, « le Centre d'expédition et de plein air Laurentien (CEPAL) et le lac Kénogami constituent deux pôles récréotouristiques d'importance » (document déposé PR3, p. 5-30 et 5-32).

La composante agricole

Le promoteur mentionne que les principaux impacts du projet sur le milieu agricole seraient l'envahissement de superficies par l'emprise routière (177,4 ha), la création de résidus non accessibles (80,2 ha), difficilement accessibles (89,8 ha) et facilement accessibles (296,4 ha) aux utilisateurs actuels. Il souligne également que le projet causerait l'isolement d'un bassin agricole situé au nord du projet dans le secteur à l'est de la rivière aux Sables, perturberait des systèmes de drainage souterrain et nécessiterait l'expropriation ou la relocalisation de trois bâtiments agricoles.

Ainsi, pour le contournement de Jonquière, des mesures d'atténuation seraient nécessaires. Elles consisteraient en l'aménagement de trois traverses de machinerie agricole sous la nouvelle route avec des chemins de desserte ainsi que l'octroi d'un droit de passage à l'intérieur de la servitude de non-accès prévue le long de la rue Saint-Hubert. Quant au réaménagement de la route 170 à Saint-Bruno, deux passages en travers du terre-plein central seraient aménagés à mi-distance entre les intersections avec les chemins de rang existants, tout en s'ajustant avec les entrées en place.

La réalisation du projet occasionnerait, selon le promoteur, deux impacts résiduels d'importance très forte, uniquement en milieu agricole, en touchant des terres utilisées pour la production.

La qualité de vie

Globalement, le promoteur a précisé que le projet améliorerait la qualité de vie des résidents du centre-ville et le long de la route 170. Il a indiqué que les nuisances dues entre autres au bruit et aux poussières augmenteraient toutefois pour les résidences situées le long des accès prévus au projet routier.

Par ailleurs, l'infrastructure routière proposée par le MTQ modifierait la composition du paysage actuel et la qualité du champ visuel des observateurs. La majorité des impacts visuels proviendraient de la réalisation du contournement de Jonquière. Ces impacts visuels seraient, toujours selon le promoteur, plus importants à la hauteur de la rue Mathias dans le secteur Est, à la hauteur de la rivière aux Sables, ainsi qu'à la hauteur du chemin Saint-Benoît et de la rue Saint-Jean-Baptiste dans le secteur La Ratière.

La sécurité et la circulation

Sur le plan de la sécurité, le MTQ soutient que le type de route projeté correspond à ce qui se fait de mieux. Il y aurait contrôle des accès et absence de manœuvres conflictuelles. De plus, les entrées et sorties du contournement ne présenteraient pas de section d'entrecroisement.

Le promoteur considère que le projet apporterait une amélioration de la fluidité de la circulation de même qu'une diminution de la fréquentation du réseau actuel, surtout au centre-ville.

Les milieux biologique et sylvicole

En regard du milieu biologique, le promoteur précise que les impacts du projet routier se feraient surtout sentir à l'est du tracé. Le projet entraînerait une altération importante de deux habitats à valeur environnementale élevée. En effet, les tourbières et la friche agricole du secteur Panet seraient traversées par un segment de la route et par un échangeur, ce qui les toucherait grandement ou les ferait disparaître.

Le projet toucherait également l'îlot boisé de l'échangeur Saint-Hubert et quelques espèces d'oiseaux.

Par ailleurs, le promoteur souligne que certains dérangements temporaires seraient occasionnés dans les cours d'eau pendant la période de construction, les deux principaux étant la rivière aux Sables et le ruisseau Jean-Dechêne. L'implantation du corridor routier pourrait y entraîner la perte d'habitats potentiels.

La réalisation du projet routier entraînerait aussi le déboisement de 33 ha. Comme mesure de mitigation, le MTQ prévoit installer une couverture végétale de transition en bordure de la nouvelle voie de circulation et maintenir des superficies arborescentes lorsque cela s'avère possible.

La surveillance et le suivi

Le promoteur a, dans son étude d'impact, présenté un programme de surveillance environnementale qui s'effectuerait en trois phases, soit avant le début des travaux, c'est-à-dire lors de la préparation des plans et devis, au cours des travaux de construction et au cours de l'utilisation et de l'entretien.

Le MTQ a indiqué qu'à l'étape des plans et devis, il ferait l'inventaire et l'analyse de tous les puits d'eau potable susceptibles d'être touchés par le projet. En phase de construction, il s'assurerait de l'application de l'ensemble des normes, directives et mesures environnementales contenues dans les plans et devis et procéderait au besoin, pendant

quelques années après la fin des travaux de construction, à une vérification périodique des mesures d'atténuation « significatives » (document déposé PR3, p. 8-3) liées à l'utilisation et à l'entretien de la nouvelle route de contournement. Par ailleurs, le promoteur a prévu un certain nombre de mesures spécifiques avant et pendant les travaux advenant la découverte de vestiges archéologiques.

Les retombées économiques

Dans son étude d'impact, le MTQ mentionne que l'aménagement d'une voie de contournement au sud de Jonquière et l'élargissement de la route 170 à quatre voies faciliteraient la mobilité des résidents de cette région, de la main-d'œuvre et des marchandises. Le promoteur conclut que le projet pourrait avoir un effet positif sur la consolidation et le développement de plusieurs entreprises (document déposé PR1, p. 10-11).

Le MTQ a aussi fait valoir que l'amélioration du lien routier entre Jonquière et Saint-Bruno pourrait favoriser à moyen terme un meilleur positionnement concurrentiel de Jonquière par rapport aux marchés du Lac-Saint-Jean, parce qu'elle pourrait encourager l'implantation d'entreprises à proximité de la route projetée.

Chapitre 2

Les préoccupations des citoyens

Les préoccupations des citoyens diffèrent suivant la localisation des infrastructures. Pour le contournement de Jonquière, elles portent sur la justification du projet et ses impacts sur l'économie, les activités agricoles et la qualité de vie. Pour l'élargissement de la route 170 à Saint-Bruno, ce sont principalement les répercussions du projet sur le climat sonore qui ont été portées à l'attention de la commission.

Les sections qui suivent présentent une synthèse des témoignages entendus à l'audience. Au total, 387 personnes ont assisté aux séances publiques, 250 en première partie et 137 en deuxième. Lors de la première partie de l'audience, les interventions provenaient de personnes se présentant soit à titre personnel, soit en tant que représentants d'organismes et d'entreprises. Dans le cadre de la deuxième partie de l'audience, 33 mémoires ont été déposés, dont le tiers provenaient de citoyens et le reste, de divers organismes majoritairement de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Par ailleurs, un citoyen a présenté verbalement son opinion. Au total, neuf séances ont eu lieu à Jonquière dans le cadre de l'audience publique. Entre les deux parties d'audience, des rencontres du promoteur et des requérants ont mené au dépôt de modifications au tracé proposé par le promoteur dans l'Étude d'impact.

La construction d'une route de contournement à Jonquière

La justification du projet

En ce qui concerne la justification du projet, un groupe de commerçants de Jonquière représentant quelque 130 commerces si l'on inclut les 75 marchands de l'Association des gens d'affaires du secteur commercial de Kénogami (M. Daniel Lemieux, séance du 17 novembre 1997, p. 15) s'est notamment interrogé sur la pertinence du projet eu égard aux baisses démographiques actuelles de la population de Jonquière et du Lac-Saint-Jean. Ces commerçants ont comparé ces baisses démographiques avec les prévisions plus optimistes des années 1970, ce qui les amène à penser qu'il paraît difficile de concevoir une augmentation de la circulation lorsqu'on prévoit une baisse de la population » (mémoire du Groupe de commerçants de Jonquière, p. 9). Ces commerçants se demandent dans quelle mesure Jonquière bénéficierait de cette nouvelle structure routière, outre possiblement de nouvelles installations d'entreprises. Leur porte-parole a

émis des réserves quant aux motifs favorables présentés par la Ville de Jonquière, soit la visibilité et l'accessibilité pour le parc industriel, s'appuyant sur le développement qu'aurait connu Chicoutimi à la suite du passage de l'autoroute. Ces commerçants remettent en question le motif voulant que les entreprises accordent beaucoup d'importance à la présence d'une bonne infrastructure de transport pour s'installer à un endroit plutôt qu'à un autre. Selon eux, l'influence de ce facteur serait très limitée, de l'ordre de 10 % environ.

De son côté, le Regroupement des entreprises de Jonquière, comprenant 75 entreprises et commerces ayant obtenu l'appui de la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 inc., s'est montré favorable au projet d'autoroute 70 reliant les communautés d'Alma et de La Baie et à son contournement de Jonquière (mémoire, p. 10). Pour lui, ce lien routier serait bénéfique en matière de développement et de retombées économiques des divers pôles commerciaux, touristiques, industriels et résidentiels de Jonquière et constituerait un symbole de l'unité créée entre Arvida, Jonquière et Kénogami. Contrairement au groupe de commerçants du secteur Kénogami, il soutient que « le véritable développement moderne se situe près des grands axes routiers » (mémoire, p. 10). Quant à la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 inc., elle a fait valoir que le projet permettrait aux camions d'éviter de circuler dans la ville de Jonquière quand ils n'y ont pas affaire.

Par ailleurs, la Chambre de commerce de Jonquière, qui compte plus de 500 membres issus des secteurs du commerce, de l'industrie et des services, est venue elle aussi exprimer sa position d'appui au projet d'autoroute, y voyant une occasion pour ses membres d'élargir leur marché (mémoire, p. 2).

En ce qui concerne la justification du projet reposant sur le soutien au développement économique, sur la sécurité routière et la fluidité de la circulation, Transport 2000 Québec a fait ressortir son incompatibilité avec la politique environnementale du MTQ. Mentionnant le « mirage » des retombées économiques de grands projets routiers, il a précisé qu'il est actuellement démontré que ces retombées s'avèrent relativement faibles, surtout lorsque les projets routiers sont confrontés à d'autres infrastructures dites de transport collectif, autant en ce qui concerne leur ratio coût-efficacité que leur caractère structurant (mémoire, p. 6)

Quelques agriculteurs se sont interrogés eux aussi quant aux besoins réels d'une autoroute à voie rapide : les volumes et problèmes de circulation de même que le nombre d'accidents ont notamment été remis en question. On s'est également étonné des baisses démographiques à Jonquière et de la décroissance du marché de l'emploi qui ne correspondent pas tellement aux justifications de développement. De plus, d'aucuns ont questionné la nécessité du projet pour l'atteinte des objectifs de la Ville qui consistent à refaire son plan d'urbanisme, à redéfinir sa vocation et à « revoir l'emplacement de son centre d'information touristique » (mémoire de la Ferme JRG, p. 2).

Dans un mémoire relatif aux fermes JRG et C.M. Blackburn, il est également fait mention que le tracé proposé par le MTQ en 1997 est celui de 1985 qui ne tient pas compte, entre autres, de l'évolution des entreprises agricoles sur une période de douze ans. Cependant, est-il indiqué à ce mémoire, ce même tracé « tient compte des changements et des besoins de circulation des véhicules depuis 1985 pour justifier le besoin de l'autoroute » (mémoire de M. Yves Lefebvre, p. 5).

Les impacts

L'économie

Divers groupes, organismes, municipalités et commerçants ont exprimé leurs opinions au regard des impacts du projet d'autoroute sur les commerces de la région.

Pour le Groupe de commerçants de Jonquière, il paraît certain que les secteurs commerciaux tout autant que touristiques « souffriront de cette nouvelle infrastructure » (mémoire, p. 3). Il est d'avis que celle-ci n'aurait que peu d'effets sur la motivation des entreprises à s'installer à Jonquière et que le mouvement migratoire des consommateurs vers Chicoutimi se poursuivrait, probablement même s'accélérerait. De fait, selon ce groupe, le désenclavement causé par la construction de deux échangeurs, celui de Saint-Hubert et celui de Panet, contribuerait à amplifier cette tendance et ce sont les centres commerciaux de Jonquière et les commerces du centre-ville qui devraient en souffrir le plus (mémoire, p. 7). À cause de la perte de circulation qu'il estime entre 30 % et 50 %, il est d'avis que « les commerces axés davantage sur les services, situés sur les boulevards du Royaume ou Harvey et Saguenay, seront particulièrement touchés » (*ibid.*), et il doute de l'efficacité d'une éventuelle « campagne d'achat chez nous », ainsi que du succès de l'installation de panneaux de signalisation : « Et nous ne croyons pas non plus que le simple fait d'installer des « pancartes » le long de la voie rapide ou un « kiosque d'informations touristiques » suffiront à dévier une part importante des touristes [...] dû au manque de sites touristiques majeurs » (*ibid.*, p. 8).

Pour sa part, le Regroupement des entreprises de Jonquière s'est plutôt attardé à faire valoir les conséquences, qualifiées de « positives », qui découleraient de la réalisation du projet du MTQ. Il a mentionné à cet égard le développement économique important du parc industriel de Jonquière devenu plus visible et mieux positionné ainsi que la possibilité de développement économique de nouveaux secteurs commerciaux comme la rue Panet et les boulevards René-Lévesque et Saint-François. Comme autres conséquences « positives », il a souligné l'augmentation de l'achalandage des secteurs commerciaux de Jonquière qui deviendraient plus facilement accessibles, la diminution des accidents sur le boulevard du Royaume ainsi que sur la route 170 et, enfin, une qualité de vie accrue pour les résidents en bordure des artères principales.

Pour la Chambre de commerce de Jonquière, la construction de l'autoroute contribuerait à favoriser les déplacements de la population de la région et à accéder plus aisément aux

artères principales de Jonquière. Elle s'est engagée dans son mémoire à faire preuve de beaucoup de dynamisme et d'ingéniosité pour contrer d'éventuels effets négatifs.

Deux commerces de Jonquière spécialisés dans l'hébergement, soit le Holiday Inn Saguenay et le Motel Princesse, entrevoient des pertes d'emplois possibles résultant d'une baisse d'achalandage. Le Holiday Inn Saguenay, qui abrite le Centre des congrès, appréhende une modification du tracé initial qui altérerait sa facilité d'accès puisqu'il n'y aurait plus, selon lui, de sortie vers la rue Mathias ; cependant, le promoteur l'a rassuré en audience en indiquant que cette sortie était maintenue tant avec le tracé proposé qu'avec l'option PM-3 (mémoire du Holiday Inn Saguenay, p. 1-2 et M. Jean-Yves Boly, séance du 15 décembre 1997, p. 38). Le Motel Princesse, situé sur la route 170, anticipe quant à lui une baisse de circulation dans son secteur (mémoire de M. Robert Tremblay, p. 1).

La Ville de Jonquière, la municipalité de Lac-Kénogami et la municipalité de Shipshaw ont indiqué pour leur part que le projet aurait des retombées positives sur leur croissance économique et touristique respective ainsi que sur l'expansion commerciale. Plus particulièrement, la Ville de Jonquière croit que la nouvelle infrastructure pourrait être bénéfique notamment au développement des secteurs Saint-François et Panet. Cependant, elle reconnaît que certains types de commerces liés à l'hébergement et à la restauration de même qu'à la vente de souvenirs et aux services aux voyageurs pourraient être touchés (mémoire, p. 7).

Quant à la municipalité de Lac-Kénogami, elle voit dans la construction de l'échangeur Saint-Hubert un atout majeur et indispensable à son développement récréotouristique (mémoire, p. 3). La municipalité de Shipshaw, pour sa part, mentionne la possibilité d'accroître sa clientèle commerciale grâce à ce nouveau lien routier (mémoire, p. 3).

D'autres regroupements ont souligné les effets positifs qu'ils entrevoient pour les commerces. L'Association des gens d'affaires du secteur Arvida voit dans la construction de l'axe routier régional un pilier des échanges d'ordre commercial, industriel et touristique (mémoire, p. 2). Le Conseil du travail FTQ Saguenay-Lac-Saint-Jean y voit aussi un « avantage certain » dont les commerces sauront profiter « pour attirer les gens » (mémoire, p. 4). Finalement, l'Association régionale des commissaires industriels et la Société de développement économique de Ville de La Baie y voient une occasion pour les commerces d'étendre leur marché et de « faciliter les échanges entre les quatre principales agglomérations urbaines de la région et les grandes concentrations industrielles et commerciales » (mémoire, p. 7).

Par ailleurs, la MRC Le Fjord-du-Saguenay, qui regroupe vingt municipalités dont les villes de Chicoutimi, Jonquière et La Baie, a indiqué que le projet de contournement de Jonquière « pourrait contribuer à la consolidation du rayonnement régional de l'activité commerciale sur le boulevard Talbot » et qu'il pourrait en résulter à moyen terme « un meilleur positionnement concurrentiel de Jonquière par rapport aux marchés du Lac-Saint-Jean » (mémoire, p. 4).

Parmi les points positifs liés à la réalisation du projet, deux reviennent dans bon nombre de mémoires provenant majoritairement d'organismes et de regroupements de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Il apparaît à plusieurs d'entre eux, que le projet constitue un soutien au développement économique de la région. D'une part, trois organismes municipaux, soit la Ville de Jonquière, la Ville de La Baie et la MRC Le Fjord-du-Saguenay, ont signalé que le nouveau lien routier constituerait une « épine dorsale » du développement économique régional, « un facteur de localisation industrielle », et qu'il permettrait « un meilleur positionnement concurrentiel de Jonquière par rapport aux marchés du Lac-Saint-Jean ». D'autre part, plusieurs groupes ont également mis en relief l'importance du tronçon pour le développement économique régional et la création d'emplois ainsi que l'urgence de passer à sa réalisation puisque cela fait déjà 25 à 30 ans qu'un large consensus régional en fait la priorité régionale en matière de réseau routier intrarégional. Enfin, deux citoyens ont mentionné que le développement d'infrastructures constitue en quelque sorte « une bougie d'allumage du progrès économique d'un milieu » (mémoire de M^{me} Céline Gagnon et M. Georges Bouchard, p. 2).

Tout en mettant en relief le fait que l'agriculture constitue une activité très importante pour l'économie de la région et que les terres agricoles sont une denrée rare, certains agriculteurs ont mentionné les possibles effets de déstabilisation sur le commerce de la ville de Jonquière et ont déploré l'absence d'étude par le MTQ des impacts sur les commerces. De plus, ils se sont montrés inquiets des effets sur le tourisme qui, jusqu'à maintenant, a procuré un revenu appréciable dans la région. En ce qui concerne le fait de revoir la signalisation et le centre d'information, M. Réjean Girard demeure inquiet quant à la garantie que le touriste va arrêter à Jonquière (mémoire de la Ferme JRG, p. 2).

Un grand nombre d'agriculteurs ont signalé les investissements considérables consentis en temps, énergie et argent pour entretenir leurs terres, les drainer et en augmenter le rendement au fil des ans et de quelques générations. Dans le secteur Est, M. Réjean Girard devrait même déplacer des bâtiments rénovés et racheter une autre terre (mémoire de la Ferme JRG, p. 1). M. Girard a aussi mentionné qu'il se retrouve dans une situation où il aura à délier les cordons de sa bourse pour le paiement de certains frais professionnels excédentaires au dossier d'expropriation (mémoires de M. Yves Lefebvre, p. 9 et de la Ferme JRG, p. 3). Quant à M. Luc Lapointe, les diverses pertes qu'il subirait en matière de productivité et d'efficacité ainsi que le nouvel environnement créé par le passage de l'autoroute se traduisent en dollars perdus et en coûts supplémentaires à assumer. Il s'est entre autres interrogé sur la valeur agricole de sa terre « s'il advient qu'un jour, je sois pour une raison ou une autre obligé de vendre mon entreprise, qui voudrait payer un juste prix pour la parcelle qui est de l'autre côté de l'autoroute » (mémoire, p. 4).

Dans le secteur La Ratière, le mémoire de M. Almas Tremblay et deux documents annexés, soit la pétition des résidants de la rue Jeune-Homme et la lettre de M^{me} Claudine Chrétien, de même que celui de M. Martin Tremblay font également état des pertes de valeur marchande des propriétés, M^{me} Chrétien allant même jusqu'à dire que « les acheteurs potentiels déclinent les propositions d'achat à cause du passage de l'autoroute »

(mémoires de M. Almas Tremblay (lettre annexée) et de M. Martin Tremblay, p. 12). En audience, elle a d'ailleurs mentionné qu'elle avait une offre d'achat entre les mains mais qu'elle craignait de perdre sa vente à cause du passage de l'autoroute (séance du 17 novembre 1997, p. 86). Par ailleurs, MM. Almas Tremblay et Martin Tremblay ont tous deux indiqué que l'élimination des accès directs à leurs terres entraînerait une exploitation plus difficile et des coûts supplémentaires (mémoires de M. Almas Tremblay, p. 2 et de M. Martin Tremblay, p. 12). M. Almas Tremblay a signalé qu'il avait encouru des frais personnels pour l'évaluation comparative du coût du raccordement entre le chemin Saint-Benoît et la route 170 tel qu'il est proposé par le MTQ avec celui du raccordement en passant par son chemin de ferme et la rue Jeune-Homme (mémoire, p. 4).

Les activités agricoles

La majorité des agriculteurs venus s'exprimer en audience ont affirmé leur désir de conserver les terres en agriculture. Acceptant pour la plupart les modifications proposées par le MTQ entre les deux parties d'audience, ils ont néanmoins mis en relief les inconvénients résultant des pertes et des enclavements de terres agricoles créés par le passage de la nouvelle voie de contournement de Jonquière.

Dans le secteur Est de Jonquière, cinq mémoires ont été présentés. M. Réjean Girard a fait valoir que le tracé de contournement de Jonquière proposé à l'Étude d'impact du MTQ créerait un impact très fort sur des terres agricoles classées 1, 2 et 3 qui fournissent des emplois et qui bénéficient de la protection de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1) (mémoire de la Ferme JRG, p. 2).

Malgré leurs objections à la réalisation du projet en raison de pertes et du morcellement de leurs terres agricoles productives, les propriétaires des Fermes JRG, C.M. Blackburn et Poinvi se sont montrés favorables au dernier tracé proposé dans leur secteur (option PM-3) puisque celui-ci serait moins dommageable pour l'agriculture. Pour les Fermes JRG et C.M. Blackburn, le fait de déplacer le tracé de l'autoroute plus vers le nord s'avère de moindre impact par rapport à l'ancien tracé de 1985, tout en n'atteignant pas d'autres entreprises agricoles. Les propriétaires des Fermes JRG, C.M. Blackburn et Poinvi n'en subissent pas moins des impacts importants, notamment par les divisions de leurs terres et les réorganisations rendues nécessaires (mémoires de M. Yves Lefebvre, p. 6-7 et de la Ferme laitière Poinvi, p. 1).

M. Luc Lapointe, un autre agriculteur de ce secteur, a résumé sa position en mentionnant qu'il était contre le projet initial de l'autoroute pour les deux motifs suivants : l'incompatibilité du béton et de l'asphalte avec l'agriculture et la division de sa terre en deux parties (mémoire, p. 1). Il a précisé qu'il subirait une perte de terres totalisant plus de 16 ha et que 25 % de la superficie cultivable serait touchée. Pour lui, la proposition du MTQ du 15 décembre 1997 n'apporte pratiquement pas d'amélioration, le gain n'étant que de 0,9 ha dans la partie résiduelle de l'autre côté de l'autoroute. Il a présenté dans son mémoire un aperçu des inconvénients qu'il subirait justement dans cette partie résiduelle

de sa terre : perte de contrôle résultant de l'impossibilité d'exercer une surveillance adéquate, perte de temps et d'efficacité en raison notamment du détour de 1,5 km rendu nécessaire pour cultiver le résidu, perte de la valeur agricole et cela, en plus des pertes de superficie pour subvenir aux besoins d'alimentation de son troupeau. Cependant, il s'est implicitement rallié à l'option PM-3.

Le Syndicat de l'Union des producteurs agricoles (UPA) Saguenay, représentant les producteurs agricoles, était initialement favorable au tracé B en première partie d'audience. Cependant, il a entendu les propos des agriculteurs qui ont manifesté clairement leur mécontentement à l'endroit de l'UPA : « Non , mais a-t-il ma signature comme quoi je lui ai donné le mandat d'aller négocier avec le ministère des Transports ? [...] Il n'est pas venu me voir pour me demander conseils. Ça veut dire que, moi, demain matin, j'ai le droit de vendre ta maison [...] si tu es membre de l'UPA ; j'ai le droit de vendre ta maison au ministère des Transports » (M. Fernand Boivin, séance du 18 novembre 1997, en soirée, p. 25). Pour sa part, M. Marcel Blackburn s'est exprimé en ces termes : « En tout cas, là, si vous avez quelque chose à faire avec les agriculteurs, faites-nous venir mais faites pas venir l'UPA [...] parce qu'ils nous ont vendus tout de suite, avant de nous voir » (M. Marcel Blackburn, séance du 18 novembre 1997, en soirée, p. 57). Entre les deux parties d'audience, le Syndicat de l'UPA a participé à une rencontre tenue le 9 décembre 1997 regroupant les agriculteurs concernés, la Ville de Jonquière et le MTQ. Il a alors donné son appui au nouveau tracé proposé par le MTQ puisqu'en passant plus au nord, ce tracé répondait aux exigences d'une requête qu'il avait formulée le 28 novembre 1997.

Dans le secteur La Ratière situé aux limites ouest de la municipalité de Jonquière, deux résidants sont venus décrire les problèmes d'enclavement routier de leur zone résidentielle découlant de la réalisation de l'autoroute et ce, en dépit des modifications apportées par le promoteur pour s'éloigner davantage des propriétés touchées. À ce propos, dans son mémoire accompagné d'une pétition signée par les dix propriétaires et résidants de la rue Jeune-Homme, M. Almas Tremblay s'est exprimé en ces termes : « [...] tous les résidants de la rue Jeune-Homme et moi ne sommes pas intéressés à demeurer coincés dans un tel carcan, entourés de routes et de bruit » (mémoire, p. 3). La pétition fait aussi référence au refus des signataires « de vivre à l'intérieur d'une enclave routière (*ibid.*, pétition annexée). MM. Almas Tremblay et Martin Tremblay ont également mis en relief les inconvénients qu'ils subiraient par la perte d'accès directs aux terres agricoles et aux boisés périphériques.

La qualité de vie

D'autres revendications majeures des agriculteurs ont trait à la qualité de vie. Elles concernent l'accroissement du niveau sonore, les altérations visuelles et du paysage, le bris du patrimoine familial, les pertes d'intimité des résidants, la pollution de l'air ainsi qu'une diminution de la sécurité.

Dans le secteur Est de Jonquière, les agriculteurs ont mis en relief les inconvénients liés au bruit et à la poussière ainsi qu'à la perte du patrimoine familial et du paysage naturel : « Il ne leur restera rien d'intéressant du patrimoine familial avec des terrains en pointe de carotte, des bâtiments enclavés par l'autoroute, sans compter que leur environnement immédiat (visuel, auditif et autres) sera détruit » (mémoire de M. Yves Lefebvre, p. 7).

Quant aux résidants de la rue Jeune-Homme du secteur La Ratière, ils sont unanimement d'avis que la construction de l'autoroute diminuera grandement leur qualité de vie au point d'atteindre leur santé et leur bien-être. Ainsi ont-ils indiqué qu'ils subirait des effets néfastes en raison de la pollution sonore, de la pollution de l'air et des changements visuels qui perturberaient leur tranquillité et leur intimité (mémoires de M. Almas Tremblay, p. 2-3 et de M. Martin Tremblay, p. 11). M. Martin Tremblay a cependant indiqué qu'avec les dernières modifications apportées par le MTQ, soit avec l'option E-2, les impacts générés par le bruit seraient moins élevés. En regard de la pollution de l'air, MM. Almas Tremblay et Martin Tremblay ont mentionné que la circulation sur la nouvelle autoroute, à cause des vents dominants en provenance de l'ouest, transporterait des poussières et gaz de combustion des véhicules dans leur air ambiant.

Quant à l'environnement visuel des habitants de la rue Jeune-Homme, M. Almas Tremblay a signalé que celui-ci serait complètement modifié par la vue des infrastructures routières et des superstructures en béton des viaducs, en plus d'entraîner une perte flagrante d'intimité (mémoire, p. 3). Pour sa part, M. Martin Tremblay a quelque peu nuancé les propos similaires qu'il avait tenus dans son mémoire à la lumière de l'analyse de l'option E-2. Venu s'exprimer en deuxième partie d'audience à ce sujet, il en conclut qu'une modification majeure du paysage à l'ouest deviendrait plutôt intermédiaire, qu'il y aurait moins de visibilité de l'autoroute avec l'option E-2 et que le problème des phares qui réfléchissent dans les fenêtres s'avérerait moindre (séance du 17 décembre 1997, p. 48).

Plusieurs participants ont identifié les avantages du projet au chapitre de la sécurité routière. Par exemple, le CLSC de la Jonquière ou l'Association des gens d'affaires du secteur Arvida ont soulevé différents problèmes de sécurité liés actuellement aux dangers que représentent le volume élevé de circulation, le nombre d'intersections, d'arrêts et de feux de circulation, ainsi que les nombreuses entrées et sorties de commerce. D'autres, comme le Centre de haute technologie de Jonquière, le Conseil du travail FTQ Saguenay-Lac-Saint-Jean et la municipalité de Shipshaw ont fait valoir les avantages du point de vue de la sécurité et de la fluidité de la circulation de sortir la circulation lourde des centres urbains et ruraux.

En ce qui concerne les aspects liés à la sécurité, M. Almas Tremblay a mentionné les risques possibles d'accidents en raison de l'élimination de l'accès direct à ses terres tandis que M. Martin Tremblay a fait référence à la sécurité et à la qualité de vie des enfants du secteur. Enfin, M. Almas Tremblay a, à maintes reprises, tenu à rappeler que la rue Jeune-Homme est devenue, au fur et à mesure que ses enfants s'y installaient, un important noyau familial.

Par contre, Transport 2000 Québec, un groupe extérieur à la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, a mentionné qu’il considère les problèmes de sécurité routière soulevés par plusieurs organismes et associations comme étant très « localisés ». Le fait de favoriser une plus grande fluidité de la circulation routière représente pour lui « une fuite en avant ».

L’organisme s’est également interrogé quant au développement du transport routier dans une perspective de développement durable et dans un contexte de compressions budgétaires, ce qui l’a amené à se prononcer contre le projet de prolongement de l’autoroute 70. Il a entre autres questionné l’impact global du projet en matière d’aménagement du territoire, de consommation énergétique et d’émissions dans l’atmosphère (mémoire, p. 4).

Les solutions des participants

L’Association des gens d’affaires du secteur commercial de Kénogami propose comme solution « plus économique pour les contribuables » d’améliorer les artères existantes. Ainsi, elle suggère de transformer en six voies le tronçon de la route 170 à partir du boulevard René-Lévesque en direction de Chicoutimi, de faire déboucher la rue du Roi-Georges dans le secteur Arvida et d’améliorer, par divers moyens, la sécurité sur les boulevards du Royaume et Harvey. Elle considère que la solution présentée par le promoteur ne règle pas tous les problèmes, en crée même de nouveaux, et qu’il faut consacrer l’argent prévu à des réalisations orientées davantage vers le développement durable, la protection des terres agricoles et des tourbières, et le soutien à l’économie locale » (mémoire, p. 10). Elle est même disposée à collaborer dans la recherche de solutions.

Dans la conclusion de son mémoire, le Regroupement des entreprises de Jonquière propose, pour sa part, de relancer le développement économique de Jonquière sans plus tarder, la voie de contournement de Jonquière constituant à cet égard un « outil supplémentaire » non négligeable (mémoire, p. 16).

Quant à la Chambre de commerce de Jonquière, elle se dit prête à prendre toutes les dispositions « afin de faire valoir les industries, commerces et centres de services situés à Jonquière auprès de la population régionale » (mémoire, p. 2). Sur le plan des activités économiques, le projet n’aurait aucun impact sur les commerces et les entreprises de Saint-Bruno, ceux-ci étant localisés dans le village même et non là où se fait le réaménagement à quatre voies. Sur le plan récréotouristique, le projet sectionnerait un sentier de motoneige à vocation régionale, mais le club de motoneigistes avait déjà prévu le déplacer à la traversée du village même de Saint-Bruno. En plus d’avoir déjà créé un comité permanent mandaté pour maximiser les retombées économiques du projet et pour apporter une aide aux commerçants touchés, la Chambre de commerce étudie la pertinence de réaliser une campagne promotionnelle portant sur les avantages concurrentiels des industries, commerces et services de Jonquière (mémoire, p. 2).

De son côté, la Ville de Jonquière, qui s'est donné une société de développement, a proposé une série de mesures d'accompagnement de nature « à atténuer les effets pouvant être négatifs pour les entreprises, tout en maximisant les possibilités de retombées positives pour Jonquière » (mémoire, p. 7). Parmi ces mesures, mentionnons les échangeurs prévus pour relier les principaux axes de circulation, l'adoption d'une stratégie de développement économique, les signalisations prévues pour les centres d'affaires, les services offerts et l'accès au centre-ville, de même que les efforts prévus en matière de prospection commerciale. Le maire a indiqué qu'à l'égard de certains commerçants qui s'estimeraient lésés, la Ville est disposée à aider (M. Marcel Martel, séance du 17 décembre 1997, p. 14).

La Ville de Jonquière

La Ville de Jonquière voudrait entre autres développer le potentiel de la rivière aux Sables avec la mise en service d'un bateau-croisière et l'exploitation des activités nautiques. Elle prévoit aussi poursuivre l'aménagement de sentiers pédestres et cyclables (document déposé D8.3.2, p. 9-10). Depuis quelques années, en collaboration avec le gouvernement du Québec, elle procède à l'ensemencement annuel d'une dizaine de milliers d'ombles de fontaine et fait la promotion soutenue de l'activité « Pêche en ville ». De son côté, le CEPAL, situé au sud de la voie de contournement, a un vaste projet de complexe récréotouristique visant les deux rives, qui prévoit un terrain de golf et un centre aquatique en bordure de la rivière. La rive ouest de la rivière aux Sables serait reliée au complexe aquatique par une passerelle couverte (document déposé PR4, p. 18). L'effet positif découlant du fait que le projet de voie rapide favoriserait un accès accru aux équipements en diminuant la distance-temps pour atteindre les sites trouve toutefois son pendant négatif dans le fait que le passage du tracé en tunnel sous la rue Saint-Dominique et le viaduc au-dessus du rang Saint-Jean-Baptiste risquent de détourner la circulation des pôles récréotouristiques majeurs situés dans l'axe de la rivière (document déposé PR3, p. 7-56).

L'Association des gens d'affaires du secteur Arvida a également proposé d'identifier clairement à l'aide de panneaux de signalisation le « centre-ville/carré Davis » ainsi que le parc industriel et commercial Arvida (mémoire, p. 2).

Par ailleurs, deux citoyens engagés dans leur communauté ont fait valoir que la dynamique commerciale sera modifiée. Ainsi devra-t-elle s'ajuster « en étant différente et centrée sur le service et la spécificité » (mémoire de M^{me} Céline Gagnon et M. Georges Bouchard, p. 4). Enfin, un citoyen s'est dit contre le tracé qui, selon lui, favoriserait l'extérieur de Jonquière. Il s'est demandé pourquoi voulait-on éliminer Jonquière de la « carte de l'achalandage » et l'affaiblir par « ce tracé d'évitement » (M. Ghislain Larouche, séance du 15 décembre 1997, p. 53-54).

Dans le secteur Est de Jonquière, certains agriculteurs sont d'avis que le projet d'autoroute serait davantage justifié à la hauteur du manège militaire jusqu'à la rue Panet (mémoires de M. Yves Lefebvre, p. 9 et de la Ferme laitière Poinvi, p. 1) alors que, pour d'autres, il serait

préférable d'améliorer la route 170 qui constitue la route naturelle entre Chicoutimi et le Lac-Saint-Jean (mémoire de la Ferme laitière Poinvi, p. 1). La Ferme C.M. Blackburn s'est dite contre le projet de traverse agricole prévue dans la proposition du MTQ et pour la relocalisation de l'échangeur Panet de façon à protéger l'avenir de l'entreprise agricole. M. Marcel Blackburn a d'ailleurs eu cette image qui résume bien sa pensée : « Je trouve que couper une terre de même en deux, c'est ridicule. C'est nous couper une jambe » (séance du 18 novembre 1997, en soirée, p. 54). Quant à la Ferme Luc Lapointe, elle a proposé de déplacer le tracé de l'autoroute vers le nord, suffisamment pour que les résidus de l'autre côté soient inférieurs à 6 ha sur sa propriété (mémoire, p. 5). Pour M. Lapointe et ses voisins immédiats, cette solution permettrait de garder davantage de superficies agricoles du côté sud, en zone verte.

Dans le secteur La Ratière, l'ensemble des résidants ont manifesté fermement leur intention de quitter la rue Jeune-Homme avant même le début des travaux de construction de la nouvelle autoroute. Pour M. Almas Tremblay, qui souhaite que tous soient relocalisés à un endroit qui leur convient, son vœu est clair : être « déplacés dans un secteur de ma ferme à proximité du chemin Saint-Benoît dont il faudrait dézoner, avec l'approbation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), les emplacements afin de permettre la construction de nos quatre maisons, près d'une conduite d'aqueduc passant sur mes terres. » (mémoire, p. 3). En somme, advenant l'impossibilité de pouvoir se reloger sur sa ferme, il souhaiterait lui aussi être relocalisé ailleurs. En audience publique et dans son mémoire, il s'est montré disposé à remettre au MTQ « pour la somme de 1 \$ toute l'emprise nécessaire qui permettrait la construction de la liaison entre le chemin Saint-Benoît et la route 170 » (mémoire, p. 3). Pour sa part, M. Martin Tremblay préconise l'option D qui consiste au raccordement de la route 170 existante à l'autoroute 70 par une bretelle donnant accès à la rue Jeune-Homme. Cette option « rassemble la majorité des gens touchés par le projet d'autoroute », précise-t-il dans son mémoire (p. 3). En dépit de ses propos, M. Martin Tremblay s'est tout de même rallié à l'option E-2 à la fin de la deuxième partie de l'audience publique.

Par ailleurs, le Conseil du travail FTQ Saguenay-Lac-Saint-Jean a proposé comme solution de « ne pas couper les lots en deux, mais de tenter de passer sur la ligne mitoyenne des lots » afin de minimiser l'impact que les agriculteurs subiraient sur leurs propriétés (mémoire, p. 3).

L'élargissement de la route 170 à Saint-Bruno

Deux mémoires provenant de Saint-Bruno ont été déposés : l'un par un résidant de la rue Paré qui y avait annexé une liste de 19 signatures de résidants de ce secteur, l'autre par la municipalité de Saint-Bruno. L'unique préoccupation de ces deux mémoires a trait au bruit généré par l'achalandage accru sur l'autoroute. Plus spécifiquement, le citoyen de Saint-Bruno demande au MTQ de financer à 100 % une analyse statistique du bruit afin de savoir

si les normes sont dépassées à l'intérieur des limites de Saint-Bruno et, si nécessaire, d'assumer les coûts touchant la correction du bruit ou la sécurité » et ce, sur une période de sept ans (mémoire de M. Gilles Boily, p. 1).

Lors de l'audience publique, il a mentionné que l'augmentation de la circulation engendrée par l'autoroute causerait une modification de l'environnement routier dans la municipalité de Saint-Bruno. Il a précisé que l'autoroute s'arrêterait vraiment aux limites de Saint-Bruno, de sorte que le trafic s'engouffrerait automatiquement dans un entonnoir en entrant dans la municipalité » (*id.*, séance du 16 décembre 1997, en soirée, p. 19).

Quant au mémoire de la municipalité de Saint-Bruno, il constitue un appui du conseil, par voie de résolution, au mémoire du citoyen dans ses revendications auprès du MTQ.

Chapitre 3

La justification du projet

La commission examine dans ce chapitre les trois principaux éléments justificatifs soumis par le promoteur. Elle rappelle le contexte général, les objectifs et l'appui exprimé par la population, et traite de la sécurité routière, du soutien au développement économique et de la circulation routière.

Le projet de lien routier entre Jonquière et Saint-Bruno s'inscrit dans le contexte général de la réalisation d'une autoroute à partir d'Alma jusqu'à La Baie. Ce projet de lien routier Alma-La Baie fait partie des attentes régionales depuis 1970. Son but ultime est de relier la sous-région du Saguenay à celle du Lac-Saint-Jean.

Le promoteur propose cinq objectifs au projet de lien routier Alma-La Baie (document déposé DA2) :

- séparer la circulation rapide de transit de la circulation à caractère local ;
- augmenter la capacité, la fluidité et la sécurité de la circulation sans diminuer outre mesure l'intégrité des milieux physique et humain ;
- relier les pôles d'activité et desservir adéquatement les équipements urbains ;
- assurer une croissance efficace de la structure industrielle existante dans le corridor Alma-La Baie ;
- garantir une desserte favorable à la promotion des activités économiques de la région.

L'appui exprimé par la population

Le projet a reçu de nombreux appuis dès son origine dans les années 1970. Son caractère prioritaire a été rappelé dans la planification stratégique régionale du Saguenay-Lac-Saint-Jean. L'exercice de cette planification a été conduit par des états généraux qui regroupaient 657 décideurs, soit des représentants élus des paliers municipal, régional et national, ainsi que des représentants issus des milieux industriel, touristique, socio-économique et culturel.

Une pétition regroupant près de 50 000 signatures de personnes du Saguenay-Lac-Saint-Jean fut déposée à l'Assemblée nationale du Québec dans le but de prier le ministre des

Transports de compléter l'autoroute Alma-La Baie. Le projet est conforme au schéma d'aménagement des deux MRC concernées. Il a également reçu l'appui de la Ville de Jonquière et de la municipalité de Saint-Bruno. De plus, de nombreux organismes et citoyens ont signifié leur appui au projet au cours des séances publiques tenues par la commission, comme le Regroupement des entreprises de Jonquière et l'Association des gens d'affaires du secteur Arvida. L'entente du 23 juin 1997 signée par le maire de Jonquière, le ministre des Transports et le premier ministre porte sur un certain nombre d'interventions majeures dans la ville de Jonquière quant à son réseau routier. Ces interventions concernent les travaux de construction de l'autoroute et des échangeurs qui font l'objet du mandat de la commission (mémoire de la Ville de Jonquière et de la Société de développement de Jonquière, annexe 2).

En revanche, l'Association des gens d'affaires du secteur commercial de Kénogami s'oppose au projet, de même qu'un groupe de commerçants de Jonquière et le copropriétaire du Motel Princesse. Ils craignent que le projet n'écarte la circulation du centre-ville et des secteurs à concentration commerciale de Jonquière et, de ce fait, ne porte préjudice à leurs activités commerciales ou d'affaires.

Une vingtaine de producteurs agricoles s'opposaient au projet au début de la première partie de l'audience publique. Cependant, à la suite des modifications qui les ont satisfaits au moins partiellement, la quasi-totalité donne désormais son accord au projet.

La sécurité routière

La réduction de la mortalité et des dommages corporels et matériels représente pour la commission la justification la plus importante du projet, sur le plan humain et sur le plan de la responsabilité des services publics. Elle en examine donc la situation actuelle à l'égard de la sécurité routière ainsi que l'amélioration que pourrait apporter la réalisation du projet autoroutier.

La situation actuelle

Selon les statistiques de la Société de l'assurance automobile du Québec, dans le secteur routier qui pourrait être évité par le projet d'autoroute, 6 accidents mortels ont été dénombrés de 1993 à 1995, de même que 19 accidents avec blessés graves, 167 accidents avec blessés légers et 826 accidents avec dommages matériels.

Le taux d'accidents représente le nombre d'accidents par kilomètre de route, en fonction des débits de la circulation. Un taux est critique quand il dépasse un certain seuil défini à partir du taux d'accidents moyen pour une section de route ; il est calculé selon une formule reconnue. Certaines intersections actuelles présentent un taux d'accidents dépassant ce seuil. Il s'agit des intersections où la route 170 croise la rue Panet, le boulevard des Étudiants, la rue de Montfort, la rue Saint-Hubert, la rue Saint-Dominique, la rue Saint-Jean-Baptiste et la jonction ouest du boulevard Harvey. Par exemple, à l'angle du

boulevard Harvey Est et des rues Price et Sainte-Famille, sur une longueur de 1,7 km, on dénombre 14 000 véhicules par jour avec un taux d'accidents de 8,5. Il s'agit du tronçon présentant le taux le plus élevé pour la route 170 (tableau 3.1).

Tableau 3.1 Les accidents sur la route 170 et le boulevard Harvey

| Tronçon de route | | Longueur km | DJMA ¹ véhicules/ jour | % camions | Nombre camions | Nombre accès/km | Nombre accidents | Taux d'accidents ² |
|-------------------------|-------------------------|----------------|---|--------------|-------------------|--------------------|---------------------|----------------------------------|
| DE | À | | | | | | | |
| Route 170 | | | | | | | | |
| A-70 | Mathias | 2,5 | 28 000 | 7,9 | 2 212 | 5 | 154 | 2,0 |
| Mathias | boulevard Mellon | 1,0 | 30 000 | 7,0 | 2 100 | 25 | 99 | 3,0 |
| Boulevard Mellon | boulevard René-Lévesque | 2,1 | 30 000 | 6,2 | 1 860 | 20 | 143 | 2,1 |
| Boulevard René-Lévesque | boulevard Harvey Est | 1,1 | 21 000 | 6,7 | 1 407 | 3 | 136 | 5,4 |
| Boulevard Harvey Est | Price/Sainte-Famille | 1,7 | 14 000 | 8,0 | 1 120 | 35 | 222 | 8,5 |
| Price/Sainte-Famille | boulevard Harvey Ouest | 3,1 | 10 000 | 9,3 | 930 | 12 | 147 | 4,3 |
| Boulevard Harvey Ouest | limite Jonquière | 7,2 | 8 900 | 9,1 | 810 | 5 | 105 | 1,5 |
| Boulevard Harvey | | | | | | | | |
| Route 170 Est | Saint-Hubert | 1,4 | 13 500 | 2,9 | 392 | 22 | 251 | 12,1 |
| Saint-Hubert | Saint-Jean-Baptiste | 1,1 | 14 000 | 2,6 | 364 | 10 | 228 | 13,5 |
| Saint-Jean-Baptiste | route 170 Ouest | 1,8 | 6 000 | 8,8 | 528 | 7 | 34 | 2,9 |

Source : document déposé DA10.1

1. DJMA : débit journalier moyen annuel.
2. Taux d'accidents : nombre d'accidents par kilomètre.

La route 170 présente de nombreux accès, jusqu'à 35 au kilomètre. Il s'agit d'accès privés par lesquels les usagers sortent de leur propriété ou y entrent, soit d'avant, soit en marche arrière. Ils doivent s'arrêter pour laisser passer la circulation et entrer chez eux. Ces accès représentent des obstacles importants à la circulation et causent des accidents majeurs.

L'amélioration prévue

Certains éléments expliquent le niveau de sécurité élevé d'une autoroute par rapport à celui d'une route principale comme la route 170. Sur une autoroute, le contrôle des accès est total puisque aucun accès résidentiel n'est permis. Cet aspect s'avère important pour la sécurité. Une étude américaine démontre en effet que, sur une route régionale, lorsque l'on dépasse 12 accès au kilomètre, le taux d'accidents double¹.

1. Vergil G. Stover *et al.* *Acces Management as a Congestion Management Strategy*, Texas Transportation Institute in First National Access Conference. U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration. 1993, p. 206 (document déposé DA10, p. 1).

Le motif de déplacement de son conducteur influence la vitesse d'un véhicule. Le déplacement local est à l'opposé du déplacement de transit. Le déplacement local s'effectue sur une courte distance et amène le conducteur à adopter une vitesse souvent moins élevée. Par contre, le voyageur en transit, par exemple un camionneur qui fait une livraison, a tendance à garder une vitesse plus élevée puisqu'il n'a pas de motifs d'arrêter en cours de route. Ces différences de vitesses sont reconnues comme facteurs importants d'accidents. À l'encontre de ce qui est observé sur la route 170, une autoroute ne connaît pas les conflits entre la circulation locale et celle de transit. À ce titre, elle est donc supérieure en matière de sécurité.

Une autoroute n'a pas d'abords fixes et durs, ni de carrefours à niveaux. Par exemple, sur la route 170, la majorité des accidents se produisent aux carrefours à niveaux. Une autoroute n'a pas de feux de circulation, ni d'arrêts toutes directions. Elle n'a aucun dispositif de contrôle de la circulation. L'absence d'intersections rend impossible le virage à gauche qui est une cause fréquente d'accidents.

En matière de design, une autoroute présente des rayons de courbure plus grands, donc plus sécuritaires. Les pentes sont également limitées. On mesure l'importance de ce facteur pour les autobus et les camions quand on considère l'accident récent survenu aux Éboulements. Enfin, sur une autoroute, les usagers vulnérables sont exclus, soit les piétons, les motoneigistes et les cyclistes.

Tous ces facteurs expliquent le niveau de sécurité élevé d'une autoroute. Le taux moyen d'accidents d'une autoroute au Québec est de 0,8, soit un niveau de sécurité trois fois supérieur à celui d'une route régionale comme la route 170.

Le projet autoroutier à l'étude améliorerait de façon notable la situation des accidents relatifs aux déplacements dans l'axe est-ouest du secteur de Jonquière. Pour reprendre l'exemple de l'angle Harvey-Price-Sainte-Famille, pour un même volume de circulation, le taux d'accidents passerait de 8,5 à 0,8, soit de 222 accidents à seulement 22.

Par ailleurs, le trafic résiduel sur la route 170, après la construction de l'autoroute, serait diminué à l'instar du taux d'accidents. Il y aurait moins de trafic routier et, par conséquent, moins de conflits d'usage. Le taux d'accidents pourrait y passer à 2,3 selon le MTQ.

Alors, au lieu d'un taux de huit sur une route comme ça, s'il y avait juste du trafic local, on devrait retrouver un taux de l'ordre 2,3. Ça fait quatre fois moins.

(M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 19 novembre 1997, en après-midi, p. 69)

Par ailleurs, le promoteur prévoit aménager cinq échangeurs, complètement sécuritaires, de type trompette, sans effet sur la fluidité de la circulation. Les voitures peuvent s'y engager à une vitesse de 70 km à l'heure. Seul l'échangeur Mathias est prévu de type losange. Le MTQ essaie de limiter le nombre d'échangeurs pour éviter les conflits d'usage ou pour des raisons de coût. La balise utilisée comme référence par le MTQ est d'un

échangeur aux huit kilomètres en milieu rural et d'un échangeur aux trois kilomètres en milieu urbain.

Le soutien au développement économique

Le promoteur invoque le soutien au développement économique comme l'une des justifications du projet. Il y a donc lieu ici d'examiner le portrait de l'économie régionale, la contribution de l'autoroute à la localisation d'entreprises et l'avantage concurrentiel qu'elle peut représenter. Par contre, il faut considérer le risque d'étalement urbain qu'elle pourrait produire.

Le portrait de l'économie régionale

Selon le ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie, les investissements consentis dans la région en 1994 ont atteint 1,3 milliard de dollars. La valeur des expéditions manufacturières pour cette même année a été de 3 milliards et les ventes au détail ont représenté 1,8 milliard.

Troisième plus grande région du Québec après la Côte-Nord et le Nouveau-Québec, avec un territoire de 104 086 km², le Saguenay–Lac-Saint-Jean bénéficie de ressources abondantes : bois, énergie, mines et agriculture. L'exploitation et la transformation de ces ressources exigent des échanges nombreux entre le Saguenay et le Lac-Saint-Jean. L'économie de la région dépend donc des liens entre ces deux sous-régions.

La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean compte 295 000 habitants, dont 75 % habitent le corridor Alma–La Baie. Malgré sa vaste superficie, la région est fortement urbanisée, ce qui occasionne de nombreux déplacements quotidiens entre les centres urbains. Toutefois, depuis les années 1970, la région affiche un solde migratoire négatif et une réduction de son poids démographique par rapport à l'ensemble du Québec. La région voit notamment le nombre de ses jeunes diminuer et sa population générale vieillir. Selon les données de 1997, la ville de Jonquière regroupait une population de 59 734 habitants.

D'après les données de Statistique Canada, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean affichait au troisième trimestre de 1997 le troisième plus bas taux d'activité au Québec (59,5 %), le deuxième plus haut taux de chômage (14 %) et le deuxième plus bas taux d'emplois (51,2 %). Même si les acteurs régionaux concernés par le développement économique demeurent optimistes, ces données sur le taux d'activité et le chômage demeurent inquiétantes. De plus, le taux de création de nouvelles entreprises au Saguenay–Lac-Saint-Jean est parmi les plus faibles du Québec. Des réductions d'effectif ont été observées dans les grandes entreprises de la région : par exemple, Alcan embauchait 10 000 travailleurs il y a une dizaine d'années contre seulement 5 000 aujourd'hui, pour une production supérieure. Toutefois, le projet majeur d'Alcan à Alma est susceptible de modifier la situation régionale de l'emploi.

L'autoroute comme facteur de localisation d'entreprises et comme avantage concurrentiel

Le promoteur et la Ville de Jonquière voient dans l'autoroute projetée un facteur de localisation industrielle. C'est que les parcs industriels existants sont situés à proximité du tracé proposé pour le projet routier. De nombreuses entreprises se développent et s'installent habituellement près des axes de circulation rapide et des échangeurs. Ainsi, des conditions favorables au développement commercial et industriel sont créées par la facilité d'accès au réseau routier :

La présence d'une voie de circulation rapide, constituant un des principaux facteurs de localisation pour les entreprises, contribuera positivement à leur accessibilité et favorisera l'implantation de nouvelles entreprises industrielles et commerciales de grandes surfaces dans le prolongement de l'échangeur Panet (René-Lévesque), permettant d'augmenter l'attrait de Jonquière pour la clientèle extérieure.

(Mémoire de la Ville de Jonquière, p. 4)

Malgré la faiblesse relative de son économie, le Saguenay-Lac-Saint-Jean n'en demeure pas moins une région dynamique. En témoignent certaines initiatives de développement dont quelques-unes sont relativement récentes : le Centre québécois de recherche et de développement sur l'aluminium, le Centre de haute technologie de Jonquière, le Centre de formation et de développement de la métallurgie à La Baie, les Groupes d'application des matériaux d'aluminium et du papier, le Centre d'innovation et de développement expérimental de Chicoutimi et le Centre intégré multiservices en entrepreneuriat de Jonquière. Pour se positionner encore davantage et profiter de toutes les occasions de progrès, la région a besoin de développer son entrepreneuriat et doit compter sur des outils appropriés de développement.

L'accès à une voie rapide peut représenter un avantage concurrentiel non négligeable pour une entreprise. Les temps de déplacements et les kilomètres à parcourir ont une valeur économique qui fait partie des coûts pris en compte dans les processus globaux de l'entreprise. Les coûts et les délais de transport sont des facteurs concurrentiels importants. Chaque minute supplémentaire occasionnée par le transport et chaque kilomètre supplémentaire représentent, sur une base annuelle, des coûts importants qui peuvent réduire la rentabilité d'une entreprise. L'accès à une voie rapide est d'autant plus important que les entreprises sont en interconnexion avec les infrastructures majeures de transport de la région, soit les deux ports de mer en eau profonde ouverts à longueur d'année, les installations aéroportuaires et le réseau ferroviaire.

La région du Saguenay-Lac-Saint-Jean se trouve naturellement désavantagée par l'éloignement et l'isolement créés par la Réserve des Laurentides. Par contre, le fait de relier le Saguenay au Lac-Saint-Jean par une autoroute offrirait un avantage concurrentiel à la région, à la fois pour les entreprises des secteurs primaire et secondaire et pour les commerces, lesquels pourraient ainsi étendre leur marché.

Le risque d'étalement urbain et d'exode de la clientèle

Un certain nombre de marchands et de gens d'affaires craignent que le projet autoroutier, en facilitant la circulation automobile, ne favorise l'activité commerciale de Chicoutimi. C'est que cette grande ville est déjà bien pourvue sur le plan de l'offre commerciale et exerce un attrait permanent sur les entreprises et les clients. Certains craignent que l'infrastructure routière projetée n'ait pour effet de confirmer le renforcement de l'activité économique de Chicoutimi par rapport à Jonquière et de consolider le positionnement de Chicoutimi comme pôle de service et de développement :

Si les autoroutes ou les voies rapides ne génèrent pas automatiquement le développement des activités, on peut par contre dire que les infrastructures de transport ont un rôle amplificateur des tendances existantes.
(Document déposé PR3.2, p. 24)

Par ailleurs, certains estiment que les prévisions de la Ville de Jonquière en espace de développement industriel et commercial sont surestimées et ne correspondent pas aux besoins réels. La progression démographique et l'augmentation du nombre d'entreprises ne justifient pas, selon eux, l'affectation de nouveaux terrains à des fins commerciales ou industrielles autour des échangeurs projetés : « Le seul obstacle [...] c'est la Ville de Jonquière qui, au début, avait prévu de l'espace pour 200 000 personnes. En 1976, il y avait 65 339 personnes. On prévoyait pour l'an 2006 130 000 personnes et pour l'an 2040, 200 000 personnes » (mémoire de la Ferme laitière Poinvi, p. 5).

Le promoteur admet que le projet autoroutier pourrait avoir un effet sur le déplacement des commerces. En effet, la baisse prévue du volume de circulation sur la route 170 risque de toucher certains commerces qui bénéficient de la clientèle des voyageurs en transit. Cependant, le MTQ n'a pas étudié ce phénomène et n'a pas de documentation sur les établissements qui pourraient être concernés, sur leur chiffre d'affaires, le profil de leur clientèle et leur capacité de s'adapter à la nouvelle situation. Toutefois, ce risque d'exode de la clientèle et de déplacement de certains commerces n'est pas sans solutions ou mesures préventives.

Parmi les solutions, il y a d'abord la spécialisation des commerces. Certains créneaux commerciaux pourraient être développés et des approches particulières, mises au point. La Chambre de commerce de Jonquière voit dans ce projet une occasion pour les gens de commerce d'élargir le marché qu'ils servent actuellement. En effet, le lien routier favoriserait le déplacement de la population régionale et ferait en sorte de faciliter l'accès aux principales artères de Jonquière :

Je suis un Baieriverain, il m'arrive assez régulièrement de venir faire des achats à Jonquière, pour des éléments que je ne peux pas retrouver chez moi, dans des secteurs où il y a des commerces qui exploitent des créneaux spécifiques, dans des secteurs où il y a des commerces qui sont mieux tenus

que des commerces équivalents à Chicoutimi. Et il est clair que j'aurais tendance à venir plus souvent si la circulation était plus facile.
(M. Bruno Minier, séance du 17 décembre 1997, p. 43)

Le projet autoroutier permettrait la libre circulation des consommateurs, des biens et des services. Il favoriserait une compétition entre les municipalités, moins fondée sur l'accessibilité que sur des critères strictement commerciaux (qualité du service, spécificité, produits offerts, accueil, etc.). Ainsi, il resterait aux commerçants de Jonquière à exploiter leur avantage concurrentiel, lequel pourrait être mis en valeur par la municipalité pour attirer la clientèle. Alors que l'absence de lien routier confine les entreprises principalement à Chicoutimi et à La Baie, là où la concentration urbaine est la plus grande, la réalisation du projet routier ferait que Jonquière, Chicoutimi et La Baie seraient à égalité quant à leurs perspectives de progrès et de développement.

La Société de développement de Jonquière et la Ville de Jonquière ont adopté une stratégie de développement économique et prévu un certain nombre de mesures d'accompagnement destinées aux entreprises qui désirent s'installer dans la ville. La Chambre de commerce de Jonquière a l'intention d'offrir un soutien aux commerçants qui pourraient voir une partie de leur clientèle déviée à cause du projet routier. Des mesures d'aide, de réorientation ou de réorganisation sont également envisagées.

Parmi les mesures préventives et les solutions pour orienter la clientèle, la signalisation joue un rôle important. Une signalisation efficace et bien située permettrait d'identifier clairement le centre-ville de Jonquière et d'indiquer les services offerts aux voyageurs. Elle permettrait ainsi d'atténuer les effets négatifs possibles du contournement sur les commerces bénéficiant actuellement de l'activité de transit. Elle devrait être mise au point avec les commerçants concernés.

En 1975, la ville de Jonquière a été constituée par la fusion des quatre municipalités d'Arvida, de Kénogami, de Jonquière et de la paroisse de Jonquière. Cette fusion a eu pour effet de créer au sein de la même municipalité trois centres-villes et plusieurs petites zones commerciales. En 1984, la Ville de Jonquière a institué un programme de revitalisation et a investi dans le centre-ville traditionnel de Saint-Dominique, dans celui de Kénogami et dans celui d'Arvida. Ce programme n'a pas été complété par manque de ressources financières.

La reprise du programme de revitalisation du centre-ville pourrait représenter une mesure compensatoire collective pour le préjudice que pourraient subir les commerçants qui verraient leur clientèle déplacée à cause du projet autoroutier. Le programme de revitalisation pourrait utilement viser deux objectifs : le soutien aux entreprises commerciales et aux places d'affaires et l'amélioration de l'attrait des artères commerciales. Ainsi, des façades pourraient être rénovées, des entrées réaménagées, des stationnements publics rendus disponibles, des petits parcs de quartier créés, l'affichage embelli, les berges de la rivière mises en valeur, l'activité commerciale du centre-ville redéployée, etc. De cette façon, les clients et les commerçants de Jonquière pourraient

redécouvrir l'avantage économique de créer de la beauté et de l'esthétisme dans leurs rues. Dans leur recherche de complémentarité et leur saine compétition avec Chicoutimi et La Baie, ils pourraient apprécier la valeur culturelle de leur ville et le bénéfice commercial que représente un environnement harmonieux et sécuritaire. Du coup, leur qualité de vie en serait accrue, de même que la force d'attraction de leur ville.

La circulation routière

Comme il s'agit d'une infrastructure de transport, les besoins de déplacements en voiture ou en camion sont normalement à la base de la justification d'un projet autoroutier. C'est pourquoi il convient de se questionner quant au volume actuel de la circulation et au volume prévu, quant à l'état des infrastructures existantes et au besoin de voie rapide.

Le volume actuel et le volume prévu

Actuellement, pour leurs déplacements dans l'axe est-ouest, les automobilistes et les conducteurs de véhicules lourds utilisent la route 170 qui présente les volumes de circulation (débits journaliers moyens annuels) suivants : de 9 000 à 40 000 véhicules par jour aux carrefours ; de 8 900 à 30 000 véhicules par jour entre les carrefours. Les camions représentent de 6 % à 10 % de ce volume.

Certains carrefours éprouvent des problèmes d'écoulement de la circulation. Notamment sont congestionnés, le soir, les carrefours de la route 170 avec l'autoroute 70 actuelle, avec la rue Mathias, avec la rue Saint-Philippe et avec le boulevard Panet, lequel est également congestionné le matin. Selon la tendance, les carrefours de la route 170 avec le boulevard Mellon et la rue Saint-Dominique seront congestionnés le soir dans quelques années.

À l'ouverture du lien routier Jonquière–Saint-Bruno, des débits journaliers de 8 700 à 25 000 véhicules par jour sont prévus. L'augmentation annuelle prévue est de 1 %. Or, la norme de justification d'une autoroute est de 8 000 véhicules par jour.

Le ministère des Transports considère que l'autoroute est pleinement justifiée. Le volume de circulation dans la partie est se situe à peu près à 8 700 véhicules par jour, et on considère qu'une autoroute est justifiée à partir de 8 000. C'est quand même 10 % de plus que la limite inférieure.
(M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 19 novembre 1997, en après-midi, p. 57)

Le diagnostic de la situation actuelle

L'actuelle route 170 possède quatre voies contiguës avec virages à gauche protégés aux carrefours, sauf dans le secteur Kénogami. Dans les limites de Jonquière, cette route est longue de 16,1 km, avec une géométrie et des vitesses variables. Des tronçons ont une vitesse réglementée de 50 km à l'heure alors que d'autres indiquent 80 km ou 90 km à l'heure. Le temps de déplacement est, bien sûr, fonction de la vitesse. Les feux de

circulation, dans la zone de 80 km à l'heure, ont été synchronisés. À Jonquière, la route compte 34 intersections à niveau et 14 feux de circulation. Sept des intersections ont atteint leur capacité maximale.

Le potentiel d'amélioration de cette route-là est très peu élevé. Ça va toujours rester une route avec beaucoup d'intersections, avec des lumières, des croisements à niveau. Donc le potentiel d'amélioration de cette route-là, en terme de sécurité et de fonctionnalité, est relativement peu élevé. Et ça ne rencontre pas les objectifs qui sont visés par le lien routier Alma-La Baie.

(M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 17 novembre 1997, p. 30)

En somme, la configuration de la route 170 actuelle, avec sa géométrie et ses vitesses variables, de même que son nombre d'intersections et de feux de circulation influencent directement les temps de déplacement et la fluidité de la circulation.

Le besoin d'une voie rapide

C'est dans le corridor Alma-La Baie que les mouvements de circulation sont les plus nombreux, les principales entreprises de la région y étant localisées. Une quarantaine de compagnies liées directement au transport routier des marchandises y sont en activité. Le corridor Alma-La Baie compte la moitié des compagnies de taxis de la région, la moitié des transporteurs de voyageurs, le tiers des transporteurs scolaires, les trois cinquièmes des transporteurs ambulanciers et le seul organisme de transport public.

Les usines et installations portuaires d'Alcan à Port-Saguenay, les usines d'Abitibi-Consol à La Baie, Jonquière et Alma, et l'usine de panneaux MDF à La Baie génèrent près de 500 000 mouvements de camions par année. À ces déplacements s'ajoute le trafic routier occasionné par les 2 600 entreprises des secteurs primaire et secondaire et les 2 700 établissements commerciaux, y compris ceux de l'industrie forestière qui produit 35 % du bois d'œuvre du Québec. La future usine d'électrolyse à Alma entraînera également des déplacements nombreux entre le Saguenay et le Lac-Saint-Jean :

L'autoroute Alma-La Baie s'avère essentielle pour faciliter les échanges entre les quatre principales agglomérations urbaines de la région et les grandes concentrations industrielles et commerciales, et les échanges entre les deux sous-régions si intimement liées qui composent le Saguenay et le Lac-Saint-Jean. Elle s'avère essentielle pour la conversion de l'économie et le développement de toute la région. Le tronçon Jonquière est la partie vitale de cette autoroute, sa colonne vertébrale.

(Mémoire de l'Association régionale des commissaires industriels et de la Société de développement économique de Ville de La Baie, p. 7)

La position de la commission

- *Le projet d'un lien autoroutier entre Jonquière et Saint-Bruno est justifié principalement pour des raisons de sécurité routière et accessoirement pour des motifs d'amélioration de la circulation et de soutien à l'activité économique. En effet, le bilan routier actuel est lourd en dommages corporels et matériels. L'amélioration de la sécurité est donc impérative. L'autoroute présenterait un niveau de sécurité au moins trois fois supérieur à celui d'une route de la catégorie de la route 170, et jusqu'à dix fois supérieur à celui de certains de ses tronçons. Selon les tronçons, le volume de circulation prévu à l'ouverture de l'autoroute serait de 8 700 à 25 000 véhicules par jour, alors que la norme de justification du MTQ est de 8 000. Le lien autoroutier représenterait un avantage concurrentiel pour les entreprises existantes et une incitation d'établissement pour de nouvelles entreprises. Il permettrait un certain rattrapage en ce qu'il contribuerait à compléter l'infrastructure routière majeure de base de la région.*

Simple producteurs de matière première au début du siècle, le Saguenay et le Lac-Saint-Jean pouvaient se contenter d'axes routiers secondaires les reliant au fleuve Saint-Laurent pour écouler leur marchandise. Fort à propos, le mémoire de l'Association régionale des commissaires industriels et de la Société de développement économique de Ville de La Baie rappelle que cette économie se tourne de plus en plus vers les petites et moyennes entreprises pour se diversifier et créer des emplois, spécialement dans les 2^e et 3^e transformations des matières premières, où la région commence lentement à démontrer une certaine efficacité. Ces entreprises dépendent grandement des infrastructures mises à leur disposition pour faciliter les échanges au sein de la région. Ces infrastructures routières sont également essentielles à la grande entreprise dont la présence dans la région sera renforcée par l'investissement de 2,2 milliards d'Alcan à Alma.

La nécessité d'un lien autoroutier fonctionnel et sécuritaire dans le corridor Alma–La Baie s'appuie sur le fait que la plus grande partie de l'activité économique et des déplacements y sont concentrés. Or, le projet Jonquière–Saint-Bruno constitue une partie vitale du lien Alma–La Baie.

Ville de La Baie rappelle dans son mémoire que ce projet d'autoroute vise à relier les sous-régions du Bas-Saguenay et du Lac-Saint-Jean ainsi que La Baie et Alma. La commission endosse cette position. Comme Ville de La Baie, elle estime que l'autoroute devrait se rendre le plus près possible du secteur urbain de La Baie et non uniquement aux limites actuelles de la ville. Cela est d'autant plus important que l'autoroute donnerait accès aux installations portuaires et jouerait ainsi un rôle stratégique.

- *Le projet reçoit de nombreux appuis et il y a consensus régional sur son caractère prioritaire. Compte tenu de la rareté des ressources publiques, cette volonté est révélatrice de l'importance accordée par les décideurs et la population à cette infrastructure pour le développement régional. Les commerçants et gens d'affaires opposés au projet par crainte de perdre leur clientèle en transit ont reçu des garanties d'installation d'une signalisation*

efficace et de soutien à la réorganisation de leurs entreprises, si nécessaire. Après modification du tracé proposé, une très grande majorité de producteurs agricoles acceptent le projet.

Compte tenu de l'accord de la commission en ce qui concerne la justification du projet, le chapitre quatre examinera le tracé et ses options, par tronçon, à la lumière des impacts sur l'environnement.

Chapitre 4

L'analyse du tracé en fonction des impacts

Ce chapitre est consacré à l'examen des différentes propositions de tracé qui ont fait l'objet de discussions. Dans un premier temps, la commission présente son cadre d'analyse, puis son analyse proprement dite par secteurs, avant de conclure sur une proposition de tracé.

Le cadre d'analyse

La problématique

Le projet porte sur l'amélioration de la liaison routière entre Jonquière et Saint-Bruno mais, dans les faits, il s'agit de deux portions de route éloignées l'une de l'autre par près de 20 km. Il y a, d'une part, la continuation de l'autoroute 70 qui contournerait par le sud la ville de Jonquière sur une distance de 17,9 km et, d'autre part, l'élargissement de l'actuelle route 170 sur une longueur de 3,4 km entre les 6^e et 8^e rangs à l'entrée de la municipalité de Saint-Bruno (figure 4.4).

Une douzaine d'options ont été portées à l'attention de la commission. Neuf d'entre elles avaient fait l'objet, à un moment ou l'autre, soit de documents déposés, soit d'examen sommaire par le promoteur, tantôt de sa propre initiative, tantôt à la demande expresse du MEF et tantôt à cause du poids des arguments apportés en cours d'audience par les citoyens. Cependant, une seule de ces propositions a véritablement été analysée en détail dans les documents déposés par le promoteur, soit son tracé proposé dans l'Étude d'impact et qui correspond à l'option B.

Datée de février 1997, l'Étude d'impact (document déposé PR3) présente les options A, B et C qui, toutes trois, n'ont de différences que dans le secteur La Ratière. Au moment de la période d'information et de consultation publiques de 45 jours, certaines discussions avec les résidents directement touchés dans ce secteur menèrent à la présentation, par le promoteur, de deux autres options portant les lettres D et E, options qu'il rejeta néanmoins au grand mécontentement des citoyens du secteur qui figureront parmi les principaux requérants de l'enquête et de l'audience publique du BAPE.

De même, à l'extrémité Est du projet dans la municipalité de Jonquière, des producteurs agricoles ont exprimé leur désaccord et apporté des propositions au moment de la séance d'information en septembre 1997. L'une d'elles a fait l'objet d'une demande du MEF au MTQ pour qu'il la considère et l'analyse. C'est l'option appelée « Centre des congrès ». Simultanément, le MEF a demandé au MTQ d'étudier aussi l'éventualité d'élargir l'actuelle route 170 d'est en ouest jusque dans le secteur La Ratière au lieu de construire une autoroute de contournement de Jonquière.

Le MTQ a déposé des avis défavorables en conclusion de chacune des analyses demandées (documents déposés DA1 et DA3), arguant que seul son tracé proposé pouvait être valablement considéré et cela, pour des raisons techniques. Il a invoqué également des raisons de sécurité et de moindre impact pour les agriculteurs et les propriétaires résidentiels et commerciaux (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 17 novembre 1997, p. 35). Déçus, certains producteurs agricoles de ce secteur sont devenus requérants de l'audience publique.

À l'issue de la première partie d'audience et à l'instigation de la commission, le MTQ et les requérants se sont de nouveau rencontrés et les négociations ont mené à la présentation, en deuxième partie, de deux autres propositions appelées « option PM-3 » pour le secteur partant de l'extrémité Est du projet jusqu'au centre-ville et « option E-2 » pour le secteur La Ratière. Dans le premier cas, les discussions ont abouti à la conclusion d'un accord implicite, mais l'unanimité fut impossible dans le secteur La Ratière.

Trois autres propositions soumises en cours d'audience par des participants n'ont pas été examinées par le promoteur qui, séance tenante, a démontré, à la satisfaction de la commission, leurs lacunes sur le plan technique ainsi que les risques et les difficultés qu'elles auraient comportés pour la sécurité et la circulation.

La méthodologie

La commission a décidé de partager en quatre secteurs d'est en ouest son examen du projet (figure 4.4). Le premier, appelé « secteur Est », a comme point d'origine la jonction de l'actuelle autoroute 70 en provenance de Chicoutimi et il s'étend jusqu'au secteur de la rue du Long-Sault dans le centre-ville de Jonquière. Le deuxième vise le « secteur Centre », de la rue du Long-Sault jusqu'à la rue Saint-Jean-Baptiste sur la rive ouest de la rivière aux Sables. Le troisième, le « secteur La Ratière », va de la rue Saint-Jean-Baptiste jusqu'au point de jonction du projet d'autoroute avec la route 170. Enfin, le quatrième secteur concerne le tronçon Saint-Bruno.

Pour chacun des secteurs, la commission a choisi d'analyser des options et des impacts spécifiques avec les mesures d'atténuation soumises par le promoteur. Pour établir son plan de travail, elle a puisé dans le contenu des mémoires reçus et dans les témoignages entendus. Arrivent ainsi en premier lieu les impacts sur le milieu humain tels les résidences et bâtiments, les terres, les commerces du centre-ville, les loisirs et l'industrie touristique, la

qualité de vie et la sécurité. Suivent les impacts sur le milieu naturel ainsi que les coûts rattachés au projet. Pour ce qui est du choix des options étudiées, la commission le motive dans chacun des secteurs.

Le secteur Est de Jonquière

Ce premier secteur étudié pour le contournement de Jonquière est délimité à l'est par son raccordement à l'autoroute 70 qui relie actuellement Jonquière à Chicoutimi. Son extrémité ouest inclut la rue du Long-Sault, à proximité du futur échangeur Saint-Hubert. Sa limite nord comprend les quartiers situés au nord de la route 170 (figure 4.4). Dans son étude d'impact (document déposé PR3), le promoteur a étudié en profondeur l'incidence environnementale et socio-économique d'un seul tracé dans ce secteur et il en a fait sa proposition. Celle-ci a été désignée sous l'appellation de « tracé B ». Cependant, des demandes successives du MEF à la suite des séances d'information ont forcé le promoteur à étudier deux options, soit celle du « Centre des congrès » (document déposé DA1) et celle de l'élargissement de la route 170 actuelle qui traverse la ville de Jonquière d'est en ouest. Elles avaient comme principal objectif de sauvegarder les terres agricoles à haut potentiel localisées au sud du boulevard du Royaume, entre le Centre des congrès et la rue Panet.

La présentation d'une quatrième option s'est avérée nécessaire étant donné l'importance des protestations des agriculteurs touchés par le projet. Des rencontres tenues entre la première et la seconde partie de l'audience, regroupant le promoteur, les agriculteurs concernés et la Ville de Jonquière, ont permis d'en arriver à l'option PM-3 (document déposé DA29). Au cours de la présentation des mémoires, une proposition d'un groupe de commerçants de Jonquière suggérait l'élargissement de la route 170 entre le raccordement est avec l'autoroute 70 et la rue Panet. Cette proposition incluait également le prolongement de la rue du Roi-Georges jusqu'au boulevard Mellon (mémoire du Groupe de commerçants de Jonquière, annexe 7).

Parmi les diverses options soumises à la commission par les requérants et le promoteur, l'option PM-3, le tracé B et l'option Centre des congrès ont été retenus à des fins d'analyse. L'élargissement de la route 170 n'a pas été retenu puisque, comme on le verra lors de l'analyse du secteur Centre de Jonquière, il entraînerait des impacts majeurs. L'élargissement de la 170 jusqu'à la rue Panet, tel qu'il a été proposé par un groupe de commerçants de Jonquière, nécessite soit la continuation de cet élargissement pour traverser Jonquière, donc des impacts identiques à l'option précédente, soit un nouveau raccordement par la rue Panet, ce qui suppose un nouveau design de tracé. Cependant, comme l'option Centre des congrès inclut une partie d'élargissement de la route 170, elle permet à la commission de considérer en partie la proposition du groupe de commerçants de Jonquière.

La description

Le parcours du tracé B se raccorde à l'autoroute 70 existante, à l'est de Jonquière, puis prend la direction sud-ouest, longe le manège militaire et traverse la route 170. Par la suite, une courbe ramène l'autoroute en direction ouest. Elle croise alors la rue Mathias, en traversant le rang 12 et le rang 13 sud-ouest chemin Sydenham. Une nouvelle courbe fait bifurquer la route en direction sud-ouest et traverse ainsi les rangs 4 et 5 du cadastre du canton de Jonquière, au sud de la rue Panet. Finalement, ce projet de tracé longe la limite sud du parc industriel de Jonquière et la rue du Long-Sault (figure 4.1C).

L'option Centre des congrès reprend la même trajectoire que la route 170 jusqu'au Centre des congrès. Par la suite, ce tracé rejoint en direction sud-ouest l'échangeur Panet. Il protège par le fait même le cadre bâti rural de la rue Mathias, les deux tourbières et une grande partie des aires d'alimentation d'hiver du Harfang des neiges. Comme il nécessite un élargissement de la route 170, cela entraîne l'expropriation de plusieurs résidences et commerces (figure 4.1A).

L'option PM-3, pour sa part, adopte relativement le même parcours que le tracé B. Sa particularité se situe entre la rue Lesage et la rue du Long-Sault. Plus au nord dans ce secteur et parallèle aux lignes de lots, ce tracé avantage les terres agricoles. Par contre, il se rapproche davantage des quartiers résidentiels actuels et planifiés en particulier des rues déjà mentionnées (figure 4.1B).

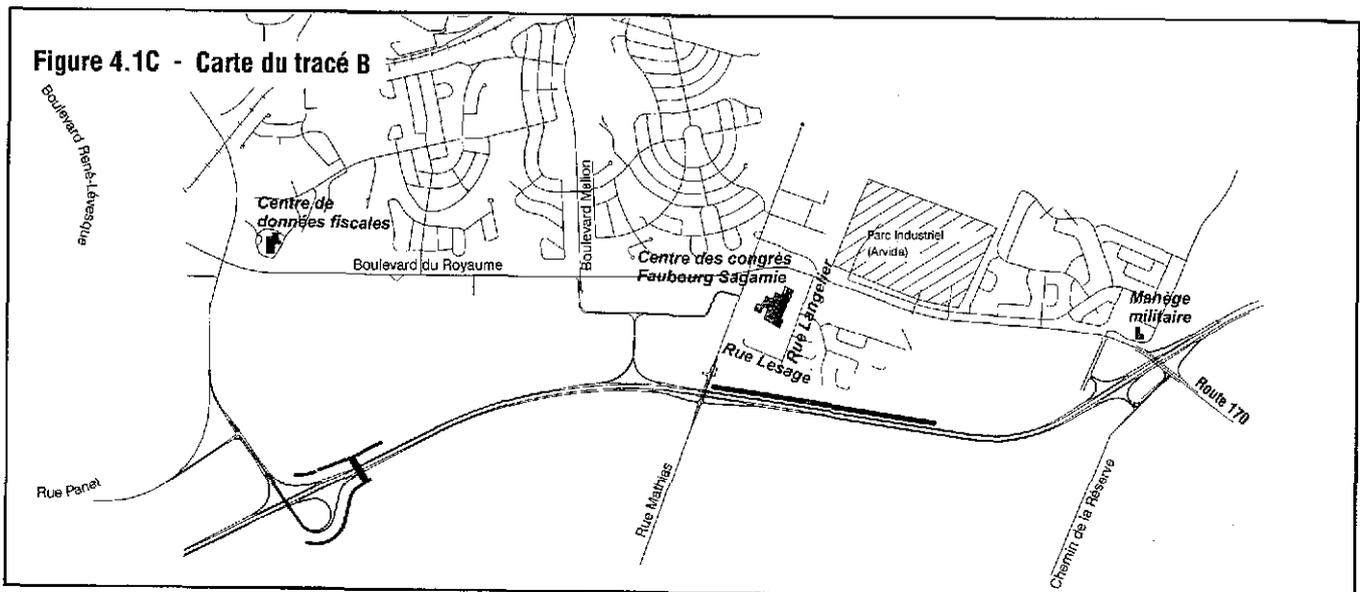
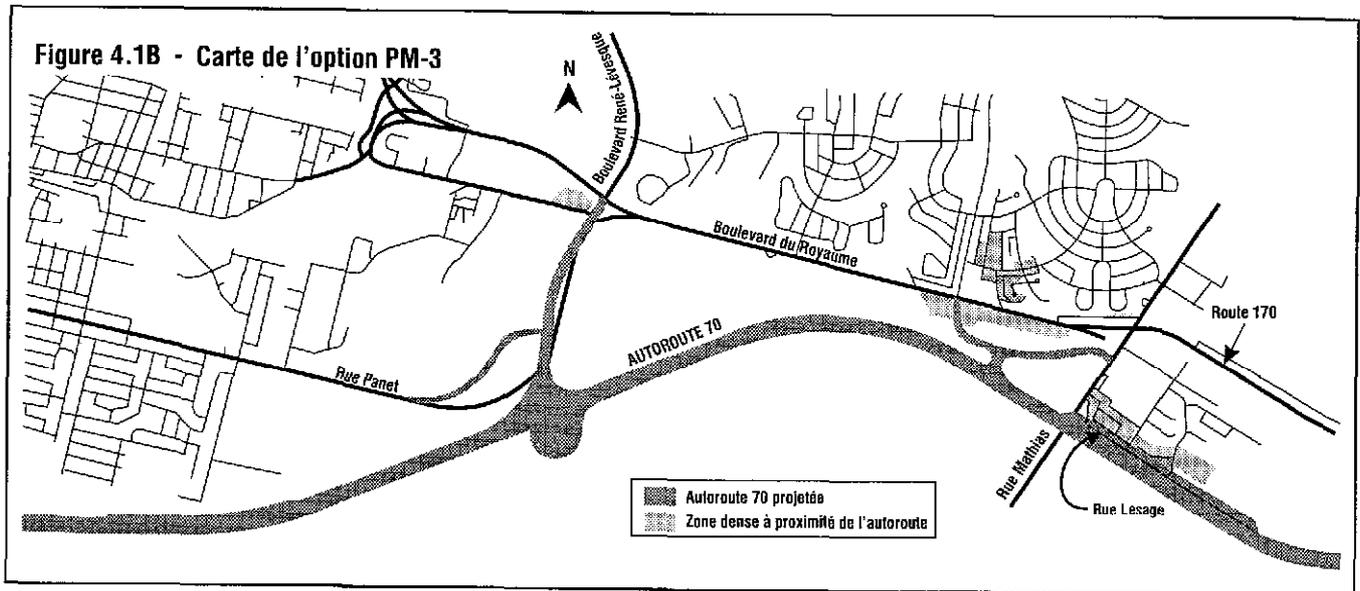
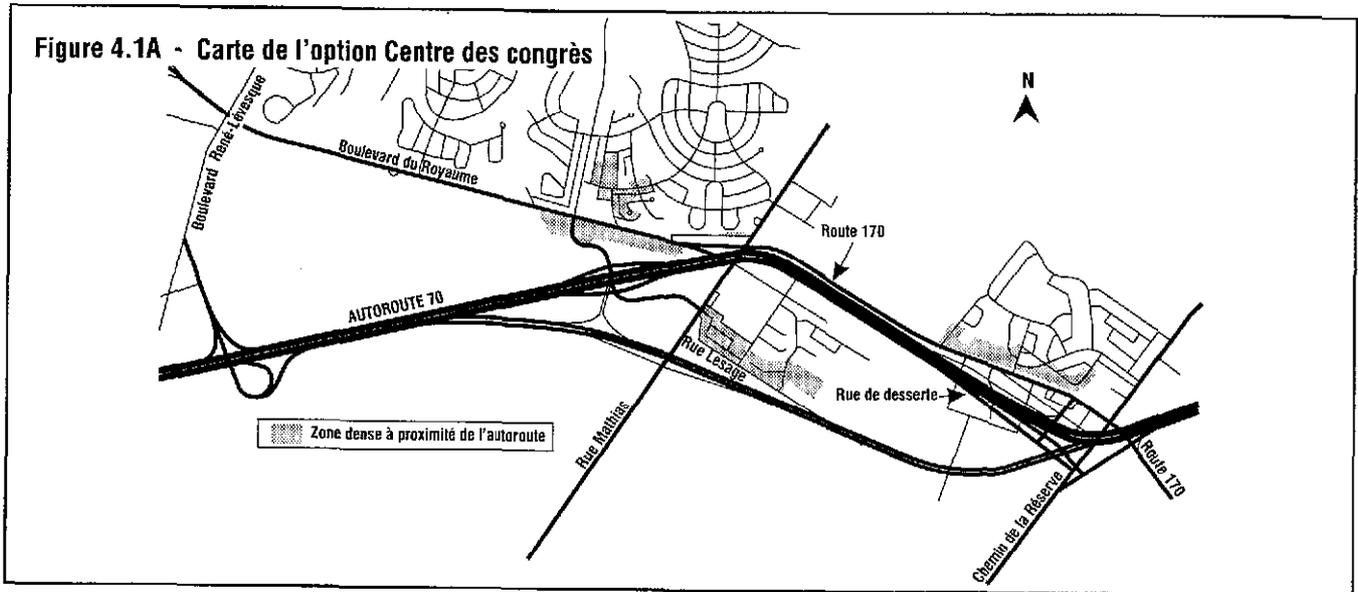
L'analyse

Le milieu humain

Le cadre bâti

En matière d'impact sur le cadre bâti, quatre zones sont particulièrement touchées selon les options considérées. Il s'agit du raccordement est de la route 170, de la rue Mathias, du quartier résidentiel situé au nord du Centre des congrès et du raccordement avec le boulevard Mellon. L'expropriation de résidences et de commerces, le rapprochement excessif des propriétés, l'enclavement ou l'empiétement sur les terrains résidentiels et commerciaux en constituent les principaux impacts. C'est l'expropriation de résidences et de commerces qui génère les impacts les plus grands. Le promoteur considère les indemnités fournies aux propriétaires suffisantes pour atténuer ces impacts et les ramener à un niveau faible.

Figure 4.1 Les options du secteur Est



- Le tracé B et l'option PM-3 Deux secteurs résidentiels sont fortement touchés par les options tracé B et PM-3. Ces secteurs sont le raccordement de la partie sud de la rue Mathias (expropriation de sept résidences) et le raccordement avec le boulevard Mellon (expropriation de deux résidences et d'un commerce).
- L'option Centre des congrès Pour l'option Centre des congrès, les secteurs précités sont peu touchés. Il en est tout autrement des commerces et résidences situés le long de la route 170. En effet, son élargissement nécessite l'expropriation de part et d'autre de la route 170 soit, au nord, de six résidences dans le quartier résidentiel et, au sud, de plusieurs commerces (document déposé DA1, p. 3). Elle produit donc un impact important. Cette option diminue l'aire de stationnement et interfère avec l'accès au Centre des congrès. Elle modifie la fonction de la rue Godbout qui deviendrait une voie de desserte et enclave le quartier résidentiel du côté sud-est du Centre des congrès.

- *Sur la base des impacts en matière d'expropriation pour le secteur Est de Jonquière, la commission considère les options PM-3 et tracé B préférables à l'option Centre des congrès.*

Les terres agricoles

Le choix de l'une ou l'autre des options joue un rôle important sur l'utilisation future des terres agricoles périphériques et même sur la viabilité immédiate ou future de certaines fermes. À preuve, toutes les négociations entre la première et la seconde partie de l'audience ont débouché sur une entente pour la nouvelle option PM-3. D'ailleurs, le désarroi se lisait sur le visage des agriculteurs qui reprochaient à leur association locale (l'UPA) d'avoir accepté, sans aucune contestation, le tracé B.

- Le tracé B et l'option PM-3 Les deux options créent divers impacts sur les terres agricoles, soit les superficies directement perdues, les superficies résiduelles inaccessibles ou difficilement accessibles. Les superficies perdues ou dont l'accessibilité est remise en question représentent un total de 72 ha pour le tracé B et de 113,9 ha pour l'option PM-3. Onze fermes seraient ainsi touchées par le tracé B contre neuf pour l'option PM-3. Cette information quantitative présente cependant un portrait partiel de la pondération des impacts de ces deux options.

En effet, à la première partie de l'audience, les agriculteurs touchés par le tracé B sont venus exprimer leur opposition. Ce tracé passant plus au sud que l'option PM-3 fait en sorte de diminuer les superficies cultivables de trois entreprises agricoles, soit les Fermes C.M. Blackburn, JRG et Luc Lapointe. D'ailleurs, le MTQ avait évalué l'impact comme très fort (document déposé DA30) et moyen pour

l'option PM-3. C'est à cause de ces impacts que ces mêmes agriculteurs ont interjeté appel de la décision de la CPTAQ devant le Tribunal d'appel en matière de protection du territoire agricole. Les mesures compensatoires proposées, telles que des versements de sommes d'argent et la relocalisation des bâtiments, ne les ont pas satisfaits. Les impacts qui en résultent demeurent entre très forts et moyens.

L'option PM-3 permet de conserver une entreprise agricole viable qui, autrement, aurait été perdue.

Le passage de l'autoroute sur les terres agricoles n'a pas seulement pour effet d'en diminuer la superficie en culture par la présence de l'emprise. Il y a aussi une influence possible pour les terres situées au nord de l'autoroute, puisque la « municipalité de Jonquière a prévu un certain développement commercial, résidentiel et industriel » (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 18 novembre 1997, en soirée, p. 30). Ces visées de la municipalité réalisées à partir d'évaluation de la croissance démographique trop optimistes furent remises en question par plusieurs participants lors de l'audience.

Les agriculteurs ont fait part à la commission de leur accord avec l'option PM-3, quoique avec quelques réserves : « À notre avis, ce nouveau tracé ne règle pas tous les impacts sur le milieu agricole, mais serait moins dommageable pour l'agriculture de Jonquière [...] À partir de ces faits, nous désirons informer le Tribunal d'appel que nous sommes d'accord avec le nouveau tracé de l'autoroute et désirons retirer notre demande d'appel à la condition que le nouveau tracé d'autoroute soit autorisé par la CPTAQ, éliminant ainsi l'ancienne section du tracé » (document déposé DA30).

L'option Centre des congrès Cette option, qui utilise une bonne partie de la route 170 jusqu'au Centre des congrès pour se diriger vers l'échangeur Panet, fait en sorte de minimiser de façon importante son empiètement sur les terres agricoles. Cette option jouit donc d'un avantage indéniable par rapport aux autres options.

- *Dans le secteur Est de Jonquière, parmi les trois options soumises, celle qui présenterait le moins d'impact sur le milieu agricole est l'option Centre des congrès. Elle n'empièterait sur aucune terre agricole dans tout le secteur situé à l'est de la rue Mathias. L'empiètement sur les terres agricoles à l'ouest de la rue Mathias serait réduit par le fait qu'elle rejoindrait l'échangeur Panet à partir de la jonction de la rue Mathias et de la route 170. Cependant la commission constate l'accord des intervenants pour l'option PM-3.*

Les commerces et les industries

Les commerces se voient également touchés de diverses manières selon les options. Les principaux impacts à considérer sont la perte d'achalandage pour les commerces, le déplacement des activités du centre-ville vers les terrains adjacents à l'autoroute, l'empiétement sur les propriétés et les expropriations.

Le tracé B et l'option PM-3 La présence d'une nouvelle autoroute éloignée des corridors actuels de circulation entraînera inévitablement le déplacement d'une partie des activités commerciales le long des boulevards du Royaume et Harvey, vers les terrains adjacents à l'autoroute. Cet élément jugé négatif par le promoteur n'a pas fait l'objet d'une évaluation précise. Avec la Ville de Jonquière, il a convenu d'implanter trois échangeurs sur cette petite section de tracé comme mesure de mitigation. Un premier permet l'accès à la route 170 à l'est de Jonquière, un deuxième couvre le boulevard Mellon et la rue Mathias et un troisième, la rue Panet. Ces échangeurs augmentent d'autant l'empiétement sur les terres agricoles.

Cette perte d'achalandage et les occasions offertes par le nouveau tracé vont attirer des services autoroutiers tels les stations-service et les restaurants en périphérie de l'autoroute. Cette tendance favorisera le développement résidentiel et industriel sur des terres agricoles d'excellente qualité. On l'observe déjà de façon évidente sur la carte illustrant l'évolution de l'étalement urbain entre 1964 et 1994 (document déposé PR3.1, annexe 5, carte 5.3.1). Cet impact n'a pas été évalué. Bien au contraire, on considère que cette autoroute aurait un effet favorable sur le développement commercial des espaces prévus à cette fin dans le règlement de zonage de la municipalité, situés entre le boulevard du Royaume et le tracé projeté (document déposé PR3, p. 7-52).

Le projet autoroutier a été remis en question par plusieurs citoyens en raison du fait qu'il pourrait accentuer le pouvoir d'attraction de Chicoutimi. L'effet négatif que cette situation pourrait représenter pour les commerces de Jonquière n'a pas non plus été évalué précisément. Par ailleurs, les trois options permettent un meilleur accès au parc industriel (document déposé PR3, p. 7-52).

L'option PM-3, qui longe encore de plus près le parc industriel, réduit de ce fait l'espace pour son développement futur (document déposé DA29, p. 6). Le Centre des congrès constitue un pôle qui pourrait être desservi par le sud. Une sortie d'autoroute est prévue expressément sur la rue Mathias, à l'ouest du Centre des congrès.

L'option Centre des congrès Les impacts de l'option Centre des congrès sont nombreux : la marge de recul diminuée pour un motel, perte d'espaces à potentiel commercial au sud de la route 170, difficulté plus grande pour les clients des commerces à traverser la route 170 (document déposé DA1, p. 4-5). Par la largeur de l'emprise qu'elle nécessite, l'option de l'élargissement de la route 170 empiète sur le terrain de stationnement du Centre des congrès (document déposé DA1, p. 4).

- *Quelle que soit l'option retenue, les impacts touchant les activités commerciales et industrielles ne seront réellement connus que plusieurs années après la réalisation du projet. À cet égard, la commission ne peut privilégier l'une ou l'autre de ces options dans le secteur Est.*

Les risques d'étalement urbain pourraient cependant faire en sorte de déplacer les pôles commerciaux vers la périphérie de l'autoroute, déstabilisant ainsi l'activité commerciale actuelle au détriment du centre-ville de Jonquière.

Les sentiers de motoneige

Les sentiers de motoneige, qu'ils soient régionaux ou locaux, foisonnent au sud de la partie urbaine de Jonquière.

Le tracé B et l'option PM-3 Les impacts de l'option PM-3 et du tracé B sur le sentier Trans-Québec sont considérés élevés puisqu'il serait traversé à trois endroits, soit à la rue Mathias, à la bretelle Mellon et à la conduite d'Alcan.

L'option Centre des congrès Pour sa part, l'option Centre des congrès ne sectionne ce sentier qu'à la conduite d'Alcan. Les mesures de mitigation prévoient le déplacement des sentiers. Le sentier local est également sectionné au ruisseau Jean-Dechêne. L'impact y est cependant considéré comme faible.

Le promoteur propose au Club de motoneigistes du Saguenay de négocier avec la Ville le droit d'utiliser la future piste cyclable en direction sud, le long de la rivière aux Sables. Cette hypothèse risque toutefois de provoquer un mécontentement accru chez les riverains de la rue Saint-Dominique déjà durement touchés par les nuisances sonores de l'autoroute.

- *À l'égard des motoneigistes, l'option Centre des congrès dans le secteur Est de Jonquière paraît préférable en ce qu'elle occasionnerait un moins grand nombre de sectionnements de sentiers. La commission se demande toutefois si la solution proposée par le promoteur d'utiliser la piste cyclable en périphérie de la rue Saint-Dominique ne risque pas de créer d'autres problèmes, amplifiés de surcroît par le fait que la population concernée n'aurait pas été consultée.*

La qualité de vie

Le climat sonore

Le tracé B et l'option PM-3 Plusieurs résidences subiront une augmentation du bruit dans leur quartier. Ainsi, le quartier résidentiel à proximité du Centre des congrès verra 36 maisons touchées fortement et 28 autres, touchées, moyennement. En se rapprochant de 45 m de la rue Lesage dans l'option PM-3, le MTQ « a pris la limite d'emprise dans la limite des propriétés actuelles » (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 15 décembre 1997, p. 12). Cependant, le MTQ est d'avis que l'impact serait le même. Pour ce qui est du secteur résidentiel à l'extrémité sud de la rue du Long-Sault, on prévoit construire un mur antibruit. L'option PM-3 située plus au nord atteint ce quartier résidentiel de façon plus marquée que le tracé B.

L'option Centre des congrès La proximité du secteur résidentiel de la rue Dubose nécessitera la construction d'un écran antibruit de 1,5 km de longueur par rapport à 0,8 km à proximité de la rue Lesage pour le tracé B. Cette option produit également de multiples impacts sur les quartiers résidentiels situés le long de la route 170, qui ne sont pas touchés par les autres options (document déposé DA1, p. 4).

- *Au chapitre du climat sonore, la commission préférerait, l'option PM-3 et le tracé B dans le secteur Est. Dans son plan d'urbanisme, la Ville de Jonquière prévoit une zone tampon de 122 m entre le milieu de l'autoroute et toute zone résidentielle et de 61 m d'une zone commerciale ou industrielle (document déposé PR3, p. 1.4). Il serait pertinent que le promoteur s'ajuste à cette norme ou prévoit des mesures d'atténuation supplémentaires dans les cas où il y aurait impossibilité de le faire.*

Le paysage

L'intégration des infrastructures aux caractéristiques visuelles du paysage environnant cause problèmes dans cinq zones. Selon les options, les échangeurs de la rue Panet, de la rue Mathias, du raccordement est, le secteur de la rue Dubose située au nord de la route 170, en face du Centre des congrès, ainsi que le secteur de la rue du Long-Sault subissent tout particulièrement des impacts importants.

Le tracé B et l'option PM-3 À l'échangeur de la rue Panet, les travaux de remblayage de plus de 6 m représentent les impacts forts pour le tracé B et l'option PM-3. Les autres éléments de construction constituant un impact important sont l'insertion d'une structure étagée sur la rue Panet, au-dessus de la voie de contournement, et la réalisation d'un pont au-dessus du ruisseau Jean-Dechêne.

Du côté de l'échangeur de la rue Mathias, les impacts les plus forts sont ceux qui concernent les usagers et les résidents de la rue Mathias (document déposé PR3, p. 7-115). Ces impacts sont causés par les travaux de nivellement de 3 m et par la réalisation d'un mur antibruit de 5 m de hauteur. Lors de l'audience, le promoteur a mentionné une hauteur pouvant aller jusqu'à 7 ou 7,5 m (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 17 décembre 1997, p. 64). Comme l'option PM-3 se situe plus près des résidences que le tracé B, principalement du quartier résidentiel de la rue Lesage, les impacts de ces infrastructures savèrent plus importants.

L'échangeur du raccordement est modifié le paysage agricole par l'insertion d'une structure étagée importante et des remblais d'approches (document déposé PR3, p. 7-116).

L'option Centre des congrès L'option Centre des congrès, qui correspond pour une bonne part au tracé de la route 170, n'altère le paysage que dans sa portion ouest.

- *Dans le secteur Est de Jonquière, la commission considère au chapitre du paysage que l'option Centre des congrès s'avérerait de moindre impact.*

La commission a été étonnée de constater en seconde partie d'audience que la Ville de Jonquière et le promoteur n'ont pas informé les résidents des rues Lesage et Mathias des conséquences de l'option PM-3 sur la distance entre l'autoroute et leur terrain. Il s'agit d'une grave lacune à l'égard de l'élémentaire responsabilité de renseigner les citoyens sur un projet qui les concerne directement.

La sécurité

Le tracé B et l'option PM-3 Le nombre et la gravité des accidents sur la route 170 devraient être diminués par ce projet autoroutier. Le nombre d'accidents possibles serait réduit du tiers tout comme le nombre d'accidents mortels (tableau 3.1) en passant d'une géométrie de route régionale à une autoroute (document déposé DA10). Celle-ci répond aux normes les plus strictes en matière de sécurité routière. Les usagers circulant sur une autoroute devraient ainsi être mieux protégés.

L'option Centre des congrès L'option Centre des congrès se distingue des autres options par l'étroitesse de son emprise et la présence d'un séparateur rigide, ce qui est moins sécuritaire par rapport à un terre-plein central. Les mouvements plus difficiles à proximité des commerces de la rue Dubose et les risques de collision avec les piétons constituent des impacts qui déclassent nettement cette option (document déposé DA1, p.1).

- *Dans le secteur Est de Jonquière, le tracé B et l'option PM-3 seraient préférables. Pour la commission, la sécurité des usagers de la voie publique et des résidents a préséance sur les autres facteurs.*

Les milieux biologique et sylvicole

En milieux biologique et sylvicole, les impacts appréhendés sont nombreux (document déposé PR3.1, annexe V, carte 4.2.3) : perte générale d'habitats potentiels pour les oiseaux et les mammifères, modification des cours d'eau, morcellement des friches agricoles et destruction de l'environnement biophysique du ruisseau Jean-Dechêne, perte d'habitats pour l'alimentation hivernale du Harfang des neiges et modification de la végétation typique des tourbières d'une grande valeur écologique. Les impacts du projet sur le plan biophysique n'ont pas fait l'objet d'interventions de citoyens lors de l'audience.

Le tracé B et l'option PM-3

Le tracé B et l'option PM-3 ont des impacts sur le plan biologique considérés dans les deux cas comme forts, et même si l'option PM-3 passe plus au nord (documents déposés PR3, p. 7-11 et DA29, p. 4). Il en est de même pour le morcellement des friches agricoles dans le secteur de l'échangeur de la rue Panet. Les impacts sont cependant atténués après l'application de mesures de mitigation concernant la perte d'habitats pour le Harfang des neiges (documents déposés PR3, p. 7-10 et DA29, p. 4) et la destruction de l'environnement biophysique du ruisseau Jean-Dechêne (document déposé DA29, p. 4). En ce qui a trait au milieu sylvicole, l'impact le plus important serait la destruction d'aires arborescentes qui traversent l'emprise. Cet impact est jugé fort, mais moyen avec les mesures de mitigation prévues. Le déboisement dans les bordures végétales vise tous les arbres de plus de 10 cm. Son impact moyen s'atténuerait toutefois à la suite des mesures de mitigation proposées.

L'option Centre des congrès

L'option Centre des congrès utilise le même tracé que la route 170, sauvegardant ainsi tous les habitats situés au sud-est du Centre des congrès, soit les tourbières (document déposé DA1, p. 2) et l'aire d'alimentation du Harfang des neiges (document déposé PR3.1, annexe V, carte 4.2.3).

- *Dans le secteur Est de Jonquière, la prise en considération des impacts sur les milieux biologique et sylvicole favorise de beaucoup l'option Centre des congrès. Le tracé B et l'option PM-3 seraient nettement moins avantageux.*

Le coût

Le tracé B et l'option PM-3 Selon les études du MTQ, l'option que constitue le tracé B est la moins coûteuse, nécessitant un investissement de 38,4 M\$. L'option PM-3 coûte 1,1 M\$ de plus.

L'option Centre des congrès L'option Centre des congrès s'avère la plus coûteuse avec une estimation de 7,6 M\$ de plus.

Conclusion sur le secteur Est

- *À la lumière des renseignements fournis par le promoteur, des commentaires et représentations des citoyens, et compte tenu de la priorité qu'elle accorde à la sécurité et à la protection du milieu agricole, la commission privilégie l'option PM-3 pour le secteur Est de Jonquière.*

Le secteur Centre

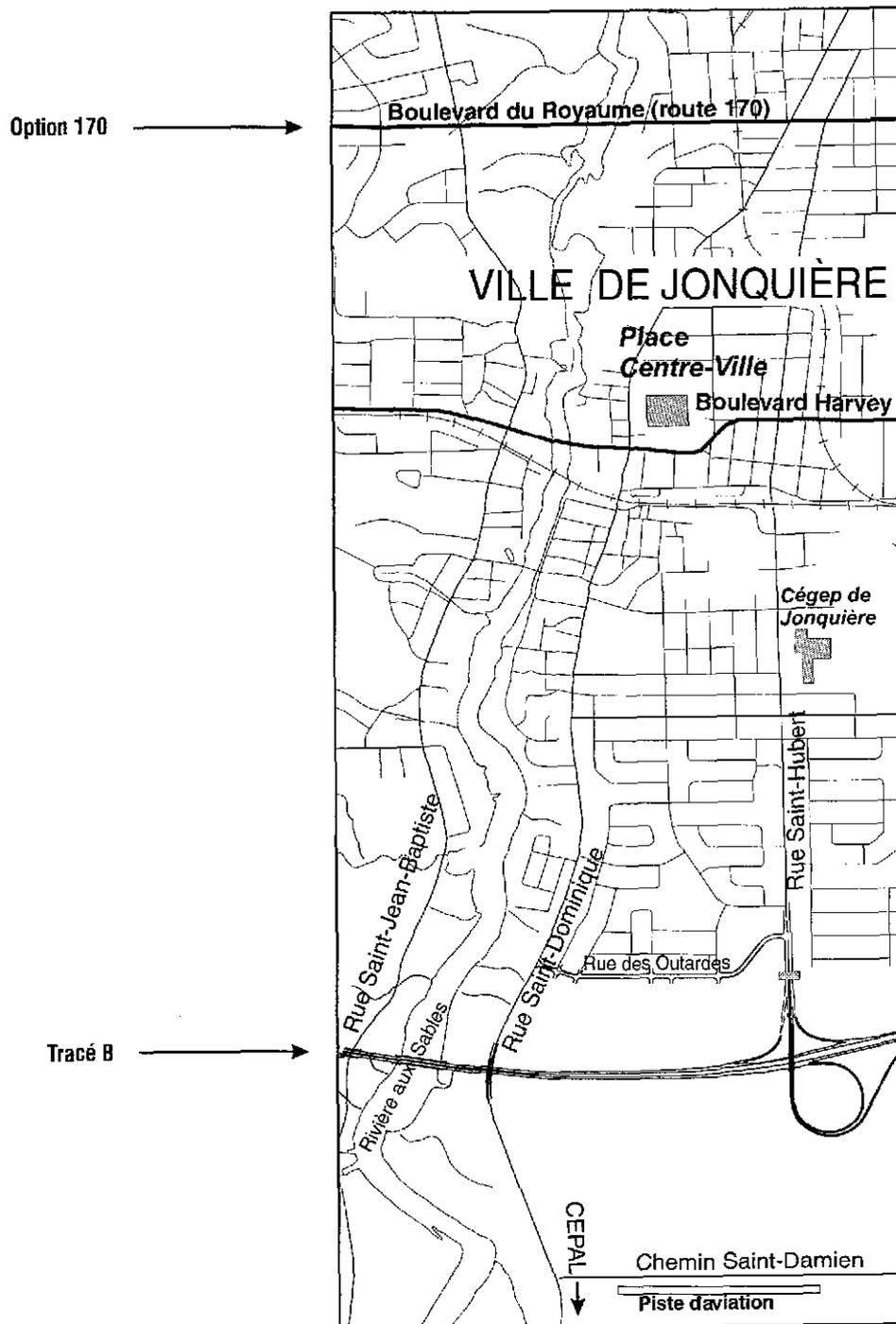
La description

À l'est du secteur Centre se trouvent le projet d'échangeur ainsi que la rue Saint-Hubert et, à l'ouest, la rue Saint-Jean-Baptiste, riveraine, de l'autre côté de la rivière aux Sables qui irrigue le cœur de Jonquière. Au nord se trouvent la zone urbaine et la route 170, appelée boulevard du Royaume, et au sud, la frontière des activités urbaines et rurales.

Seulement deux options visent ce secteur. La première, au nord, concerne l'élargissement de la route 170 d'est en ouest et la seconde, au sud, identifie le tracé proposé par le promoteur, soit le tracé B, qui contourne la zone résidentielle sur des terres agricoles, passe sous la rue Saint-Dominique à la faveur d'une coulée naturelle vers la rivière qui est traversée par un pont à deux travées et aboutit sur sa rive ouest en surplomb de la rue Saint-Jean-Baptiste (figure 4.2).

En raison de la présence du centre-ville de Jonquière, les impacts propres à ce secteur visent particulièrement le milieu humain, quoiqu'il faille tenir compte de quelques superficies boisées au sud ainsi que de familles de sauvagines qui auraient pris habitudes de nidification à l'endroit de la rivière aux Sables retenu pour asseoir les piliers du pont projeté.

Figure 4.2 Les options du secteur Centre



Source : ministère des Transports du Québec, Service du support technique.

L'analyse

Les données disponibles quant à l'option de l'élargissement de la route 170 sont présentées dans le document déposé DA3. Elles couvrent un secteur beaucoup plus vaste, mais fournissent néanmoins un éclairage qui, à défaut d'être circonscrit, s'avère utile.

Pour ce qui est de l'information concernant le tracé B, elle a été largement fournie dans l'Étude d'impact et en cours d'audience.

Le milieu humain

Les résidants et les citoyens qui fréquentent quotidiennement ce secteur ont surtout exprimé leurs inquiétudes devant les possibles expropriations et démantèlements de leurs propriétés et les répercussions du projet de contournement sur la trame commerciale du centre-ville traditionnel de Jonquière. Tout en reconnaissant les avantages du contournement au chapitre de la sécurité, plusieurs craignent une dégradation de leur qualité de vie et une dévaluation de leurs biens immobiliers (chapitre 2).

Le cadre bâti

Option 170 Ce projet fait subir au secteur des impacts forts parce qu'on y trouve un cadre bâti dense à proximité de la route actuelle. Sur l'ensemble du parcours jusqu'au secteur La Ratière, 65 résidences et 11 commerces seraient expropriés. De la jonction Est avec l'actuelle autoroute 70 en provenance de Chicoutimi jusqu'à la limite ouest du périmètre urbain de Jonquière (rue Faïence), cela signifie l'expropriation de 25 résidences unifamiliales et à logements et de 6 commerces. Tous ces chiffres sont peut-être même déjà dépassés puisque, dans sa brève analyse, le promoteur fait remarquer que l'urbanisation s'est étendue en bordure de la route 170 depuis la dernière mise à jour en 1987 (document déposé DA3, annexe 2, p. 5).

Sans autre forme de précision que la reconnaissance « d'un milieu bâti dense à proximité de la route actuelle », le MTQ mentionne que l'impact est particulièrement lourd dans la section qui nous intéresse et qui est appelée « secteur Kénogami ». Aucune mesure d'atténuation n'est envisageable dans ce cas.

Tracé B Ce tracé, situé au sud, à la limite du périmètre urbain, touche des résidants des rues Saint-Dominique et Saint-Jean-Baptiste qui se trouvent dans un milieu à caractère rural, de part et d'autre de la rivière aux Sables.

Sur la rue Saint-Dominique, deux résidences sont expropriées, dont l'une peut être déplacée sur le terrain du propriétaire, et deux autres sont touchées par l'empiétement de l'emprise (documents déposés PR3, p. 7-28 et PR4, figure Q-15.2, p. 32). Dans ce dernier cas, le promoteur estime que le passage de la route en déblai minimise les nuisances du rapprochement. Tant pour les expropriations que pour les empiétements, il qualifie les impacts résiduels de faibles (document déposé PR3, tableau 7.3.2, p. 33-34).

Sur la rue Saint-Jean-Baptiste, plusieurs propriétés sont toutefois touchées fortement. L'une doit disparaître puisqu'elle ne peut être déplacée sur le terrain du propriétaire. Deux autres doivent aussi être expropriées à cause d'un rapprochement excessif de l'emprise projetée (perte de 50 % de la superficie de la propriété) ; l'une d'elles peut néanmoins être déplacée sur le même terrain. Finalement, une quatrième résidence doit être déplacée avec une remise et une piscine hors-terre parce que l'emprise grugerait 11 % de la superficie du terrain, soit la majeure partie de la marge de recul arrière de la propriété (documents déposés PR3, p. 7-28 et PR4, figure Q-15.2, p. 32). Il est prévu des mesures d'atténuation qui, selon le promoteur, ramèneraient les impacts résiduels à un niveau faible dans le premier cas et moyen dans les trois derniers (document déposé PR3, tableau 7.3.2, p. 34-35).

- *Dans le secteur Centre, l'impact de l'expropriation paraît en définitive moins lourd avec le tracé B.*

À quelque 450 m au nord de l'emprise du contournement apparaît un site patrimonial majeur qui a abrité Marguerite Belley, fondatrice de Jonquière, et sa famille en 1847. Pour le moment, deux propriétés sises l'une en face de l'autre sur la rue Saint-Dominique sont présumées être le lieu de la maison Belley. Même si le site n'est pas touché par le projet, le promoteur veut lui accorder une attention particulière « à cause de son intérêt historique et culturel » (document déposé PR3, p. 5-77 et 7-28). Dans une note du 19 janvier 1998, après avoir constaté que la Ville n'avait pas encore fait établir par un notaire une chaîne des titres, l'historien d'architecture Luc Noppen écrit : « [...] ce travail devra être fait un jour ou l'autre. Jonquière ne peut pas se permettre de laisser disparaître les vestiges de cette maison (s'il en reste) ; d'autre part, la Ville ne devrait pas non plus investir dans la conservation ou la mise en valeur d'un site qui ne serait pas le bon » (document déposé D8.3.1).

Finalement, des inventaires archéologiques ont eu lieu en 1984 dans le secteur de la rivière aux Sables, à la hauteur de la traversée de l'éventuelle autoroute, ainsi que sur la rue Saint-Jean-Baptiste, à la même

hauteur (document déposé PR3.1, annexe 5, carte 5.3.4). À ce jour, les sites répertoriés dans la région démontrent qu'elle a été l'objet d'une importante occupation humaine ancienne, préhistorique et historique (document déposé PR3, p. 7-108). Le promoteur entend tenir un inventaire archéologique systématique des superficies retenues pour son projet dès qu'elles seront sa propriété. Il assure que cet inventaire et ses suites seront conformes aux conditions qui assujettissent la recherche archéologique telles qu'elles sont déterminées par la *Loi sur les biens culturels* (L.R.Q., c. B-4) (document déposé PR3, p. 7-117).

Les terres agricoles

Option 170 Cette option, qui traverse un milieu urbain, épargne les terres agricoles et limite *de facto* le problème de l'étalement urbain (document déposé DA3, p. 5 et annexe 2, p. 4).

Tracé B À partir de l'observation de la carte 5.5.1 (document déposé, PR3.1, annexe 5), une ferme laitière et une ferme bovine sont respectivement fortement et très fortement touchées par le tracé B et deux autres fermes laitières le sont aussi, quoique moins. À l'exception de la ferme laitière fortement touchée, elles ne sont pas propriétés des exploitants agricoles (documents déposés PR3, tableau 5.5.3, p. 5-88, PR3, tableau 7.3.8, p. 7-75-77 et PR4, annexe 3, p. 50).

À la ferme propriété de son exploitant, un producteur laitier de la rue Saint-Jean-Baptiste, le tracé et le viaduc prévu au-dessus de la rue Saint-Jean-Baptiste causent un morcellement important et un bâtiment secondaire se retrouve dans l'emprise (document déposé PR4, p. 50). Le promoteur reconnaît que les impacts résiduels y demeurent forts (document déposé PR3, tableau 7.3.8, p. 7-75).

La ferme bovine est louée par un producteur de la rue Saint-Dominique. L'emprise immobilise 17,5 ha en culture. De plus, ce producteur se trouve avec une superficie enclavée inaccessible de 10,2 ha, ce qui signifie une perte totale de plus de 27,5 ha en culture, soit 62,3 % de l'ensemble des terres cultivées de la ferme. En dépit des mesures d'atténuation proposées qui pourraient diminuer cette proportion à 43,4 %, le promoteur admet que l'impact résiduel demeure très fort (document déposé PR3, tableau 7.3.8, p. 7-76).

Les deux autres fermes laitières du secteur sont situées à l'est de la rivière aux Sables. L'une d'elles subit, en plus du préjudice de l'immobilisation par l'emprise de quelque 2,5 ha en culture, la perte d'une superficie enclavée et inaccessible de l'ordre de 4,4 ha, pour un

total de près de 7 ha, soit 5,8 % de son ensemble cultivé. L'autre fait face à une perte de 3,5 % de sa superficie en culture et devra obtenir une servitude sur un lot voisin pour continuer d'entretenir une portion de près de 2 ha de terre. Dans ces deux cas, le MTQ considère les impacts qui subsisteront après ses efforts d'atténuation comme étant respectivement moyens et faibles (document déposé PR3, tableau 7.3.8, p. 7-76-77).

Au sujet des espaces résiduels inaccessibles aux producteurs, l'Étude d'impact mentionne qu'ils « risquent d'être abandonnés à plus ou moins brève échéance » et cette prédiction s'étend aux superficies difficilement et même facilement accessibles (documents déposés PR3, p. 7-69 et PR4, p. 50). Un peu plus loin, l'Étude d'impact fait directement allusion à la précarité de la situation qui frappe le producteur bovin de la rue Saint-Dominique, en mentionnant que la survie de cette exploitation « est menacée par la réalisation du projet en raison de la superficie des terres touchées qui est très importante » et parce qu'elle est fortement morcelée (document déposé PR3, p. 7-83).

- *L'impact sur les terres agricoles du secteur Centre serait inexistant avec l'option 170 et lourd avec le tracé B. La commission constate aussi que les espaces résiduels inaccessibles et même les superficies accessibles autour du tracé B deviendraient, à plus ou moins brève échéance, des contributions à l'étalement urbain.*

Les commerces, les loisirs et le tourisme

Option 170 À l'exception de ceux qui devront être expropriés, cette proposition n'aura pas d'impacts à court terme pour les commerces et les centres commerciaux le long de son parcours. Tout au plus, la présence d'un séparateur au milieu de la chaussée compliquera-t-elle l'accès à ces commerces dans l'une des deux directions. Toutefois, si le soutien au développement économique n'est pas adéquat, il pourra y avoir à long terme des impacts sur les commerces (document déposé DA3, p. 5 et annexe 2, p. 8).

En ce qui concerne les activités touristiques, la proposition ne suppose aucun changement à la situation actuelle. Les professionnels du MTQ mentionnent toutefois qu'elle ne favorise pas un accès rapide aux pôles touristiques situés au sud de la municipalité, car le trafic continuerait de traverser le centre-ville (*ibid.*).

Tracé B Cette voie, qui passerait assez loin au sud sous la rue Saint-Dominique, la principale artère du centre-ville, attirerait une partie importante de la circulation qui emprunte actuellement les boulevards du Royaume et Harvey en direction ouest. Le trafic routier y compris la clientèle

touristique risqueraient donc d'être détournés de ces secteurs où se concentrent les activités commerciales. Le boulevard Harvey serait particulièrement vulnérable « à cause de la faiblesse de sa structure commerciale (commerces de détail) » (document déposé PR3, p. 7-49-51).

Selon le promoteur, dans le cas des commerces qui dépendent de la clientèle locale, l'impact anticipé est nul. Pour d'autres qui offrent des services aux voyageurs comme les stations-service, les établissements de restauration et d'hébergement, les dépanneurs et les magasins de souvenirs, la situation est plus délicate parce qu'ils ne bénéficieront plus de la même visibilité et du même achalandage. Soixante et un de ces établissements ont été identifiés. L'Étude d'impact signale que le projet entraînera le déplacement d'activités commerciales du centre-ville vers la périphérie et fait spécifiquement mention des stations-service du centre-ville « qui pourraient disparaître au profit de nouvelles localisées à proximité des points de jonction avec la voie de contournement » (*ibid.*).

En même temps, le promoteur soutient que des échangeurs à plusieurs endroits, accompagnés d'une signalisation adéquate informant à l'avance les automobilistes des accès au centre-ville, « favoriseront la pénétration de la circulation dans la zone urbaine » (*ibid.*, p. 49-50). Le maire de Jonquière et le directeur général de la Société de développement de Jonquière (SDJ) ont promis, en deuxième partie d'audience, que les commerçants les plus touchés par le projet seront soutenus par la municipalité et la SDJ afin d'atténuer les impacts de l'autoroute (M. Marcel Martel et Daniel Larouche, séance du 17 décembre 1997, p. 14-15).

Pour le promoteur, pour le maire de Lac-Kénogami qui y voit un avantage aussi pour sa ville et pour les autorités municipales de Jonquière qui s'y sont engagées dans une entente signée en juin 1997 avec le gouvernement du Québec, il sera important de réaliser simultanément aux travaux de construction de l'échangeur Saint-Hubert son lien avec la rue Saint-Dominique. Situé au sud du secteur, sur la médiane des zones résidentielle et agricole de Jonquière, ce lien aura une chaussée de deux voies avec feux de circulation à l'intersection de la rue Saint-Dominique. Le porte-parole du Ministère estime qu'il sera possible de se rendre en moins de cinq minutes de l'échangeur Saint-Hubert jusqu'à place Centre-ville, à l'intersection du boulevard Harvey (M. Réal Godin, séance du 16 décembre 1997, en soirée, p. 48 ; M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 15 décembre 1997, p. 14 ; et mémoire de la Ville de Jonquière et de la SDJ, annexe 2, p. 4 et 7 et carte de l'annexe 2).

Toutefois, l'observation attentive des cartes de la ville ainsi que l'usage de la rue Saint-Dominique à l'occasion des deux parties d'audience soulèvent des interrogations au sein de la commission (figure 4.2). Elles ont trait à la capacité de la rue Saint-Dominique d'accueillir, en circulation et en stationnement, un flot accru d'automobiles dont les conducteurs seraient conquis par une signalisation efficace. Conséquemment, une concurrence d'affluence est prévisible à partir de la sortie de l'échangeur entre les rues Saint-Hubert et Saint-Dominique pour l'accès au centre-ville. Le problème d'un grand nombre de commerces demeurerait donc entier.

Cette interrogation se pose avec d'autant plus d'acuité que l'éventuelle modification de la trame commerciale du centre-ville pourrait, selon le promoteur, trouver antidote dans le développement de l'industrie touristique. Il cite le projet de la Ville de Jonquière d'un parc linéaire le long de la rivière aux Sables, qui permettrait de développer des infrastructures jusqu'à Lac-Kénogami, entre autres par l'aménagement de sentiers pédestres et cyclables.

Dans l'Étude d'impact, on lit que « le secteur de Jonquière constitue principalement [...] une zone de transition dans l'organisation des déplacements touristiques entre le Haut-Saguenay et le Lac-Saint-Jean » (document déposé PR3, p. 5-30). Le promoteur soutient que l'infrastructure d'accueil de Jonquière lui permet de se positionner comme « étape » dans l'organisation du tourisme de circuit et, en ce qui concerne le tourisme de destination, le CEPAL et le secteur du lac Kénogami constituent deux pôles récréotouristiques d'importance (*ibid.*, p. 5-32).

L'avantage général découlant du fait que le projet de voie rapide favorisera un accès accru aux équipements en diminuant la distance-temps pour atteindre les sites trouve toutefois son pendant négatif : le passage du tracé en tunnel sous la rue Saint-Dominique ainsi que le viaduc du côté de la rue Saint-Jean-Baptiste pourraient tout aussi bien détourner les voyageurs des pôles récréotouristiques majeurs situés dans l'axe de la rivière (document déposé PR3, p. 7-56).

Pour contrer cet effet, le MTQ prévoit construire le pont de manière à permettre la continuation de la piste cyclable vers le sud et il s'engage à installer dans le secteur de l'échangeur Saint-Hubert, qui est le point stratégique, la signalisation officielle adoptée par les principaux acteurs du milieu touristique local (*ibid.*, p. 7-56). De plus, le promoteur indique que la localisation « des kiosques d'information touristique qui se retrouveront en dehors du circuit » devra être révisée et qu'une

signalisation appropriée « pourra être prévue le long de la voie de déviation afin que Jonquière ne soit pas évitée sur le trajet des touristes » (*ibid.*, p. 7-57).

Pour les amateurs de sports d'hiver, le promoteur prévoit aussi une signalisation pour le centre de ski Le Norvégien qui est accessible par la rue Saint-Jean-Baptiste (à partir du centre-ville) et par le chemin Saint-Benoît à l'ouest (*ibid.*).

- *Dans le secteur Centre, l'option 170 semble a priori préférable, mais la commission reconnaît qu'à long terme, le tracé B comporterait un meilleur potentiel sur le plan économique. Elle considère comme essentielle et absolument prioritaire la voie qui relierait la sortie de l'échangeur Saint-Hubert à la rue Saint-Dominique. En revanche, elle s'inquiète de la capacité d'accueil de la rue Saint-Dominique sur tout son parcours vers le nord jusqu'au centre-ville, et particulièrement à ce niveau (figure 4.2).*

Puisqu'il faudrait développer au maximum l'industrie touristique pour contrebalancer les effets négatifs du contournement de Jonquière sur les commerces du centre-ville, il faudrait que la signalisation soit adéquate et efficacement placée en des lieux stratégiques du secteur Centre. Les kiosques d'information touristique devraient être localisés avec le même souci d'efficacité.

La qualité de vie

Parmi les doléances des citoyens, celle qui a trait à la dégradation soudaine de la qualité de vie dans leur secteur est revenue souvent. Par ordre d'importance, il ressort que les deux éléments les plus « dérangeants » soient la pollution sonore et l'altération du champ visuel. La pollution de l'air a aussi été mentionnée à quelques reprises. Plusieurs appréhendent la baisse de la valeur marchande de leurs propriétés à cause de ces nuisances nouvelles.

Le climat sonore

Option 170 Selon l'analyse du promoteur, il y aura augmentation du climat sonore pour les résidences qui se retrouveront en bordure de la route 170 élargie à la suite de la disparition des maisons et commerces expropriés. Sans aucune précision sur leur climat sonore actuel, il est question d'une augmentation minimale de 5 dBA pour ces résidences (document déposé DA3, annexe 2, p. 11). Des murs antibruit pourront atténuer cet impact, mais contribueront en même temps à diminuer le champ visuel des résidents (*ibid.*, p. 9). Il y aurait aussi, bien entendu, une augmentation importante du bruit pendant la période de construction.

Dans sa présentation générale à la séance d'ouverture de la première partie d'audience, le promoteur a mentionné que « le niveau sonore le long de la route 170 se situe entre 60 et 65 dBA pour les résidants qui sont à proximité » (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 17 novembre 1997, p. 29).

Si l'on considère le cas des résidences qui n'auront plus l'effet tampon des propriétés voisines entre elles et la route 170, l'augmentation de 5 dBA dont il est question pour leurs occupants sera perceptible, selon les explications du spécialiste du MTQ (M. Charles Morin, séance du 18 novembre 1997, en soirée, p. 14). Cet expert a aussi mentionné qu'un niveau de 65 dBA « peut vouloir dire des pointes de 75 dBA dans la journée » (*ibid.*, p. 20). Après avoir affirmé que le niveau de 65 dBA est la limite du confortable à longueur de journée, il a précisé que c'était « la limite du tolérable [...] avant de ressentir un stress et un inconfort qui peut se traduire par [...] des problèmes de santé » (*ibid.*, p. 13 et 20).

La commission a aussi entendu en audience l'avis du docteur Léon Larouche de la Direction régionale de la Santé publique du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Celui-ci a mentionné l'augmentation du rythme cardiaque et de la tension artérielle ainsi que des troubles du sommeil, de nervosité et de stress diffus, pour des bruits autour de 60, 65 ou 70 dBA (D^r Léon Larouche, séance du 19 novembre 1997, en soirée, p. 50).

Tracé B

Trois résidences de la rue Saint-Dominique subiront une augmentation importante de 10 dBA, soit de 50 à 60 dBA. Dans leur cas, aucune mesure d'atténuation (écran sonore) n'est possible parce que la voie de contournement et la rue s'entrecroisent. Le promoteur reconnaît que l'impact résiduel demeure fort, mais considérant le niveau de perturbation comme faible (10 dBA), il conclut que le niveau de perturbation résiduel doit être considéré comme faible. Trois autres résidences de la rue Saint-Dominique sont moins touchées, leur environnement sonore passant de 50 à 55 dBA. Dans ce cas précis, le promoteur écrit que le niveau de perturbation résiduel est acceptable (document déposé PR3, tableau 7.3.23, p. 7-155).

Les occupants de deux maisons de la rue Saint-Jean-Baptiste subiront une augmentation du bruit de l'ordre de près de 12 dBA, passant d'un niveau actuel de 50 à 61-62 dBA. Dans leur cas, comme dans celui des résidants sur la rive opposée, aucune mesure d'atténuation n'est possible. Le promoteur note que l'impact résiduel est fort, mais il considère que le niveau de perturbation résiduel de 10 à 12 dBA est moyen (*ibid.*).

Il reconnaît par contre que, selon les normes, un niveau de bruit qui passe de 50 dBA à environ 60 à 62 dBA donne comme sensation perçue « que le bruit a doublé » (*ibid.*, p. 7-154 et M. Charles Morin, séance du 18 novembre 1997, en soirée, p. 14).

Interrogé à ce sujet par la commission, le docteur Léon Larouche a indiqué que les résidants venus s'établir dans un secteur calme et qui se retrouvent tout à coup à côté d'une autoroute peuvent être davantage incommodés par le bruit puisque, selon lui, ce sont des choses qui sont « extrêmement relatives et subjectives » (D' Léon Larouche, séance du 19 novembre 1997, en soirée, p. 51).

À tout cela il faut ajouter l'impact de la période de construction qui, en plus d'atteindre les citoyens aux alentours immédiats du chantier, pourrait toucher ceux des quartiers résidentiels situés un peu plus au nord du tracé. Le promoteur, qui reconnaît cette perturbation, signale que les travaux dans ce secteur seront réalisés à l'est et à l'ouest de la rivière, incluant l'échangeur Saint-Hubert, en une seule période relativement courte, ce qui réduira la durée de ce dérangement d'ordre ponctuel. Par conséquent, il est d'avis que l'impact de la période de construction sera faible (documents déposés PR3, p. 7-154 et PR4, p. 5). Il mentionne néanmoins que l'utilisation d'équipement lourd lors de la construction contribuera à maintenir le niveau sonore dans les zones le long du parcours à des niveaux pouvant varier entre 50 et 80 dBA (document déposé PR3, p. 7-150).

- *En ce concerne le climat sonore du secteur Centre, la commission, en raison du manque d'information, ne peut se prononcer bien qu'a priori, l'impact sonore puisse sembler moindre avec l'option 170 où les résidants sont déjà habitués aux bruits de la circulation lourde et régulière à tout moment de la journée. Cependant, puisqu'il fut clairement démontré qu'un niveau élevé constant peut occasionner certains troubles (D' Léon Larouche, séance du 19 novembre 1997, en soirée, p. 50 et M. Charles Morin, séance du 18 novembre 1997, en soirée, p. 20) et qu'une augmentation de 10 dBA équivaut au double du bruit (documents déposés PR3, p. 7-154 et DA22, p. 8), il devient impossible d'évaluer correctement l'impact produit sur le climat sonore dans l'option 170, surtout en l'absence de données précises.*

Le paysage

- Option 170 À l'égard de cette option, les principaux impacts pour les résidants demeurent les murs antibruit et les structures étagées avec leurs voies d'accès qui réduiront la profondeur du champ visuel et la qualité visuelle du paysage perçu (document déposé DA3, annexe 2, p. 9).

Des structures à demi étagées avec un traitement architectural et paysager spécifique pourraient néanmoins atténuer ces impacts (*ibid.*, p. 10).

Tracé B

Un impact visuel fort est prévu par le promoteur à la hauteur du pont qui enjambera la rivière aux Sables et de ses approches. Il visera particulièrement les occupants et les usagers de la rue Saint-Jean-Baptiste à cause de la surélévation de la voie dans cette rue. Sur la rue Saint-Dominique, la nouvelle structure sera moins perceptible, devant s'enfoncer dans une coulée naturelle et passer sous la rue. Ajoutons qu'en plus des résidants du secteur, les futurs usagers du parc linéaire projeté par la Ville le long de la rive Est de la rivière apercevront aussi le pont et ses approches. Les mesures d'atténuation suivantes sont cependant prévues : traitement esthétique du pont, travaux d'ensemencement d'herbacées et de plantation d'arbres et d'arbustes dans les secteurs déboisés des berges de la rivière. Pour ce secteur, l'impact résiduel est jugé par le promoteur comme moyen à faible (document déposé PR3, p. 7-97 et 7-99 et tableau 7.3.11, p. 7-111).

Entre l'échangeur Saint-Hubert et le pont se trouve la section qui est la deuxième plus touchée de toute la voie de contournement. Une proportion de 55 % de cette section sera marquée par des travaux de nivellement de moyenne et de grande importance qui toucheront surtout les usagers. Selon le promoteur, malgré la proximité des quartiers résidentiels, cette section de la voie demeurera très peu visible pour ses occupants. De l'ensemencement et des plantations pourront atténuer l'impact prévu pour les usagers et le MTQ conclut à un impact résiduel variant de moyen à nul (*ibid.* et tableau 7.3.11, p. 7-112).

L'impact résiduel de l'échangeur Saint-Hubert, porte d'entrée vers le centre-ville, pourra, grâce au paysage actuel, être considéré comme étant de faible à nul. La présence d'un monticule boisé au centre de la bretelle de l'échangeur atténuera la perception visuelle de la structure étagée au point, écrit le promoteur, qu'elle « sera difficile à distinguer dans le paysage et le champ visuel des observateurs ». Il est cependant de première importance, ajoute-t-il, « que la réalisation de la voie de contournement n'entraîne pas la disparition du monticule boisé [...] ». Aucune exploitation de ce monticule comme matériau d'emprunt ne sera réalisée » (document déposé PR3, p. 7-99 et 7-101). Des travaux d'ensemencement et de plantations sont aussi prévus.

- *Tenant compte de l'engagement du promoteur de ne pas modifier le tiers préservé de l'îlot boisé situé dans la bretelle de l'échangeur Saint-Hubert, la commission estime qu'au regard de l'altération du paysage, dans le secteur Centre, l'option 170 et le tracé B s'équivalent.*

La sécurité

Au chapitre de la sécurité, le potentiel d'accidents constitue le critère d'analyse de première importance, suivi des questions du débit de circulation et de congestion.

Option 170 L'actuelle route 170 présente les particularités suivantes : plus de 16 km à géométrie et vitesses variables (50, 80 et 90 km/h), de 3 à 35 accès privés au kilomètre selon le tronçon et 7 intersections où le nombre d'accidents dépasse le taux critique (document déposé DA2, p. 10-11). Le promoteur décrit le secteur Kénogami comme étant le plus problématique en matière de fluidité et de sécurité (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 18 novembre 1997, en après-midi, p. 18). Il fait remarquer que, dans ce secteur, « il y a très peu de marge de manœuvre parce que les résidences sont construites immédiatement à côté de la chaussée » et que, c'est là que se trouvent « jusqu'à 35 accès au kilomètre ». Citant des études américaines, il soutient que, « sur les routes régionales, lorsqu'on dépasse 12 accès au kilomètre, on commence à avoir des problèmes majeurs de sécurité, on double le taux d'accidents » (*id.*).

Un axe plus rapide et plus large pourra « inciter les usagers à rouler à des vitesses élevées dans le secteur Kénogami et demeure incompatible avec le désir d'abaissement de la vitesse dans ce secteur plus dense de la traversée de la ville de Jonquière » (document déposé DA3, annexe 2, p. 10). De plus, la mise en place d'un séparateur central avec voies de virage à gauche dans le secteur Kénogami, de même que la circulation de transit qui demeurera mélangée avec la circulation locale constituent aussi des éléments majeurs qui s'ajoutent au nombre de voies élevées avec terre-plein et aux traversées plus ardues pour les piétons (*ibid.*, p. 3).

Au moins 34 intersections, dont 14 avec feux de circulation, ont été identifiées le long du parcours, ce qui contribuera à ralentir la circulation et à maintenir les congestions aux heures de pointe. Pour améliorer la sécurité, des carrefours devront être fermés dans le secteur Kénogami, mais des intersections majeures demeureront et cela n'améliorera pas la sécurité à ces endroits (documents déposés DA14, p. 2 et DA3, p. 5).

Dans le cœur de la ville, le boulevard Harvey, entre les rues Saint-Hubert et Saint-Jean-Baptiste, présente le plus haut taux de toutes les

sections avec 228 accidents répertoriés entre 1993 et 1995 (documents déposés PR3, tableau 1.4.1, p. 1-9 et PR3.1, annexe 5, carte 1.4.2).

Tracé B L'Étude d'impact fait valoir que la voie de contournement apporte une solution aux problèmes de sécurité dans le secteur Centre. Un impact important sur les débits de circulation des axes est-ouest actuels de Jonquière, soit les routes 170 (boulevard du Royaume) et 372 (boulevard du Saguenay) et le boulevard Harvey, est anticipé. « Les débits de ces routes chuteront d'environ de moitié. Les avantages sont les suivants : séparation des usagers locaux d'avec les usagers en transit [...], meilleur équilibre entre la route 170 et les axes secondaires [...] et diminution de trafic dans les zones urbaines à risque » (document déposé PR3, p. 7-142).

Il est prévu que 60 % de tout le trafic ira sur la nouvelle voie (*ibid.*, p. 7-121), qui « correspond à ce qui se fait de mieux en matière de sécurité puisqu'il n'y aura pas de piétons et de cyclistes sur ce nouvel axe routier » (*ibid.*, p. 7-141).

Sur le plan strictement local, puisque les résidants au sud de Jonquière utiliseront vraisemblablement de préférence la voie rapide pour leurs déplacements, il est prévu des baisses d'achalandage sur les axes nord-sud, par exemple sur la rue Saint-Hubert dans le secteur du boulevard Harvey (*ibid.*, p. 7-122). Avec des projections d'augmentation du trafic de 1 % et 2 %, le promoteur ne prévoit pas de congestion majeure dans le centre-ville d'ici l'an 2021, sinon quelques ralentissements à l'heure de pointe de l'après-midi, particulièrement à l'intersection du boulevard Harvey et de la rue Saint-Dominique (document déposé PR3, tableaux 7.3.17, p. 7-128-129, 7.3.18, p. 7-130 et 7.3.19, p. 7-131).

- *Au chapitre de la sécurité dans le secteur Centre, la commission considère que le tracé B apparaît préférable. Elle y trouve un net avantage sur le plan de la compétition des trafics local et de transit et considère nécessaire la disparition d'un certain trafic de la zone urbaine à risque, soit celle ou évoluent des piétons et des cyclistes. Ce tracé assurerait aussi une meilleure fluidité de la circulation non seulement sur son axe, mais aussi sur tous ceux qui sont les plus achalandés de la municipalité.*

Les milieux biologique et sylvicole

La faune

Option 170 Ce tracé n'a pas d'impact sur le milieu biologique parce qu'il traverse un milieu bâti ou un milieu naturel déjà fortement perturbé (document déposé DA3, annexe 2, p. 4).

Tracé B

Dans le complément à son étude d'impact, le promoteur mentionne que tous les types d'habitats ont été répertoriés et qu'il n'y a pas de colonies d'oiseaux, de héronnières ou d'aires de concentration d'oiseaux, ni de sites de nidification exceptionnels ou rares dans la zone d'étude (document déposé PR4, p. 9). En première partie d'audience, un proche résidant du futur pont de la rivière aux Sables a néanmoins affirmé qu'il y a là depuis au moins 15 ans, « des canards, des outardes et même un huard, des familles entières qui, tous les étés, nichent exactement où le pont va passer. On a jusqu'à des grands hérons qui viennent là (M. Steve Bernard, séance du 19 novembre 1997, en soirée, p. 39-40).

Le porte-parole du MTQ a promis des mesures pour protéger le cours d'eau et reconstituer la végétation au besoin le long des rives si des dommages étaient causés. « On remet l'habitat de façon convenable » (M. Jean-Pierre Tremblay, *ibid.*, p. 43). La représentante du MEF a ajouté que, « si le MTQ s'engage à faire des inventaires [...], on peut exiger que les travaux ne se fassent pas pendant la période de nidification » (M^{me} Marie-Josée Lizotte, *ibid.*, p. 44).

Entre les deux parties d'audience, le promoteur a déposé une analyse d'un de ses biologistes qui conclut une fois de plus que, « parce que la rivière aux Sables est et demeurera un habitat marginal de nidification, l'importance de l'impact du projet sur les oiseaux aquatiques est considérée comme négligeable » (document déposé DA23, p. 2).

En ce qui concerne la faune aquatique à l'endroit de la traversée du pont, l'Étude d'impact ne voit pas d'habitat sensible et considère nul, négligeable et de courte durée l'impact sur la faune ichthyenne indigène lors de la réalisation des travaux (document déposé PR3, p. 7-13). De plus, dans la perspective où les travaux dégraderont temporairement la qualité esthétique de l'eau, le promoteur s'engage à tenir compte de l'activité populaire locale « Pêche en ville » alors que la Ville de Jonquière procède, en collaboration avec le gouvernement du Québec, à l'ensemencement d'une dizaine de milliers d'ombles de fontaine (*ibid.*).

- *Dans le secteur Centre, la commission constate que l'option 170 serait moins préjudiciable pour la faune aviaire que le tracé B, encore que l'impact subi dans ce dernier cas soit beaucoup moindre que celui qui a été décrit pour le secteur Est. Dans l'éventualité de la mise en œuvre du projet, elle incite le promoteur à donner suite à la suggestion du MEF de tenir à jour un inventaire complet de la faune aviaire dans le secteur visé par la construction de la voie rapide. Elle suggère également au MEF d'exiger que les travaux ne se fassent pas pendant la période de nidification.*

Les îlots boisés

Option 170 Le tracé de cette option n'engendre pas d'impact à ce chapitre parce qu'il traverse un milieu urbain où toute présence végétale est déjà perturbée (document déposé DA3, annexe 2, p. 4).

Tracé B Deux îlots boisés seront touchés dans le secteur de l'échangeur Saint-Hubert. L'un se trouve dans la boucle même du projet d'échangeur et l'autre longe le tronçon, entre l'échangeur et la rue Saint-Dominique. Il y en a un troisième, de faible dimension, qui disparaîtra vraisemblablement sous le viaduc de la rue Saint-Jean-Baptiste, sur l'autre rive (documents déposés PR3.1, carte 5.5.1 et PR4, annexe 1).

Dans le premier cas, l'aulnaie à la base de l'îlot et une partie de la pessière blanche seront détruites. Les pessières blanches de ce secteur ont une grande valeur environnementale et le degré de perturbation de cet îlot sera moyen (document déposé PR3, p. 7-13). On a vu précédemment que le MTQ entend préserver plus du tiers de cet îlot boisé et l'utiliser pour atténuer les perturbations causées au paysage environnant. L'impact résiduel demeurera quand même moyen (*ibid.*, et tableau 7.2.2, p. 7-16 et p. 7-85).

Dans le deuxième cas, c'est une superficie d'environ 1,5 ha qui est touchée par l'emprise de la future autoroute. Le promoteur prévoit entre autres intégrer des aménagements paysagers dans l'emprise en fonction des bordures végétales qui seront maintenues en place. L'impact résiduel est considéré comme faible (document déposé PR3, tableaux 7.3.8 p. 7-77 et 7.3.10 p. 7-91).

- *Dans le secteur Centre, la commission constate que l'option 170 serait de moindre impact pour le milieu sylvoicole que le tracé B et elle prend acte de l'engagement du promoteur de ne pas altérer de plus des deux tiers l'îlot boisé qui se trouve à l'intérieur de la bretelle de l'échangeur Saint-Hubert dans le tracé B.*

Le coût

N'ayant à sa disposition aucune donnée spécifique sur le coût des portions situées dans le secteur Centre, la commission ne peut se prononcer à ce sujet.

Conclusion sur le secteur Centre

- *Considérant ce qui précède, la commission opte pour le tracé B à cause de son moindre impact sur le cadre bâti et sa plus grande sécurité. Elle privilégie ces deux éléments parce qu'à ses yeux, ils sont d'importance primordiale pour les êtres humains touchés par le projet et pour leur milieu de vie.*

Le secteur La Ratière

La description

Le secteur La Ratière comprend le tronçon d'autoroute situé entre la rue Saint-Jean-Baptiste, à l'est, et le chemin du Lac-des-Bleuets, à l'ouest. Du nord au sud, il englobe le territoire partant de la route 170 (boulevard du Royaume) jusqu'au chemin Saint-Benoît (figure 4B).

Ce secteur a fait l'objet de sept options différentes présentées par le MTQ, soit les options A, B et C lors de l'Étude d'impact, les options D, E et E-2 à la demande des citoyens, ainsi que l'option 170 est-ouest à la demande du MEF. Les principales voies de circulation existantes qui seraient touchées par la réalisation du projet sont la rue Jeune-Homme, le chemin Saint-Benoît et le boulevard du Royaume. Ce tronçon d'autoroute comprend dans son extrémité ouest la jonction de l'autoroute avec la route à quatre voies déjà construite.

La commission, dans son analyse, retient les trois options B, D et E-2. Les arguments présentés dans la documentation et en audience de même que les impacts propres au secteur traversé et les mesures de mitigation prévues l'ont conduite à exclure les options A, C, E et 170 est-ouest. Ainsi, l'option A présente beaucoup de similitudes avec l'option B, à la différence qu'elle comprend un échangeur au-dessus de la voie ferrée et qu'elle sous-tend un tracé plus sinueux. L'option C, qui passerait au nord de la voie ferrée et comprendrait cinq viaducs, obtient une cote nettement inférieure par rapport aux critères retenus par la commission. L'option E soumise aux résidents du secteur a fait l'objet d'une amélioration pour tenir compte des commentaires recueillis. L'option 170 est-ouest n'a pas fait l'objet d'une analyse spécifique puisque, pour l'essentiel, l'argumentation déjà fournie dans l'analyse du secteur Centre concernant cette option continue de prévaloir pour le secteur La Ratière, tels le nombre d'expropriations et les problèmes de sécurité inhérents.

Les options retenues peuvent se résumer comme suit :

- | | |
|----------|--|
| Option B | L'option B de l'Étude d'impact prévoit un accès beaucoup plus direct à la route 170, en direction est, au moyen d'une bretelle de sortie à droite passant sous les deux chaussées de l'autoroute. Le raccordement se ferait directement sur le chemin Saint-Benoît. Cette option sous-tend |
|----------|--|

l'aménagement de quatre structures et de murs de soutènement (figure 4.3A).

- Option D L'option D consiste à raccorder la route 170 existante à l'autoroute 170 par une bretelle donnant accès directement à la rue Jeune-Homme. Elle nécessiterait un déplacement vers l'ouest d'environ 290 m des viaducs de l'autoroute 70 qui surplomberaient la route 170. Elle comprend également un prolongement de 0,77 km entre l'autoroute 70 et le chemin Saint-Benoît ainsi que la reconstruction de la rue Jeune-Homme sur une distance de 0,62 km (figure 4.3B).
- Option E-2 L'option E-2 prévoit un déplacement vers l'ouest d'environ 300 m du raccordement de l'autoroute 70 à la route 170 pour la construction d'un échangeur similaire à l'option B. Avec cette option E-2, une bretelle d'accès à la route 170 est toujours prévue à partir du prolongement du chemin Saint-Benoît. Cependant, ce tronçon du chemin Saint-Benoît serait fermé et l'aménagement de l'intersection prévue dans l'option B serait éliminé. Ce tracé a été proposé en réponse à certaines revendications exprimées par les résidents (figure 4.3C).

L'analyse

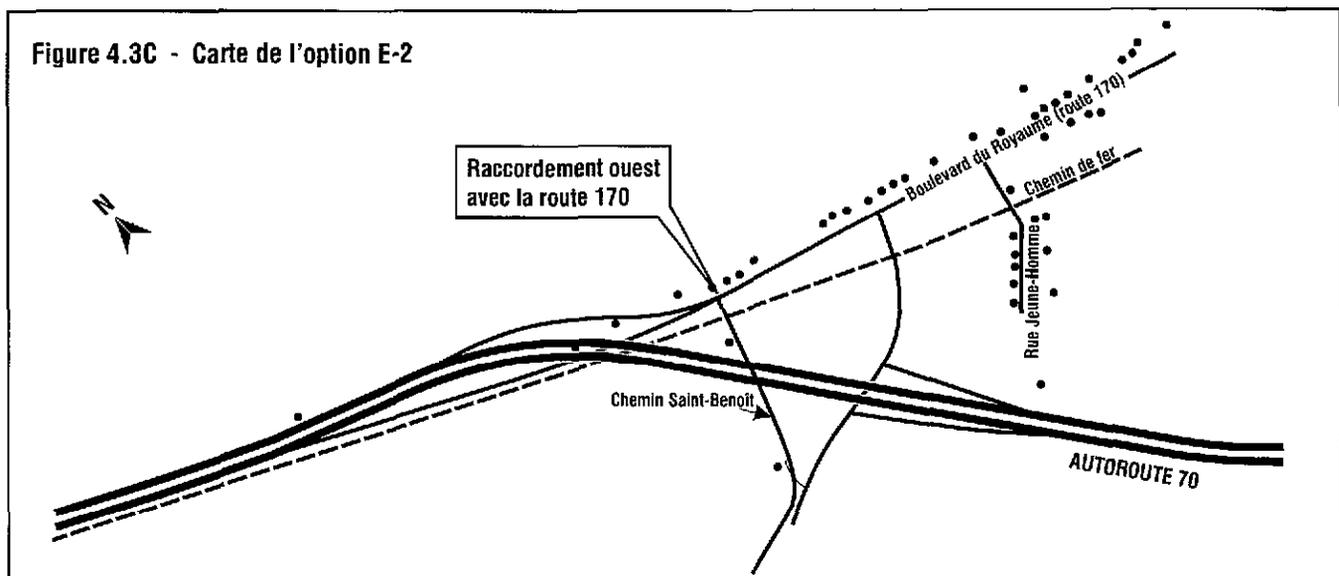
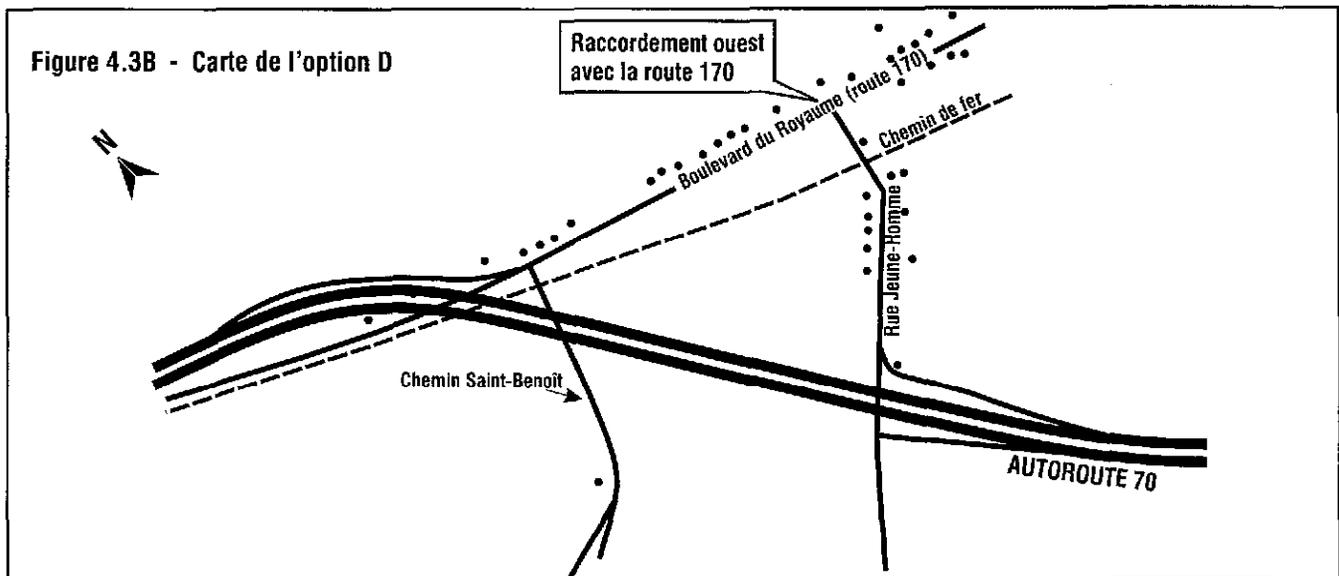
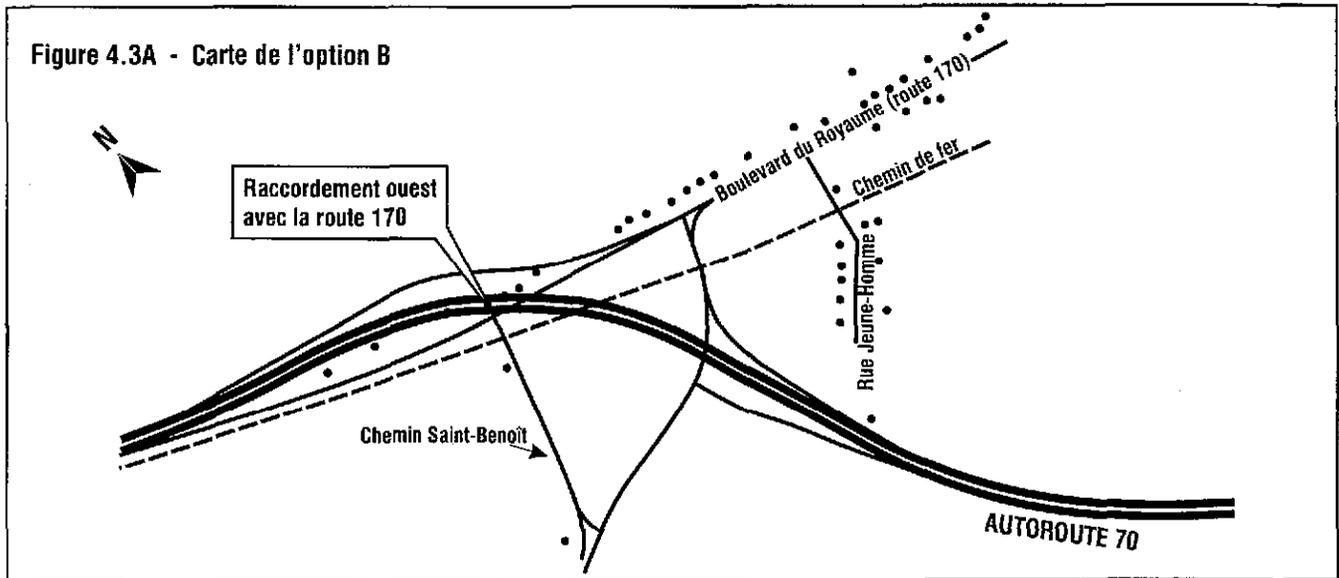
Le milieu humain

Le cadre bâti et la valeur patrimoniale

Dans le secteur La Ratière, la construction de l'autoroute aurait inévitablement des impacts importants sur le cadre bâti et la valeur patrimoniale, peu importe les options analysées. C'est principalement la partie du raccordement ouest avec la route 170 qui est touchée, soit les résidents localisés sur la route 170 et ceux de la rue Jeune-Homme qui, en bonne partie, appartiennent au même clan familial.

- Option B Dans son étude d'impact, le MTQ a indiqué que l'option B nécessiterait notamment l'expropriation de huit résidences situées du côté nord de la route 170 et d'une remise, ces bâtiments se trouvant dans l'emprise. Cette option B donnerait également lieu au rapprochement de l'emprise d'une seule résidence avec déplacement de son garage, ainsi qu'à des pertes d'accès et à l'enclavement des parties de lots situés au nord de la future route, au niveau de la bretelle d'accès nord. Toutefois, cette option ne changerait pas les marges de recul des propriétés de la rue Jeune-Homme, protégerait une résidence située sur le chemin Saint-Benoît par un éloignement de la future chaussée, et n'entraînerait pas de rupture dans le reste du cadre bâti de la route 170 (document déposé PR3, p. 6-5 et 6-7).

Figure 4.3 Les options du secteur La Ratière



- Option D Cette option forcerait l'expropriation de 13 résidences, dont 10 situées sur la rue Jeune-Homme, 2 du côté nord de la route 170 ainsi que celle du chemin Saint-Benoît. Le promoteur considère qu'il n'y aurait pas de déstructuration du cadre bâti le long de la route 170 avec cette option, que deux propriétés deviendraient inaccessibles du côté nord de la route 170 et que les propriétés du chemin Saint-Benoît subiraient aussi une perte d'accès (document déposé, DA4, p. 5-6).
- Option E-2 Cette option impliquerait cinq expropriations de résidences du côté nord de la route 170 et l'expropriation d'une résidence du chemin Saint-Benoît. Elle permettrait aussi de s'éloigner de façon importante de la rue Jeune-Homme, la maison la plus près de l'emprise se situant à 180 m alors que la résidence la plus éloignée serait à 200 m avec l'option B. Cependant, un fort rapprochement pour trois résidences de la route 170 qui perdraient plus de la moitié de leur marge de recul avant constitue un impact négatif. L'accès à ces résidences serait aussi affecté. De plus, certains problèmes d'enclavement de propriétés ainsi que des problèmes de sectionnement de lots subsisteraient (document déposé DA28, p. 5-6).

Les résidents de la rue Jeune-Homme ont résumé en première partie d'audience les problèmes majeurs qu'ils subiraient par l'enclavement routier de leurs terres ainsi que par la perte irremplaçable du patrimoine constitué au fil des ans tant par les liens de voisinage familial que par le travail laborieux accompli sur la terre pour l'améliorer et mieux la drainer. D'ailleurs, le témoignage du chef de ce clan familial est éloquent : « je suis pas contre l'autoroute, je suis pour ça. [...] je veux avoir une mobilité sur ma ferme pour en profiter comme bon me semble. [...] Je ne veux pas aucune bâtisse qui reste du côté nord, [...] qu'on s'en aille de l'autre côté mes enfants et moi » (M. Almas Tremblay, séance du 16 décembre 1997, en soirée, p. 9-10). Pour sa part, un résident préférerait être exproprié compte tenu que le projet « induira un enclavement routier quasi total de la zone résidentielle de la rue Jeune-Homme » (mémoire de M. Martin Tremblay, p. 4).

En regard de l'option E-2, certains résidents de la rue Jeune-Homme et de la route 170 ont mentionné qu'ils auraient de la difficulté à vendre leurs maisons (M. Martin Tremblay, séance du 17 décembre 1997, p. 48 et mémoire de M^{me} Marthe Tremblay et M. Raymond Girard, p. 2).

L'option E-2 comporte des avantages indéniables en regard du cadre bâti par rapport aux options B et D, à la fois pour les résidents de la route 170, dont certains ont d'ailleurs donné leur appui au projet modifié dans leur mémoire (mémoires de M^{me} Hélène Villeneuve et M. Daniel

Tremblay et de M^{me} Estelle Tremblay et M. Bruno Tremblay), et pour les résidants de la rue Jeune-Homme qui, eux aussi, ne sont pas opposés aux modifications présentées. Ainsi, le nombre d'expropriés diminue à 6 avec l'option E-2 au lieu de 13 avec l'option D et de 8 avec l'option B. Il n'y a également aucune déstructuration du cadre rural bâti avec cette option E-2.

De plus, selon les renseignements obtenus en audience, il serait possible avec cette option que certaines maisons puissent être relocalisées dans le même secteur, ce qui s'avérerait impossible avec l'option B pour la plupart des huit maisons expropriées. Il serait également possible pour certains d'être simplement déplacés à l'intérieur de leur propriété. Une résidante, qui a fait part à la commission en première partie d'audience de ses problèmes d'accès au boulevard du Royaume, notamment l'impossibilité de se rendre à sa boîte aux lettres localisée de l'autre côté du boulevard et l'isolement dans lequel elle se retrouverait avec l'option B, serait désormais expropriée et relocalisée à un endroit qui lui conviendrait avec les modifications apportées par l'option E-2. Cela constitue un autre avantage puisque l'isolement dans lequel cette citoyenne aurait vécu représentait pour elle une source d'insécurité, particulièrement en hiver.

- *Dans le secteur La Ratière, la commission constate que l'impact de l'expropriation et de l'isolement de résidences serait nettement moins lourd avec l'option E-2. Elle est d'avis que les propriétés de la rue Jeune-Homme demeureraient accessibles, même si la liberté de circulation s'avérerait réduite.*

Les terres agricoles

- Options B et D En regard des terres agricoles, le MTQ a indiqué que ces options morcelleraient une exploitation agricole spécialisée dans la production céréalère.
- Option E-2 Cette option morcellerait également aussi cette même exploitation agricole. Par ailleurs, le promoteur a mentionné que l'accès aux terres agricoles nécessiterait, avec les modifications apportées par l'option E-2, un détour par le nouvel axe du chemin Saint-Benoît d'environ 3,5 km (document déposé DA28, p.5). Un résidant a d'ailleurs indiqué qu'avec les modifications apportées par l'option E-2, une perte d'accès direct aux terres agricoles et boisés périphériques demeurerait, entraînant une perte d'activités extérieures et une exploitation plus difficile des terres agricoles (M. Martin Tremblay, séance du 17 décembre 1997, p. 48).

Or, dans son étude d'impact, le MTQ, sur la base d'un document produit par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (1995), note que « la valeur des terres et bâtiments agricoles de la région a augmenté de 96 % entre 1979 et 1994 » (document déposé PR3, p. 5-85). Cette indication reflète le dynamisme agricole dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Et, en plus, un résidant de la rue Jeune-Homme a fait valoir toutes les années qu'il avait consacrées « à améliorer [ses] terres (drainage, construction de chemins et de clôtures ainsi que d'entrepôts, etc.) et pour les fins d'exploitation (élevage d'animaux, cultures, usages récréatifs pour toute la famille, foresterie, etc. (mémoire de M. Almas Tremblay, p. 1).

- *La commission considère que, du point de vue des terres agricoles, des résidants de la rue Jeune-Homme subirait des inconvénients majeurs avec l'une ou l'autre des trois options (B, D et E-2). Les difficultés d'exploitation et le détour de 3,5 km par le chemin Saint-Benoît pour accéder à leurs terres perdureraient malgré les modifications présentées en deuxième partie d'audience, puisqu'il serait impossible, selon le promoteur, d'aménager une traverse agricole pour des motifs de sécurité. Les résidants de la rue Jeune-Homme ont déjà investi beaucoup pour améliorer le potentiel agricole de leurs fermes et les déplacements requis leur occasionneraient des coûts supplémentaires.*

La commission est d'avis que les inconvénients liés à la perte d'accès direct aux terres agricoles et aux difficultés d'exploitation qui en résulteraient pour les résidants de la rue Jeune-Homme devraient être entièrement dédommagés par le MTQ comme il s'est engagé à le faire. La commission considère que ces impacts demeurent de forte intensité.

La qualité de vie

En ce qui concerne la qualité de vie, les impacts appréhendés concernant le bruit et la qualité de l'air visent plus particulièrement les résidants de la rue Jeune-Homme, tandis que l'impact visuel inquiète tout autant les résidants de la rue Jeune-Homme, que ceux du boulevard du Royaume.

Le climat sonore

- Option B Dans son étude d'impact, le MTQ a mentionné relativement au bruit que l'option B aurait un effet positif puisque le trafic sur la route 170 serait diminué en raison de la nouvelle autoroute. En ce qui concerne le niveau de bruit par rapport aux habitations de la rue Jeune-Homme, le promoteur a indiqué qu'il serait inférieur à 55 dBA sur la base des distances séparant ces habitations des nouvelles voies de circulation.

Or, en audience, deux résidants de la rue Jeune-Homme, inquiets de l'ambiance sonore et des poussières transportées par les vents dominants ouest-nord-ouest (mémoire de M. Almas Tremblay, p. 3) qu'ils auraient à subir avec l'option B ont fait connaître la mesure du niveau de bruit actuel sur une période d'une heure, au début de l'après-midi du 17 septembre 1997, laquelle se situait à 56,3 dBA (M. Martin Tremblay, séance du 17 novembre 1997, p. 18). L'un d'eux estime d'ailleurs le niveau sonore à plus de 60 dBA avec l'option B.

Option D Pour le promoteur, cette option améliorerait le climat sonore pour les résidants de la rue Jeune-Homme, mais le détériorerait pour ceux de la route 170 qui ne seraient plus expropriés.

Un citoyen de la rue Jeune-Homme a fait valoir qu'avec l'option D, il y aurait une baisse du niveau sonore car « la circulation de plus de la moitié des véhicules serait déviée plus au sud par le biais de l'autoroute » (mémoire de M. Martin Tremblay, p. 11).

Option E-2 L'option E-2, qui s'éloigne de la rue Jeune-Homme d'environ 90 m, constituerait, selon le promoteur, une amélioration du climat sonore pour ces résidants : « Je pense que si on faisait un isophone de 50 dBA, il passerait à peu près au niveau de la première maison de la rue Jeune-Homme » (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 17 décembre 1997, p. 53). Toutefois, les modifications proposées en deuxième partie d'audience n'ont pas convaincu les résidants de la rue Jeune-Homme qu'ils vivraient dans la même quiétude qu'ils connaissent actuellement sans autoroute (M. Martin Tremblay, séance du 17 décembre 1997, p. 48).

En ce qui a trait à la route 170, le promoteur a indiqué qu'avec l'option E-2, l'effet serait positif puisqu'il y aurait éloignement de la majorité de la circulation par rapport à la situation actuelle. Selon le MTQ, « même pour la résidence la plus rapprochée sise sur le lot 4, nous estimons que le niveau sonore $Leq(24h)$ actuel d'environ 62,5 dBA serait faiblement atténué d'un demi-décibel et demeurerait dans une zone de climat sonore moyennement perturbée puisque entre 60 et 65 dBA » (document déposé DA28, annexe p. 7).

En audience, le promoteur s'est engagé à réaliser un suivi du climat sonore (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 17 novembre 1997, p. 120).

- *Dans le secteur La Ratière, la commission considère que l'option E-2 présenterait moins de risques de pollution sonore. Même si le niveau sonore de la rue Jeune-Homme était plus bas par le passage de l'autoroute plus loin des résidences, il est difficile présentement de savoir*

jusqu'à quel point. C'est pourquoi, par précaution, il serait essentiel que le MTQ procède, avant la réalisation des travaux, à des mesures périodiques du bruit, jour et nuit. Ultérieurement, le MTQ pourrait comparer cette mesure avec le climat sonore une fois l'autoroute construite. En fonction des résultats obtenus, le MTQ devrait appliquer les mesures d'atténuation appropriées.

L'air

- Option B Des inquiétudes ont été manifestées par les résidents de la rue Jeune-Homme à l'égard du transport des divers polluants générés par la circulation automobile, particulièrement en raison des vents dominants en direction ouest.
- Option D Comme il y aurait expropriation avec cette option, le problème de qualité de l'air ne se poserait pas.
- Option E-2 Les polluants seraient un peu plus dilués, mais les effets demeureraient les mêmes.

Le paysage

- Option B Le MTQ souligne dans son étude d'impact que l'option B aurait une incidence relativement importante sur la qualité visuelle perçue par les résidents (document déposé PR3, p. 6-12), notamment pour ceux de la route 170 ainsi qu'un autre vivant en bordure du chemin Saint-Benoît. À cet égard, il mentionne comme élément visuel perturbant la structure étagée et ses remblais d'approche là où le contournement franchirait la voie ferrée et la route 170, de même que la disparition de neuf bâtiments.

Même si le MTQ ne fait pas mention d'un impact visuel pour les résidents de la rue Jeune-Homme, ceux-ci ont mentionné qu'ils verraient nettement l'autoroute. Par exemple, un résident s'est exprimé en ces termes : « [...] l'impact sera majeur puisque l'autoroute sera très visible des résidences de la rue Jeune-Homme et vice versa (du viaduc traversant le chemin de fer jusqu'au sud de la rue Jeune-Homme avec un autre viaduc au sud-ouest ainsi que la nouvelle sortie du chemin Saint-Benoît longeant à peu près de 100 m à l'ouest de la rue Jeune-Homme » (M. Martin Tremblay, séance du 17 novembre 1997, p. 17).

Ces résidents ont aussi mentionné qu'il demeurera impossible de confondre le paysage et l'autoroute et ses échangeurs même avec des conifères de 12 m de haut (mémoire de M. Martin Tremblay, p. 5).

Enfin, un autre problème non mentionné par le promoteur concerne l'éblouissement susceptible d'être causé par les phares des automobiles circulant sur la nouvelle autoroute et ce, sur une distance relativement courte.

Option D Dans un document d'analyse, le promoteur mentionne que l'impact visuel serait moindre pour les résidants de la rue Jeune-Homme, mais qu'il serait plus important pour certains résidants le long de la route 170, à partir du chemin Saint-Benoît, qui ne seraient plus expropriés avec cette option (document déposé DA4, p. 6 et 8).

Option E-2 Cette option améliorerait la situation pour les résidants de la rue Jeune-Homme qui verraient moins l'autoroute avec le projet modifié (M. Martin Tremblay, séance du 17 décembre 1997, p. 47). Cependant, la structure étagée et les remblais d'approche seraient perçus davantage puisqu'ils seraient plus près des résidants de la route 170. Cet impact est considéré moyen par le promoteur, même en incluant le remblai et la structure du chemin Saint-Benoît. Le problème de l'éblouissement causé par les phares automobiles persisterait sur une distance relativement courte.

- *L'option E-2 s'insérerait mieux dans le paysage du secteur La Ratière que les deux autres options étudiées (B et D), en utilisant davantage le relief naturel. Le MTQ devrait procéder à un suivi, si cette option se réalise, concernant les effets d'éblouissement des phares des véhicules une fois le projet réalisé et apporter au besoin des mesures correctives.*

La sécurité

Option B Dans son étude d'impact, le promoteur a indiqué que cette option répond le mieux à un ensemble de critères : la vitesse sur la route 170, les conflits potentiels, les arrêts dans une bretelle et les carrefours en croix, le débit de circulation à la traverse à niveau de la voie ferrée, le rayon des courbes, l'accès aux résidences ainsi que la fluidité de la circulation. La courbe serait de 600 m de rayon avec cette option.

Option D Globalement, l'option D présente les mêmes avantages et inconvénients que l'option B, mais elle est plus avantageuse sur le plan sécuritaire, selon le promoteur, en raison de l'éloignement de la bretelle de sortie direction ouest par rapport à la traverse à niveau.

Option E-2 Les modifications proposées avec l'option E-2 ont, selon le promoteur, un effet positif en matière de la sécurité au regard de l'option B. Ainsi, il a mentionné qu'il y aurait davantage de dégagement entre les sorties, sur le chemin Saint-Benoît et la voie ferrée : « Et comme la

courbe est un peu plus douce, un design de 110 km/h, c'est, au niveau sécuritaire, un petit peu mieux également » (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 17 décembre 1997, p. 52, D5.9). Plus précisément, la courbe serait de 750 m de rayon.

Le promoteur fait mention d'une moyenne de 6 000 véhicules par jour et d'un taux d'accidents (nombre d'accidents par kilomètre de route en fonction des débits de circulation) atteignant 2,9 en ce qui concerne le tronçon compris entre la rue Saint-Jean-Baptiste et la route 170 Ouest (document déposé DA10, p. 2). Ce taux d'accidents peut être considéré comme faible lorsqu'on le compare avec celui d'autres tronçons situés à proximité.

Cependant, les modifications apportées par l'option E-2 ne règlent pas certains problèmes de sécurité identifiés par un résidant de la rue Jeune-Homme, qui a fait ressortir qu'il aurait à circuler sur la voie publique avec ses véhicules de ferme et qu'il serait éloigné des secours advenant un accident sur ses terres (document déposé DA28, compte-rendu de réunion, p. 2).

- *L'option E-2 présente des avantages sur le plan de la sécurité : elle s'éloignerait du chemin de fer, ce qui donnerait des marges de recul plus grandes aux bretelles de l'échangeur, et le rayon de la courbe est plus grand. Les résidents de la route 170 du secteur La Ratière bénéficieraient aussi d'un accroissement de la sécurité routière en raison d'une diminution notable des débits de circulation. Ce seraient principalement les usagers locaux qui emprunteraient la route 170 après la construction de l'autoroute ; les usagers en transit, incluant les véhicules lourds, utiliseraient plutôt la voie de contournement.*

Les milieux biologique et sylvicole

Option B Cette option a un impact biologique assez important sur le ruisseau des Chasseurs puisqu'elle prévoit la construction de deux ponceaux.

Du point de vue sylvicole, cette option permet de conserver un milieu boisé, mais isole deux lots en parties boisés, ce qui constitue un impact significatif. Il y aurait perte d'aires arborescentes et arbustives.

D'après l'Étude d'impact, il ne subsisterait qu'un impact résiduel faible tant sur le plan biologique que sur le plan sylvicole (document déposé PR4, carte 7.1.1).

Option D Cette option traverse un milieu boisé qui était conservé avec l'option B. Il y aurait aussi perte d'aires arborescentes et arbustives.

Option E-2 En regard du milieu biologique, cette option représente un léger avantage quant à l'impact sur le ruisseau des Chasseurs par rapport à l'option B, puisque le promoteur pourrait quelque peu l'éviter en installant un seul ponceau au lieu des deux prévus dans l'option B.

En ce qui concerne le milieu sylvicole, l'isolement de deux parties de lots engendre un impact significatif d'autant plus que les boisés occupent des superficies respectables et font l'objet d'exploitation (document déposé PR3, p. 5-97). De plus, l'option E-2 coupe un milieu boisé qui était conservé avec l'option B. Enfin, un autre impact fort a trait à la perte d'aires arborescentes et arbustives.

- *La commission prend note que l'option E-2 du secteur La Ratière permettrait de protéger en partie le ruisseau des Chasseurs, mais qu'elle toucherait un milieu boisé qui ne le serait pas avec l'option B.*

Le coût

Option B Le coût de l'option B s'élève à 5,17 M\$ (document déposé DA28, annexe 2, p. 12).

Option D Cette option est supérieure à l'option B de quelque 0,83 M\$.

Option E-2 Cette option est estimée à 0,24 M\$ de plus que l'option B. Selon le promoteur, il serait nécessaire avec cette option de reconstruire un tronçon de 300 m d'une route déjà construite. Il est à noter que les coûts d'expropriation seraient inférieurs de 60 000 \$ par rapport à l'option B car seulement quelques résidences situées le long de la route 170 seraient expropriées.

Conclusion sur le secteur La Ratière

- *Bien que consciente des inconvénients relatifs à l'accès aux terres agricoles de la rue Jeune-Homme, la commission accorde sa préférence à l'option E-2 en raison de son impact nettement moindre sur le cadre bâti et de la meilleure sécurité qu'elle offre.*

La commission rappelle que des problèmes subsistent à l'égard des résidents de la rue Jeune-Homme, dont la moitié fait partie d'une même famille, pour lesquels la recherche de solutions acceptables devrait se poursuivre. Il serait souhaitable qu'une option envisagée par le promoteur en cours d'audience, soit la relocalisation des propriétés, puisse être étudiée davantage avec les citoyens visés.

L'option E-2 améliorerait la qualité de vie des résidents de la route 170, mais ce ne serait pas le cas pour les résidents de la rue Jeune-Homme qui subiraient des impacts sonores et visuels

et sur la qualité de l'air. Le MTQ devrait si nécessaire, prévoir comme mesures de mitigation des murs végétaux de conifères ou des talus en bordure de la nouvelle voie de circulation. Il devrait également réaliser des suivis périodiques en regard du bruit et de l'air ambiant une fois le projet réalisé et en tenir informés les citoyens concernés.

Le secteur Saint-Bruno

La description

Le secteur Saint-Bruno constitue la deuxième portion de la route 170 à étudier. Comprise entre les 6^e et 8^e rangs dans la municipalité de Saint-Bruno, elle est éloignée d'une vingtaine de kilomètres du secteur La Ratière (figure 1.1). Le projet consiste à élargir du côté nord, sur une seule propriété, l'actuelle route 170 de deux à quatre voies avec terre-plein central, sur une distance de 3,4 km, avec des intersections aux 6^e, 7^e et 8^e rangs. Le terre-plein prévu, selon le MTQ, permettrait aux agriculteurs et aux citoyens d'accéder plus facilement et plus rapidement à leurs propriétés (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 17 novembre 1997, p. 31). Le 8^e rang constitue la limite est de ce tronçon. À l'ouest, il est délimité par la route Saint-Alphonse, à quelques centaines de mètres avant l'intersection du 6^e rang, là où la circulation se divise pour se rendre à Alma par le 6^e rang ou pour traverser Saint-Bruno et prendre la route 169 (figure 4.4) (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 18 novembre 1997, en soirée, p. 4)

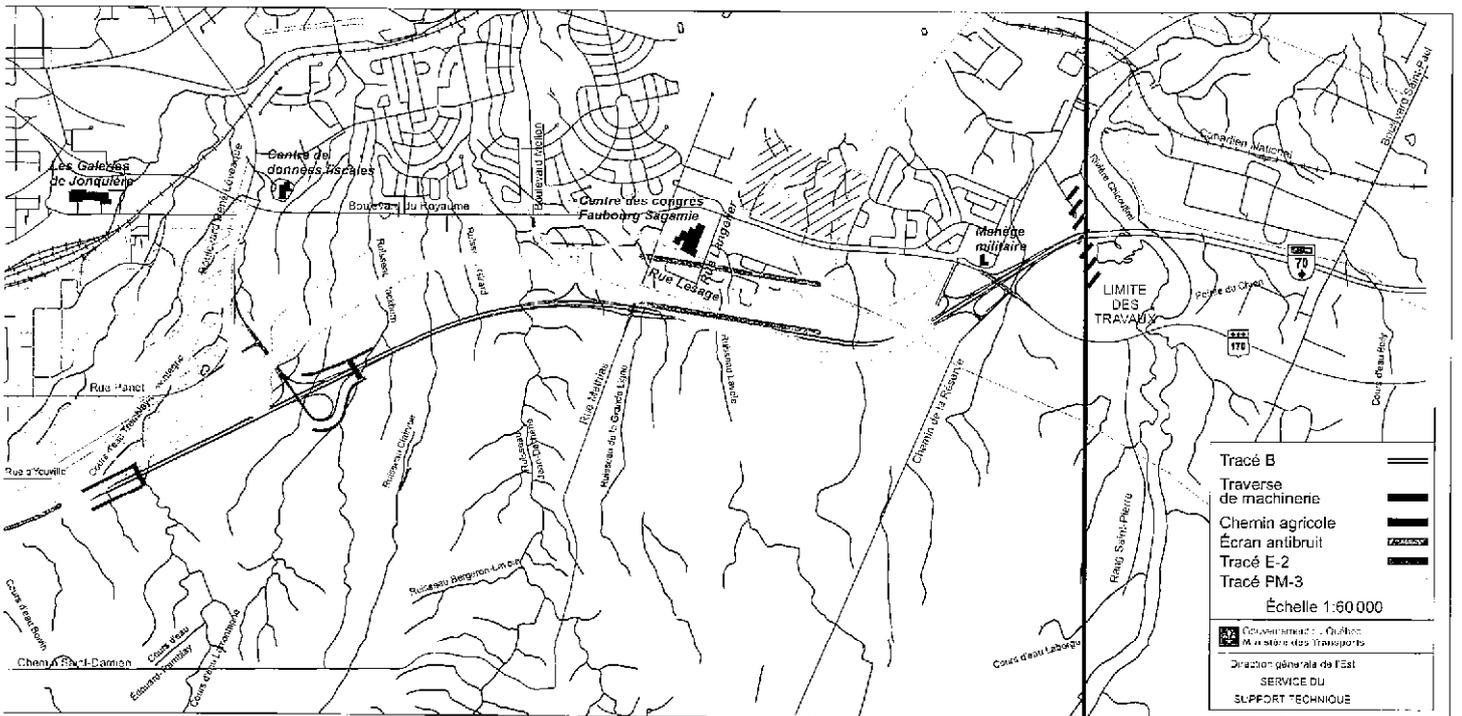
Sur la base des renseignements contenus dans l'Étude d'impact ou recueillis en audience, l'analyse de la commission ne portera dans ce secteur que sur le seul tracé B.

L'analyse

Le milieu humain

En ce qui a trait aux terres agricoles, l'Étude d'impact mentionne qu'une seule exploitation laitière, sur le lot 11 des 6^e et 7^e rangs serait touchée dans le secteur Saint-Bruno. Cet impact est qualifié de moyen par le promoteur puisque la perte de terre serait de 6,6 ha, ce qui représente 9,1 % des terres cultivées. Cette perte d'hectares en culture ne remet cependant pas en cause l'exploitation de cette terre.

Sur le plan des activités économiques, le projet n'aurait aucun impact sur les commerces et les entreprises de Saint-Bruno, ceux-ci étant localisés dans le village, loin de l'endroit où se fait le réaménagement à quatre voies. Du point de vue récréotouristique, le projet couperait un sentier de motoneige à vocation régionale, mais le club des motoneigistes avait déjà prévu de déplacer la traversée dans le village même de Saint-Bruno, ce qui annule cet impact.



Secteur Est

La qualité de vie

Le climat sonore

Un résidant du développement résidentiel La Cité rurale de Saint-Bruno, qui a reçu l'appui de 19 résidants pétitionnaires de ce même secteur et du conseil municipal, a fait part de ses appréhensions devant un accroissement du bruit. Selon lui, il y aurait possibilité que le niveau de bruit dépasse les seuils acceptables dans ce secteur adjacent à la route 170, en raison surtout d'une augmentation de l'achalandage, du passage d'un nombre élevé de camions et du non-respect des limites de vitesse (document déposé CR3). D'ailleurs, il précisait en audience que le problème concernait davantage le transport lourd qui doit absolument traverser le village (M. Gilles Boily, séance du 16 décembre 1997, en soirée, p. 16). Indiquant que ce complexe immobilier comprend quelque 200 à 300 résidences dont certaines sont localisées à proximité de la route 170, ce même résidant mentionnait que l'achalandage devrait augmenter de plus de 1 % (M. Gilles Boily, séance du 16 décembre 1997, en soirée, p. 19).

Dans son étude d'impact, le MTQ a noté qu'à Saint-Bruno, les résidences situées au sud et au nord de la route 170 ainsi que sur le 7^e rang continueront de se retrouver dans « une zone de bruit moyennement perturbée » (document déposé PR3, p. 7-150) et que les variations du niveau sonore ne sont pas significatives avec l'élargissement prévu. En conséquence, il ne prévoit aucune mesure d'atténuation relative au niveau sonore pour ce secteur. Il a aussi précisé en audience que, conformément à sa politique sur le bruit, ses interventions sont différentes en milieu déjà construit, comme c'est le cas à Saint-Bruno ; « le seuil d'intervention est fixé à 65 dBA » (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 18 novembre 1997, en soirée, p. 10) alors qu'il est de 55 dBA pour les nouvelles routes. Or, à Saint-Bruno, les niveaux sonores avoisinent les 62 dBA (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 17 novembre 1997, p. 34).

Pour sa part, la municipalité de Saint-Bruno a indiqué en audience que le complexe immobilier a été inauguré après la construction de l'actuelle route 170. Les résidants se sont donc installés dans ce développement résidentiel en toute connaissance de cause. De plus, la municipalité a clairement démontré une certaine ouverture à collaborer avec le MTQ à réaliser certaines études sonores (M. Gilles Boudreault, séance du 18 novembre 1997, en soirée, p. 79).

D'après le promoteur, la circulation lourde, comprenant actuellement un total de quelque 600 camions par jour, continuerait de passer par Saint-Bruno avec l'élargissement de la route 170 (M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 18 novembre 1997, en soirée, p. 72-73). Le MTQ a également confirmé que les projections de circulation se situaient annuellement entre 1 % et 2 %, ce qui lui permet d'anticiper une augmentation de l'achalandage dans ce secteur pouvant aller jusqu'à avoir des répercussions significatives au fur et à mesure de l'utilisation de la route élargie à quatre voies et de la répartition du trafic en direction de Saint-Bruno ou d'Alma.

Le paysage

Le fait d'ajouter deux voies à un axe routier existant n'apporte pratiquement pas de modifications au paysage de ce secteur, à l'exception des remblais particulièrement visibles en milieu agricole.

La sécurité

Un requérant a mentionné en audience que les normes de sécurité pourraient être plus sévères en raison de la proximité d'une zone résidentielle et, donc, de la présence d'enfants dans le secteur. L'Étude d'impact ne traite pas de l'aspect de la sécurité pour la traversée des piétons en ce qui concerne l'élargissement de la route 170. Or, le fait de traverser une route à quatre voies plutôt qu'à deux voies s'avère plus périlleux, notamment pour les piétons. Il est toutefois mentionné à l'addenda de l'Étude d'impact que le MTQ prévoit l'aménagement d'une zone de transition, accompagnée d'une signalisation adéquate, à l'ouest du projet de façon à diminuer graduellement de quatre à deux le nombre de voies (document déposé PR4, p. 42).

Il est indiqué dans l'Étude d'impact que l'aménagement d'un terre-plein central rendrait l'accès plus difficile à certaines résidences et à un commerce « pour les usagers se dirigeant de l'est vers l'ouest » (document déposé PR3, p. 7-38). Le MTQ a aussi précisé en cours d'audience que certains aménagements seraient réalisés concernant la traversée de véhicules. Ainsi, à l'intersection du 8^e rang où est localisée une scierie, des aménagements pour faciliter la traversée au niveau du terre-plein central et des voies de refuge permettraient d'assurer la protection des camions. Le promoteur prévoit également certains aménagements, de type virage en « U », pour faciliter les déplacements des résidents et de la clientèle d'un restaurant localisés du côté sud de la route.

- *La sécurité des usagers et des piétons constituant une priorité, la commission s'explique mal l'absence d'uniformité décelée dans l'application des normes de sécurité selon qu'il s'agisse du secteur Saint-Bruno ou du contournement de Jonquière. Les normes de sécurité les plus élevées ne devraient-elles pas prévaloir sur l'ensemble du parcours de l'autoroute ?*

Le coût

Le MTQ prévoit un investissement de 4 M\$ (figure 1.1).

Conclusion sur le secteur Saint-Bruno

- *La commission adhère au tracé B dans le secteur Saint-Bruno. Le MTQ devrait toutefois réaliser dans ce secteur des études sur le bruit et appliquer au besoin des mesures d'atténuation. Il devrait en assumer la totalité des coûts, procéder par la suite au suivi nécessaire et informer régulièrement les citoyens concernés des résultats obtenus.*

La commission souligne l'importance pour le MTQ de bien identifier les limites de vitesse à l'entrée et à la sortie de la zone résidentielle du secteur Saint-Bruno et mettre en évidence ses invitations à la prudence.

Commentaires et propositions de la commission sur le tracé

La commission a dû examiner deux portions de route qui n'ont aucun lien spatial entre elles et qui font partie d'une même étape d'un projet global d'axe routier. Ce chantier de construction d'une voie rapide entre le Haut-Saguenay et le Lac-Saint-Jean, qui dure depuis deux décennies, s'est réalisé par portions et secteurs non contigus.

Le MTQ a justifié son procédé en discontinu et sa vaine de designs variés et de tracés par une série de conjonctures : crise du pétrole dans les années 1970, récession dans les années 1980, révision à la baisse des projections de circulation, compromis à trouver entre l'usage agricole et l'urbanisation, etc. (document déposé DA2 et M. Jean-Pierre Tremblay, séance du 17 novembre 1997, p. 30).

Si cette façon de faire permet entre autres d'étaler les engagements budgétaires sur une longue période, elle comporte en revanche un potentiel non négligeable de dissensions locales. Sur le plan technique, elle limite la portée de l'Étude d'impact et complique l'analyse.

Le promoteur a prématurément disposé des autres options qu'il avait lui-même avancées, quoique très timidement, au moment de la rédaction de son étude d'impact. Aux yeux de la commission, il n'a pas suffisamment justifié cette élimination hâtive et n'a fait porter sa véritable analyse détaillée que sur son tracé proposé. Pourtant, les exigences de la directive du ministre de l'Environnement et de la Faune pour ce projet imposent à son instigateur le devoir d'identifier et d'évaluer qualitativement et quantitativement les impacts de chaque variante.

La directive requiert aussi de lui qu'il justifie clairement les raisons pour lesquelles il considère l'une ou plusieurs d'entre elles comme inacceptables (document déposé PR2, p. 5-7). En première partie d'audience, le porte-parole du promoteur, reconnaissant la faisabilité technique de quelques autres parcours, a affirmé que le tracé proposé créait des impacts nettement moins importants, qu'il était le seul à avoir fait l'objet d'un consensus et à avoir reçu l'assentiment de la CPTAQ, et que le remettre en question impliquait « la révision des schémas d'aménagement » et la négation du compromis qui existe (M. Jean-Pierre Tremblay, séances du 19 novembre 1997, en soirée, p. 20-21 et du 18 novembre 1997, en soirée, p. 30 et 55). Le tracé proposé apparaissait ainsi pratiquement immuable. La situation ayant évolué à la faveur de la première partie de l'audience, le promoteur a néanmoins lui-même déposé deux autres modifications. Au total, la commission a reçu une douzaine de propositions, dont neuf ont fait l'objet de documents

déposés par le promoteur à différents moments. Ces documents présentaient des analyses qualitativement et quantitativement inégales.

- *À cause des impacts moindres sur le milieu humain, particulièrement les expropriations en zones urbaine et rurale, la plus grande préservation possible des terres agricoles ainsi que la sécurité des piétons et cyclistes dans le centre-ville et des automobilistes sur les différents axes routiers, la commission en arrive à la conclusion que le tracé devrait suivre comme parcours (figure 4.4B) :*
 - *pour le contournement de Jonquière, l'option PM-3 à partir de la jonction à l'actuelle autoroute 70 jusqu'à la hauteur de la rue du Long-Sault (figures 4.1B et 4.4B) ;*
 - *le tracé B à partir du secteur de la rue du Long-Sault jusqu'à la rue Saint-Jean-Baptiste sur la rive ouest de la rivière aux Sables (figures 4.2 et 4.4B) ;*
 - *l'option E-2 à partir de la rue Saint-Jean-Baptiste jusqu'au raccordement avec la route 170 dans le secteur La Ratière (figures 4.3C et 4.4B) ;*
 - *entre les 6^e et 8^e rangs à Saint-Bruno, le tracé B, soit l'élargissement à quatre voies de la route 170 avec terre-plein central (figure 4.4A).*
- *La commission estime que le promoteur devrait être tenu d'assurer dans le secteur La Ratière un suivi des mesures d'atténuation pour les impacts touchant la qualité de l'air, l'environnement sonore et l'éblouissement par les phares des véhicules le soir et la nuit.*
- *Depuis 1982, le projet d'autoroute fait partie des plans d'urbanisme de la Ville de Jonquière. L'Étude d'impact reconnaît les préjudices causés aux terres agricoles en attirant l'attention sur la « grande valeur environnementale » des secteurs touchés par le projet à cause de la qualité des terres qui s'y trouvent. Le promoteur reconnaît aussi l'ouverture faite au développement résidentiel au détriment du territoire agricole (document déposé PR3, p. 7-68 et 7-55). La commission déplore cette contribution à l'étalement urbain, particulièrement dans le cas de l'option E-2 qui, tout en étant de « moindre mal » dans le secteur La Ratière, nécessite l'acquisition de superficies plus vastes en zone agricole.*
- *Quelles que soient les mesures dites d'atténuation, une expropriation laisse des séquelles majeures et non réductibles à la génération qui la subit. La présence soudaine d'une autoroute et de son emprise sur des propriétés privées ne peut être véritablement atténuée par « son passage en déblai » ou par une indemnité. C'est pourquoi la commission est d'avis que la grille d'évaluation retenue par le promoteur ne lui permet pas de tirer des conclusions justes sur le degré des impacts résiduels aux immeubles expropriés en zone agricole et à leurs propriétaires.*

- *À partir de sa grille d'évaluation du climat sonore, le promoteur considère comme pratiquement mineurs des impacts résiduels qui, en milieu rural comme urbain, doublent la perception du bruit. La situation est encore plus affligeante lorsque aucune mesure d'atténuation n'est possible comme dans le cas des résidences des rues Saint-Dominique et Saint-Jean-Baptiste. Il y a là un impact majeur non réductible sur la qualité de vie, l'intimité des gens et la valeur des biens immobiliers. La commission rappelle que les critères de l'Organisation mondiale de la santé ainsi que ceux de l'International Standard Organization sont beaucoup plus restrictifs que ceux de la grille du promoteur. Nonobstant l'opinion précédemment exprimée au sujet de l'expropriation, la commission est d'avis que celle-ci peut parfois s'avérer un mal nécessaire. Par exemple, elle croit que dans le cas présent, lorsque des citoyens sont touchés par un niveau sonore dépassant 55 dBA à cause du projet et que des mesures d'atténuation sont impossibles, le promoteur devrait être amené à compenser les préjudices par une réparation intégrale pouvant aussi comprendre l'acquisition ou le déplacement selon le vœu du propriétaire.*
- *La Ville de Jonquière et le promoteur n'ont pas jugé nécessaire d'informer les résidants des rues Lesage et Mathias des conséquences de l'option PM-3 sur la distance entre l'autoroute et leurs terrains. La commission voit dans cette omission une grande lacune à l'égard de l'élémentaire responsabilité de renseigner les citoyens sur un projet qui les concerne directement.*

La commission rappelle la très grande attention qu'il faut accorder au potentiel archéologique important sur tout le parcours du tracé. Le promoteur devrait être tenu de procéder promptement à des inventaires.

Parce que le promoteur souligne lui-même qu'une attention spéciale doit être accordée à ce site au moment de la construction de la voie de contournement, il semble à la commission que les autorités municipales de Jonquière devraient donner suite rapidement à l'avis professionnel de M. Luc Noppen afin de déterminer l'emplacement exact de la maison de la fondatrice de la ville, Marguerite Belley, sur la rue Saint-Dominique.

Le promoteur prévoit construire cinq échangeurs. Sur une distance de 17,8 km, il y aurait ainsi une moyenne de 3,5 km d'espace libre entre chaque échangeur. Bien que la norme soit de 3 km en milieu urbain, la commission s'interroge sur le nombre d'échangeurs prévus par le promoteur compte tenu de leur coût et de l'espace requis par leur construction sur les terres agricoles. L'économie d'un échangeur ne permettrait-elle pas aussi d'améliorer la sécurité en éliminant une occasion de ralentissement ?

Tout en soulageant le centre-ville et les axes routiers est-ouest actuels d'une importante partie de la circulation, l'autoroute créerait de sérieux préjudices à certains commerces du centre-ville voués aux services des voyageurs ainsi qu'à des commerces locaux.

Jonquière devrait mettre l'accent sur le tourisme de circuit et de destination pour contrebalancer les effets négatifs de la voie de contournement sur les commerces de son

centre-ville. Pour cela, il faudrait une signalisation efficace, tant en direction Est qu'en direction ouest. Jonquière et ses partenaires devraient entre autres insister auprès du gouvernement du Québec pour que sa présence, par exemple, comme « Étape à découvrir » au Haut-Saguenay, soit indiquée sur la route 175 dans la réserve faunique des Laurentides.

Aux yeux de la commission, le développement de l'industrie touristique, pour heureuse panacée qu'elle s'avère à la dévitalisation du centre-ville, ne remplacera jamais le dynamisme dont le milieu lui-même doit faire preuve. Les commerçants touchés par le nouveau lien autoroutier doivent trouver le soutien qui leur a été promis par la municipalité et la Société de développement de Jonquière ainsi que par la Chambre de commerce de Jonquière afin de pouvoir développer leur originalité, miser sur la qualité et faire connaître leurs produits et services exclusifs.

Si le projet se réalise, il est primordial que le lien entre la sortie de l'échangeur Saint-Hubert et la rue Saint-Dominique soit construit en priorité. La commission nourrit néanmoins une certaine appréhension quant à la capacité de l'infrastructure actuelle de la rue Saint-Dominique d'accueillir, particulièrement au centre-ville, pour la circulation et le stationnement, un flot accru de véhicules. Elle prévoit donc une concurrence d'affluence entre cette rue principale et la rue Saint-Hubert, ce qui ne contribuerait pas à améliorer le sort des commerces touchés par le projet de voie de contournement.

Au sujet de la présence d'oiseaux sauvages aux abords de la rivière aux Sables, la commission estime important d'éviter toute modification des îlots de végétation, d'adoucir suffisamment certaines pentes pour permettre la reconstruction de nouveaux îlots de végétation et de tenir compte, lors du choix des espèces végétales utilisées pour la stabilisation des rives, de leur potentiel pour la faune avienne.

- *La commission croit qu'il est possible de trouver une solution satisfaisante au problème de M. Almas Tremblay dans le secteur La Ratière. À cet effet, elle demande que le MTQ poursuive tous les efforts nécessaires pour arriver à un compromis qui soit acceptable à M. Tremblay.*
- *Au sujet du secteur Saint-Bruno, la commission rappelle l'importance d'atténuer les impacts possibles sur le milieu sonore et de veiller à la sécurité des agriculteurs qui auront à circuler près de la voie rapide. Il faut également être attentif à la sécurité de l'ensemble des usagers de ce secteur routier.*
- *En somme la commission a été étonnée du fait que le promoteur ait proposé un tracé unique, assorti de quelques petites variantes ponctuelles, ce qui est peu orthodoxe. Il a sous-estimé certains impacts et évalué de façon optimiste plusieurs impacts résiduels, notamment ceux sur les humains en zone agricole.*

La commission reconnaît néanmoins la démarche positive du promoteur qui a accepté de modifier son tracé proposé à la suite de la première partie d'audience.



Conclusion

À titre de promoteur, le ministère des Transports du Québec demande l'autorisation de construire une route de contournement de Jonquière et d'élargir la route 170 à Saint-Bruno. Ces travaux s'inséreraient dans le projet global de lien routier entre Alma et La Baie. De cette façon, le projet contribuerait à compléter le réseau routier majeur de la région, soit l'équipement de base exigé par les besoins de transport, de sécurité et de développement.

La construction d'une autoroute hypothèque à jamais de grandes portions de territoire et oriente le développement. C'est pourquoi, il est important de bien établir la nécessité d'une infrastructure routière et d'en vérifier méticuleusement le choix du tracé. Une telle précaution limite le risque des dommages irréparables causés à l'environnement, dommages susceptibles de porter préjudice aux générations futures.

La commission est d'avis que le projet est justifié principalement en raison de la plus grande sécurité des personnes qu'il est susceptible de générer. En effet, le projet autoroutier permettrait un niveau de sécurité au moins trois fois supérieur à la situation actuelle de la route 170. Huit intersections affichent présentement un taux d'accidents qui dépasse le seuil critique de sécurité. À certaines d'entre elles, le taux d'accidents est dix fois plus élevé que sur une autoroute du type de celle projetée. Et il ne s'agit pas seulement d'accidents avec dommages matériels, mais également d'accidents avec morts et blessés graves.

Le projet améliorerait la fluidité de la circulation, réduirait la congestion et diminuerait les temps de déplacement. Selon les tronçons, l'infrastructure projetée supporterait de 8 700 à 25 000 véhicules par jour. Selon le MTQ, une autoroute est justifiée au-delà de 8 000 véhicules par jour.

Le projet autoroutier offrirait un avantage concurrentiel aux entreprises par la réduction des temps et des coûts de transport et par l'accès rendu plus facile aux marchés et aux clients. Il représenterait une incitation à s'établir pour de nouvelles entreprises.

Le projet a reçu l'appui des municipalités, des MRC, du CRCD et de nombreux organismes socio-économiques de la région. Il figure au rang des priorités du Plan

stratégique régional du Saguenay–Lac-Saint-Jean. La commission prend acte d'un consensus régional.

À l'égard du tracé, les modifications proposées en cours d'audience ont obtenu l'accord de la grande majorité des intervenants du milieu agricole. C'est la collaboration, l'ouverture et l'esprit de conciliation du promoteur qui ont favorisé cette évolution du projet.

Pour le secteur Est, la commission retient l'option PM-3 ; pour la partie centrale, le tracé B ; pour le secteur La Ratière, l'option E-2 ; pour le secteur Saint-Bruno, la commission reconnaît le tracé B.

L'option PM-3 résulte d'une entente entre les parties intéressées, soit les exploitants agricoles du secteur Est de Jonquière et le MTQ. Par le déplacement du tracé vers le nord, cette entente est susceptible de porter préjudice à des personnes qui étaient peu touchées par le projet jusque là. C'est notamment le cas de propriétaires de maisons de la rue Lesage. Ces personnes ont un intérêt dans le projet. C'est pourquoi elles ont le droit d'être entendues et le promoteur a le devoir de les entendre. La commission est d'avis que l'autorisation qui pourrait être accordée au promoteur devrait être assortie d'une condition portant sur l'obligation d'informer et de consulter les personnes soudainement davantage touchées par l'option PM-3 qu'elles ne l'étaient par le tracé B.

Les commerçants et gens d'affaires, dont un bon nombre s'opposent au projet par crainte de perdre une partie de leur clientèle qui passait par la route 170, devraient obtenir des garanties. Le MTQ devrait s'engager à installer, de concert avec eux et la municipalité, une signalisation complète et efficace, capable de contre-balancer le fait que l'autoroute ne passe pas à l'intérieur de la ville. La Société de développement de Jonquière et la Chambre de commerce de Jonquière devraient leur fournir du soutien professionnel en matière de consolidation d'entreprise ou de réorientation.

La reprise du programme de revitalisation du centre-ville pourrait représenter une mesure compensatoire collective pour le préjudice que pourraient subir les commerçants qui verraient leur clientèle déplacée à cause du projet autoroutier. Le programme de revitalisation pourrait utilement viser deux objectifs : le soutien aux entreprises commerciales et aux places d'affaires et l'amélioration de l'attrait des artères commerciales. Ainsi, des façades pourraient être rénovées, des entrées réaménagées, des stationnements publics rendus disponibles, des petits parcs de quartier créés, l'affichage embelli, les berges de la rivière mises en valeur, l'activité commerciale du centre-ville redéployée, etc. De cette façon, les clients et les commerçants de Jonquière pourraient redécouvrir l'avantage économique de créer de la beauté et de l'esthétisme dans leurs rues. Dans leur recherche de complémentarité et leur saine compétition avec Chicoutimi, Alma et La Baie, ils pourraient apprécier la valeur culturelle de leur ville et le bénéfice commercial que représente un environnement harmonieux et sécuritaire. Du coup, leur qualité de vie en serait accrue et, par le fait même, la force d'attraction de leur ville.

Les impacts du projet sur le milieu naturel ne doivent pas être oubliés. Le projet altérerait de façon importante deux habitats à valeur environnementale élevée : la tourbière à l'est du tracé proposé et la friche agricole du secteur Panet. Il détruirait l'environnement biophysique du ruisseau Jean-Dechêne et réduirait l'aire d'alimentation hivernale du Harfang des neiges. Ces impacts et les autres qui ont été documentés doivent être pris en compte de façon appropriée au moment des travaux de construction. Le plus grand soin doit être apporté aux mesures d'atténuation.

En particulier, le choix de l'emplacement du pont sur la rivière aux Sables doit être précédé d'études hydrauliques couplées d'études sur les milieux aptes à déterminer les répercussions du projet sur la faune aquatique et l'activité de pêche. La commission propose que des inventaires complets des habitats et des espèces fauniques soient réalisés dans le secteur où la construction du pont est prévue. Comme cet ouvrage serait situé dans un couloir récréo-touristique de grande valeur, la protection du milieu naturel, du paysage et de la valeur d'usage garantirait la pérennité du potentiel récréatif existant.

Les activités de suivi et de surveillance ont pour but de contrôler la conformité des travaux avec les autorisations et plans. Elles sont d'une importance capitale pour la population et la protection de l'environnement. La commission propose que les personnes concernées soient individuellement informées du résultat de l'inventaire des puits d'eau potable. Un plan de suivi de la qualité de l'eau souterraine des puits s'impose, de façon à apporter rapidement les mesures correctives que nécessiterait une contamination. Le MTQ devrait informer le public du suivi des mesures d'atténuation, de l'avancement des travaux et de la vérification de leur conformité avec le certificat d'autorisation et les normes en vigueur.

Dans le secteur de la municipalité de Saint-Bruno, le MTQ devrait évaluer à ses frais l'augmentation du bruit engendrée par le projet routier. Le cas échéant, le MTQ devrait prendre à sa charge les mesures d'atténuation qui seraient nécessaires et y associer la municipalité.

Pour que le projet entre Alma et La Baie puisse atteindre ses objectifs de soutien au développement économique, la voie rapide devrait, à court terme, se rendre jusqu'au centre-ville de La Baie.

Lorsqu'un terrain est requis pour le projet, le propriétaire foncier ne devrait pas subir de préjudice supplémentaire par les frais qu'il doit engager. C'est pourquoi la totalité des frais raisonnables qui lui sont occasionnés par la vente de son terrain devrait lui être remboursée. Il s'agit habituellement des honoraires professionnels d'avocat, notaire, évaluateur agréé, agronome, etc. Le MTQ devrait veiller à ce que les honoraires demandés soient conformes à ceux suggérés par les associations professionnelles et qu'aucune surfacturation ne soit autorisée. Lorsque requis, le remboursement des frais raisonnables devrait comprendre les dépenses d'expertise professionnelle pour la réorientation, la restructuration ou la reconfiguration d'une

entreprise agricole touchée par le projet de façon majeure. C'est le cas notamment de la Ferme JRG.

La valeur marchande d'une propriété qu'une autoroute vient jouxter diminue. Cette baisse s'explique par la modification subite de la quiétude, du bien-être et du climat sonore de ses habitants. Certains aménagements sont susceptibles de limiter cette perte de valeur. C'est le cas d'un écran antibruit et d'un viaduc qui permettrait que soient évités des dommages de morcellement. La proximité d'une autoroute a également pour effet d'allonger le délai de vente d'une propriété. Ce phénomène est justifié par une diminution de la demande sur le marché immobilier pour ce type de propriété. Ces préjudices étant réels, une indemnisation juste et équitable des propriétaires fonciers commande de tenir compte adéquatement de la perte de valeur marchande occasionnée par la venue de l'autoroute.

Dans la réalisation du projet, il serait écologiquement intéressant que le MTQ utilise comme granulats de remblai une proportion de matériaux secs récupérés, et qu'il fasse connaître cette pratique.

L'option PM-3 retenue par la commission évite que ne soit détruite la ferme de M. Réjean Girard. Ce dernier pourra demeurer en affaires. Toutefois, il reste de nombreux points à régler : déplacement de bâtiments (étable, garage) et de fosses à fumier ; achat d'autres terres pour déménager ces immeubles, etc. Le plus grand soin devra être apporté au règlement satisfaisant de ce dossier délicat.

La commission est sensible à la situation de la famille de M. Almas Tremblay, de la rue Jeune-Homme. La perte d'un précieux patrimoine familial et des valeurs humaines qui y sont associées n'est pas compensable par le versement d'une indemnité pécuniaire. C'est pourquoi le promoteur doit s'employer à mettre au point une solution satisfaisante. Ce cas devrait se régler avec l'accord de M. Almas Tremblay, lequel n'est pas opposé au projet de route, ni à son passage sur sa terre.

Le promoteur admet qu'il serait possible de relocaliser les résidents de la rue Jeune-Homme dans le secteur plus au sud, sous réserve de l'obtention de l'autorisation de la CPTAQ (document déposé DA4, p. 5). Compte tenu des enjeux humains en cause, nul doute que cette dernière, de même que l'UPA, apporteront une considération spéciale à cette affaire. Il apparaît à la commission que cette relocalisation au sud est la meilleure piste de solution à exploiter.

De façon générale, la commission observe une sous-estimation de certains impacts. C'est le cas des impacts sur les personnes, comme les expropriations, la perte de qualité de vie et l'altération du climat sonore et du paysage. Après la mise en œuvre des mesures d'atténuation, l'importance des impacts résiduels est évaluée de façon optimiste par le promoteur. Les personnes touchées en font une appréciation différente, laquelle rejoint souvent celle de la commission.

Le milieu régional a participé de façon sérieuse et responsable au débat sur le projet. Les points de vue des uns et des autres ont été motivés et présentés avec pondération. La richesse des échanges et la documentation des arguments auraient pu utilement être mis en valeur dans l'examen public de véritables choix. Toutefois, le promoteur a proposé un tracé unique. Cette façon de faire a eu pour effet de restreindre le débat à des critiques ponctuelles, éloignées de la discussion de grands enjeux qu'aurait mis en perspective la comparaison de deux ou trois propositions de tracé.

FAIT À QUÉBEC,



CAMILLE GENEST
Président de la commission



GISÈLE GALLICHAN
Commissaire

Ont contribué à la préparation et à la rédaction du rapport :

Pierre Dugas, analyste
Danielle Paré, analyste

Annexe 1

**Les commentaires et prises de position de la commission
extraits des chapitres 3 et 4**

- ◆ Le projet d'un lien autoroutier entre Jonquière et Saint-Bruno est justifié principalement pour des raisons de sécurité routière et accessoirement pour des motifs d'amélioration de la circulation et de soutien à l'activité économique. En effet, le bilan routier actuel est lourd en dommages corporels et matériels. L'amélioration de la sécurité est donc impérative. L'autoroute présenterait un niveau de sécurité au moins trois fois supérieur à celui d'une route de la catégorie de la route 170, et jusqu'à dix fois supérieur à celui de certains de ses tronçons. Selon les tronçons, le volume de circulation prévu à l'ouverture de l'autoroute serait de 8 700 à 25 000 véhicules par jour, alors que la norme de justification du MTQ est de 8 000. Le lien autoroutier représenterait un avantage concurrentiel pour les entreprises existantes et une incitation d'établissement pour de nouvelles entreprises. Il permettrait un certain rattrapage en ce qu'il contribuerait à compléter l'infrastructure routière majeure de base de la région.
- ◆ Le projet reçoit de nombreux appuis et il y a consensus régional sur son caractère prioritaire. Compte tenu de la rareté des ressources publiques, cette volonté est révélatrice de l'importance accordée par les décideurs et la population à cette infrastructure pour le développement régional. Les commerçants et gens d'affaires opposés au projet par crainte de perdre leur clientèle en transit ont reçu des garanties d'installation d'une signalisation efficace et de soutien à la réorganisation de leurs entreprises, si nécessaire. Après modification du tracé proposé, une très grande majorité de producteurs agricoles acceptent le projet.
- ◆ Sur la base des impacts en matière d'expropriation pour le secteur Est de Jonquière, la commission considérerait les options PM-3 et tracé B préférables à l'option Centre des congrès.
- ◆ Dans le secteur Est de Jonquière, parmi les trois options soumises, celle qui présenterait le moins d'impact sur le milieu agricole est l'option Centre des congrès. Elle n'empiète sur aucune terre agricole dans tout le secteur situé à l'est de la rue Mathias. L'empiètement sur les terres agricoles à l'ouest de la rue Mathias est réduit par le fait qu'elle rejoint l'échangeur Panet à partir de la jonction de la rue Mathias et de la route 170. Cependant la commission constate l'accord des intervenants pour l'option PM-3.
- ◆ Quelle que soit l'option retenue, les impacts touchant les activités commerciales et industrielles ne seront réellement connus que plusieurs années après la réalisation du projet. À cet égard, la commission ne peut privilégier l'une ou l'autre de ces options dans le secteur Est.
- ◆ À l'égard des motoneigistes, l'option Centre des congrès dans le secteur Est de Jonquière paraîtrait préférable en ce qu'elle occasionne un moins grand nombre de sectionnements de sentiers. La commission se demande toutefois si la solution proposée par le promoteur d'utiliser la piste cyclable en périphérie de la rue Saint-Dominique ne risque pas de créer d'autres problèmes, amplifiés de surcroît par le fait que la population concernée n'aurait pas été consultée.

- ◆ Au chapitre du climat sonore, la commission préférerait l'option PM-3 et le tracé B dans le secteur Est. Dans son plan d'urbanisme, la Ville de Jonquière prévoit une zone tampon de 122 m entre le milieu de l'autoroute et toute zone résidentielle et de 61 m d'une zone commerciale ou industrielle (document déposé PR3, p. 1.4). Il serait pertinent que le promoteur s'ajuste à cette norme ou prévoit des mesures d'atténuation supplémentaires dans les cas où il y aurait impossibilité de le faire.
- ◆ Dans le secteur Est de Jonquière, la commission considère au chapitre du paysage que l'option Centre des congrès s'avérerait de moindre impact.
- ◆ Dans le secteur Est de Jonquière, le tracé B et l'option PM-3 seraient préférables. Pour la commission, la sécurité des usagers de la voie publique et des résidents a préséance sur les autres facteurs.
- ◆ Dans le secteur Est de Jonquière, la prise en considération des impacts sur les milieux biologique et sylvoicole favoriserait de beaucoup l'option Centre des congrès. Le tracé B et l'option PM-3 sont nettement moins avantageux.
- ◆ À la lumière des renseignements fournis par le promoteur, des commentaires et représentations des citoyens, et compte tenu de la priorité qu'elle accorde à la sécurité et à la protection du milieu agricole, la commission privilégierait l'option PM-3 pour le secteur Est de Jonquière.
- ◆ Dans le secteur Centre, l'impact de l'expropriation paraît en définitive moins lourd avec le tracé B.
- ◆ L'impact sur les terres agricoles du secteur Centre serait inexistant avec l'option 170 et lourd avec le tracé B. La commission constate aussi que les espaces résiduels inaccessibles et même les superficies accessibles autour du tracé B deviendraient, à plus ou moins brève échéance, des contributions à l'étalement urbain.
- ◆ Dans le secteur Centre, l'option 170 semble *a priori* préférable, mais la commission reconnaît qu'à long terme, le tracé B comporterait un meilleur potentiel sur le plan économique. Elle considère comme essentielle et absolument prioritaire la voie qui relierait la sortie de l'échangeur Saint-Hubert à la rue Saint-Dominique. En revanche, elle s'inquiète de la capacité d'accueil de la rue Saint-Dominique sur tout son parcours vers le nord jusqu'au centre-ville, et particulièrement à ce niveau (figure 4.2).

Puisqu'il faudrait développer au maximum l'industrie touristique pour contrebalancer les effets négatifs du contournement de Jonquière sur les commerces du centre-ville, il faudrait que la signalisation soit adéquate et efficacement placée en des lieux stratégiques du secteur Centre. Les kiosques d'information touristique devraient être localisés avec le même souci d'efficacité.

- ◆ En ce concerne le climat sonore du secteur Centre, la commission, en raison du manque d'information, ne peut se prononcer bien qu'*a priori*, l'impact sonore puisse sembler moindre avec l'option 170 où les résidants sont déjà habitués aux bruits de la circulation lourde et régulière à tout moment de la journée. Cependant, puisqu'il fut clairement démontré qu'un niveau élevé constant peut occasionner certains troubles (D' Léon Larouche, séance du 19 novembre 1997, en soirée, p. 50 et M. Charles Morin, séance du 18 novembre 1997, en soirée, p. 20) et qu'une augmentation de 10 dBA équivaut au double du bruit (documents déposés PR3, p. 7-154 et DA22, p. 8), il devient impossible d'évaluer correctement l'impact produit sur le climat sonore dans l'option 170, surtout en l'absence de données précises.
- ◆ Tenant compte de l'engagement du promoteur de ne pas modifier le tiers préservé de l'îlot boisé situé dans la bretelle de l'échangeur Saint-Hubert, la commission estime qu'au regard de l'altération du paysage, dans le secteur Centre, l'option 170 et le tracé B s'équivalent.
- ◆ Au chapitre de la sécurité dans le secteur Centre, la commission considère que le tracé B apparaît préférable. Elle y trouve un net avantage sur le plan de la compétition des trafics local et de transit et considère nécessaire la disparition d'un certain trafic de la zone urbaine à risque, soit celle où évoluent des piétons et des cyclistes. Ce tracé assurerait aussi une meilleure fluidité de la circulation non seulement sur son axe, mais aussi sur tous ceux qui sont les plus achalandés de la municipalité.
- ◆ Dans le secteur Centre, la commission constate que l'option 170 serait moins préjudiciable pour la faune aviaire que le tracé B, encore que l'impact subi dans ce dernier cas soit beaucoup moindre que celui qui a été décrit pour le secteur Est. Dans l'éventualité de la mise en œuvre du projet, elle incite le promoteur à donner suite à la suggestion du MEF de tenir à jour un inventaire complet de la faune aviaire dans le secteur visé par la construction de la voie rapide. Elle suggère également au MEF d'exiger que les travaux ne se fassent pas pendant la période de nidification.
- ◆ Dans le secteur Centre, la commission constate que l'option 170 serait de moindre impact pour le milieu sylvoicole que le tracé B et elle prend acte de l'engagement du promoteur de ne pas altérer de plus des deux tiers l'îlot boisé qui se trouve à l'intérieur de la bretelle de l'échangeur Saint-Hubert dans le tracé B.
- ◆ Dans le secteur La Ratière, la commission constate que l'impact de l'expropriation et de l'isolement de résidences est nettement moins lourd avec l'option E-2. Elle est d'avis que les propriétés de la rue Jeune-Homme demeureraient accessibles, même si la liberté de circulation s'avérerait réduite.
- ◆ La commission considère que, du point de vue des terres agricoles, des résidants de la rue Jeune-Homme subiraient des inconvénients majeurs avec l'une ou l'autre des trois options (B, D et E-2). Les difficultés d'exploitation et le détour de 3,5 km par le chemin Saint-Benoît pour accéder à leurs terres perdureraient malgré les modifications présentées en deuxième partie d'audience, puisqu'il serait impossible, selon le promoteur, d'aménager une traverse agricole

pour des motifs de sécurité. Les résidants de la rue Jeune-Homme ont déjà investi beaucoup pour améliorer le potentiel agricole de leurs fermes et les déplacements requis leur occasionneraient des coûts supplémentaires.

La commission est d'avis que les inconvénients liés à la perte d'accès direct aux terres agricoles et aux difficultés d'exploitation qui en résulteraient pour les résidants de la rue Jeune-Homme devraient être entièrement dédommagés par le MTQ comme il s'est engagé à le faire. La commission considère que ces impacts demeurent de forte intensité.

- ◆ Dans le secteur La Ratière, la commission considère que l'option E-2 présenterait moins de risques de pollution sonore. Même si le niveau sonore de la rue Jeune-Homme était plus bas par le passage de l'autoroute plus loin des résidences, il est difficile présentement de savoir jusqu'à quel point. C'est pourquoi, par précaution, il serait essentiel que le MTQ procède, avant la réalisation des travaux, à des mesures périodiques du bruit, jour et nuit. Ultérieurement, le MTQ pourrait comparer cette mesure avec le climat sonore une fois l'autoroute construite. En fonction des résultats obtenus, le MTQ devrait appliquer les mesures d'atténuation appropriées.
- ◆ L'option E-2 s'insérerait mieux dans le paysage du secteur La Ratière que les deux autres options étudiées (B et D), en utilisant davantage le relief naturel. Le MTQ devrait procéder à un suivi, si cette option se réalise, concernant les effets d'éblouissement des phares des véhicules une fois le projet réalisé et apporter au besoin des mesures correctives.
- ◆ L'option E-2 présente des avantages sur le plan de la sécurité : elle s'éloignerait du chemin de fer, ce qui donnerait des marges de recul plus grandes aux bretelles de l'échangeur, et le rayon de la courbe est plus grand. Les résidants de la route 170 du secteur La Ratière bénéficieraient aussi d'un accroissement de la sécurité routière en raison d'une diminution notable des débits de circulation. Ce seraient principalement les usagers locaux qui emprunteraient la route 170 après la construction de l'autoroute ; les usagers en transit, incluant les véhicules lourds, utiliseraient plutôt la voie de contournement.
- ◆ La commission prend note que l'option E-2 du secteur La Ratière permettrait de protéger en partie le ruisseau des Chasseurs, mais qu'elle toucherait un milieu boisé qui ne le serait pas avec l'option B.
- ◆ Bien que consciente des inconvénients relatifs à l'accès aux terres agricoles de la rue Jeune-Homme, la commission accorde sa préférence à l'option E-2 en raison de son impact nettement moindre sur le cadre bâti et de la meilleure sécurité qu'elle offre.

La commission rappelle que des problèmes subsistent à l'égard des résidants de la rue Jeune-Homme, dont la moitié fait partie d'une même famille, pour lesquels la recherche de solutions acceptables devrait se poursuivre. Il serait souhaitable qu'une option envisagée par le

promoteur en cours d'audience, soit la relocalisation des propriétés, puisse être étudiée davantage avec les citoyens visés.

L'option E-2 améliorerait la qualité de vie des résidants de la route 170, mais ce ne serait pas le cas pour les résidants de la rue Jeune-Homme qui subiraient des impacts sonores et visuels et sur la qualité de l'air. Le MTQ devrait si nécessaire, prévoir comme mesures de mitigation des murs végétaux de conifères ou des talus en bordure de la nouvelle voie de circulation. Il devrait également réaliser des suivis périodiques en regard du bruit et de l'air ambiant une fois le projet réalisé et en tenir informés les citoyens concernés.

- ◆ La sécurité des usagers et des piétons constituant une priorité, la commission s'explique mal l'absence d'uniformité décelée dans l'application des normes de sécurité selon qu'il s'agisse du secteur Saint-Bruno ou du contournement de Jonquière. Les normes de sécurité les plus élevées ne devraient-elles pas prévaloir sur l'ensemble du parcours de l'autoroute ?
- ◆ La commission adhère au tracé B dans le secteur Saint-Bruno. Le MTQ devrait toutefois réaliser dans ce secteur des études sur le bruit et appliquer au besoin des mesures d'atténuation. Il devrait en assumer la totalité des coûts, procéder par la suite au suivi nécessaire et informer régulièrement les citoyens concernés des résultats obtenus.

La commission souligne l'importance pour le MTQ de bien identifier les limites de vitesse à l'entrée et à la sortie de la zone résidentielle du secteur Saint-Bruno et mettre en évidence ses invitations à la prudence.

- ◆ À cause des impacts moindres sur le milieu humain, particulièrement les expropriations en zones urbaine et rurale, la plus grande préservation possible des terres agricoles ainsi que la sécurité des piétons et cyclistes dans le centre-ville et des automobilistes sur les différents axes routiers, la commission en arrive à la conclusion que le tracé devrait suivre comme parcours (figure 4.4B) :
 - pour le contournement de Jonquière, l'option PM-3 à partir de la jonction à l'actuelle autoroute 70 jusqu'à la hauteur de la rue du Long-Sault (figures 4.1B et 4.4B) ;
 - le tracé B à partir du secteur de la rue du Long-Sault jusqu'à la rue Saint-Jean-Baptiste sur la rive ouest de la rivière aux Sables (figures 4.2 et 4.4B) ;
 - l'option E-2 à partir de la rue Saint-Jean-Baptiste jusqu'au raccordement avec la route 170 dans le secteur La Ratière (figures 4.3C et 4.4B) ;
 - entre les 6^e et 8^e rangs à Saint-Bruno, le tracé B, soit l'élargissement à quatre voies de la route 170 avec terre-plein central (figure 4.4A).

- ◆ La commission estime que le promoteur devrait être tenu d'assurer dans le secteur La Ratière un suivi des mesures d'atténuation pour les impacts touchant la qualité de l'air, l'environnement sonore et l'éblouissement par les phares des véhicules le soir et la nuit.
- ◆ Depuis 1982, le projet d'autoroute fait partie des plans d'urbanisme de la Ville de Jonquière. L'Étude d'impact reconnaît les préjudices causés aux terres agricoles en attirant l'attention sur la « grande valeur environnementale » des secteurs touchés par le projet à cause de la qualité des terres qui s'y trouvent. Le promoteur reconnaît aussi l'ouverture faite au développement résidentiel au détriment du territoire agricole (document déposé PR3, p. 7-68 et 7-55). La commission déplore cette contribution à l'étalement urbain, particulièrement dans le cas de l'option E-2 qui, tout en étant de « moindre mal » dans le secteur La Ratière, nécessite l'acquisition de superficies plus vastes en zone agricole.
- ◆ Quelles que soient les mesures dites d'atténuation, une expropriation laisse des séquelles majeures et non réductibles à la génération qui la subit. La présence soudaine d'une autoroute et de son emprise sur des propriétés privées ne peut être véritablement atténuée par « son passage en déblai » ou par une indemnité. C'est pourquoi la commission est d'avis que la grille d'évaluation retenue par le promoteur ne lui permet pas de tirer des conclusions justes sur le degré des impacts résiduels aux immeubles expropriés en zone agricole et à leurs propriétaires.
- ◆ À partir de sa grille d'évaluation du climat sonore, le promoteur considère comme pratiquement mineurs des impacts résiduels qui, en milieu rural comme urbain, doublent la perception du bruit. La situation est encore plus affligeante lorsque aucune mesure d'atténuation n'est possible comme dans le cas des résidences des rues Saint-Dominique et Saint-Jean-Baptiste. Il y a là un impact majeur non réductible sur la qualité de vie, l'intimité des gens et la valeur des biens immobiliers. La commission rappelle que les critères de l'Organisation mondiale de la santé ainsi que ceux de l'International Standard Organization sont beaucoup plus restrictifs que ceux de la grille du promoteur. Nonobstant l'opinion précédemment exprimée par la commission au sujet de l'expropriation, elle est d'avis que celle-ci peut parfois s'avérer un mal nécessaire. Par exemple, elle croit que dans le cas présent, lorsque des citoyens sont affectés par un niveau sonore dépassant 55 dBA à cause du projet et que des mesures d'atténuation sont impossibles, le promoteur doit être amené à compenser les préjudices par une réparation intégrale pouvant aussi comprendre l'acquisition ou le déplacement selon le voeu du propriétaire.
- ◆ La Ville de Jonquière et le promoteur n'ont pas jugé nécessaire d'informer les résidents des rues Lesage et Mathias des conséquences de l'option PM-3 sur la distance entre l'autoroute et leurs terrains. La commission voit dans cette omission une grande lacune à l'égard de l'élémentaire responsabilité de renseigner les citoyens sur un projet qui les concerne directement.

- ◆ La commission croit qu'il est possible de trouver une solution satisfaisante au problème de M. Almas Tremblay dans le secteur La Ratière. À cet effet, elle demande que le MTQ poursuive tous les efforts nécessaires pour arriver à un compromis qui soit acceptable à M. Tremblay.
- ◆ Au sujet du secteur Saint-Bruno, la commission rappelle l'importance d'atténuer les impacts possibles sur le milieu sonore et de veiller à la sécurité des agriculteurs qui auront à circuler près de la voie rapide. Il faut également être attentif à la sécurité de l'ensemble des usagers de ce secteur routier.
- ◆ En somme la commission a été étonnée du fait que le promoteur ait proposé un tracé unique, assorti de quelques petites variantes ponctuelles, ce qui est peu orthodoxe. Il a sous-estimé certains impacts et évalué de façon optimiste plusieurs impacts résiduels, notamment ceux sur les humains en zone agricole.

La commission reconnaît néanmoins la démarche positive du promoteur qui a accepté de modifier son tracé proposé à la suite de la première partie d'audience.

Annexe 2

Les lots traversés par la voie de contournement de Jonquière

Les lots traversés par la voie de contournement de Jonquière

| | Tracé initial proposé par le promoteur | Tracé incluant les modifications (PM-3) et (E-2) |
|--|--|---|
| * Cadastre du canton de Jonquière | | |
| Rang 4 | 1 31B 32 à 35 36A et 36B | 1 30A¹, 31A¹ , 31B 32 à 35 36A et 36B |
| Rang 5 | 1 2 3A et 3B 4A 5A 6A-1 et 6B-1 7 8A et 8B 9 10A et 10B 11A et 11B 12A et 12B 14A et 14B 15 16A 20 21A et 21B 22A et 22B 23A 25 26A et 26B 27A 28 29 30A et 30B 31 32A | 1 2 3A et 3B 4A 5A 6A-1 et 6B-1 7 8A et 8B 9 10A et 10B 11A et 11B 12A et 12B 14A et 14B 15 16A 20 21A et 21B 22A et 22B 23A 25 26A et 26B 27A 28 29 30A et 30B 31 (32A)² |
| Rang 10 | 15A 16 17 18A et 18B | 15A 16 17 (18A et 18B)² |
| * Cadastre du canton de Kénogami | | |
| Rang 4 | 1 à 6 | 1 à 6 |
| * Cadastre de la paroisse de Chicoutimi | | |
| Rang 11 sud-ouest chemin Sydenham | 14 15A et 15B | 14 15A et 15B |
| Rang 12 sud-ouest chemin Sydenham | 13B 14A et 14B 15 | 13B 14A et 14B 15 |
| * Cadastre du canton de Chicoutimi | | |
| Rang 13 sud-ouest | 16A, 16B et 16C | 16¹ (16A)² , 16B et 16C |

Source : document déposé DA33

Légende : ¹ = ajout et ² = retrait

Annexe 3

Les renseignements relatifs au mandat d'audience publique

- ◆ Les requérants de l'audience publique
- ◆ Le mandat
- ◆ La commission et son équipe
- ◆ L'audience publique
- ◆ Les participants
- ◆ La logistique et la sténotypie

Les requérants de l'audience publique

MM. Claude Blackburn et Marcel Blackburn, Ferme C.M. Blackburn enr.

M. Gilles Boily

M^{me} Claudine Chrétien

M. Luc Côté, Transport 2000 Québec

M. Luc Lapointe

MM. Daniel Lemieux et André Larouche, commerçants de Jonquière

M^{me} Guylaine Therriault

MM. Almas Tremblay et Martin Tremblay

M. Jérôme Vaillancourt, Vivre en Ville

M^{me} Hélène Villeneuve et M. Daniel Tremblay

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 était de 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 10 novembre 1997 au 10 mars 1998

La commission et son équipe

La commission

Camille Genest, président
Gisèle Gallichan, commissaire

Son équipe

Élise Amyot, agente d'information
France Carter, agente de secrétariat
Pierre Dugas, analyste
Ginette Giasson, secrétaire de commission
Danielle Paré, analyste

L'audience publique

1^{re} partie

17, 18 et 19 novembre 1997
Pavillon Nikitoutagan
Jonquière

2^e partie

15, 16 et 17 décembre 1997
Pavillon Nikitoutagan
Jonquière

Les activités de la commission

10 et 11 novembre 1997

Rencontres préparatoires
à Québec et à Jonquière

Les participants

Le promoteur et ses représentants

Ministère des Transports
du Québec

M. Jean-Pierre Tremblay, directeur et porte-parole
M. Donald Turgeon, chef du Service des inventaires et du plan
M. Donald Martel, cochargé d'étude
M. Gaétan Roy, cochargé d'étude
M. Donald Boily, ingénieur
M. Jean-François Leclerc, ingénieur, spécialiste de la circulation et de la sécurité
M. Michel Michaud, aménagiste
M. Charles Morin, ingénieur, spécialiste du bruit
M^{me} Hélène Taché, secrétariat
M. Luc Tremblay, évaluateur

Les personnes-ressources

Commission de protection du territoire agricole du Québec

M. Marc-André Bertrand

Conseil régional de concertation et de développement du Saguenay–Lac-Saint-Jean-Est–Chibougamau–Chapais

M. Alain Belley

Direction régionale de la santé publique du Saguenay–Lac-Saint-Jean

D' Léon Larouche

Ministère de l'Environnement et de la Faune

M^{me} Marie-Josée Lizotte, porte-parole
M. Pierre-A. Gauthier
M. Jean Mbaraga

MRC Lac-Saint-Jean-Est

M^{me} Nathalie Audet
M. Christian Dallaire

MRC Le Fjord-du-Saguenay

M. Claude Gagnon

Municipalité de Saint-Bruno

M. Gilles Boudreault

Société de développement de Jonquière

M. Daniel Larouche

Société de l'assurance automobile du Québec

M. Fernand Pichette

| | |
|--|--|
| Société de promotion économique de Chicoutimi inc. | M. Lucien Turcotte |
| Union des producteurs agricoles | M. Yvon Simard, porte-parole M. Gérald Claveau M. Jean-Claude Girard |
| Université du Québec à Chicoutimi Département des sciences appliquées | M. René Brunelle |
| Ville de Jonquière | M. Daniel Gaudreault |

Les citoyennes et les citoyens

| | <i>Mémoire</i> |
|---|----------------|
| M. Steve Bernard | |
| M. Gilles Boily | DM14 |
| M. Fernand Boivin | |
| M ^{me} Claudine Chrétien | |
| M ^{me} Céline Gagnon et M. Georges Bouchard | DM21 |
| M. Sylvain Gagnon | DM18 |
| M. Ghislain Gamache | |
| M. Éric Lapointe | |
| M. Ghislain Larouche | Verbal |
| M ^{me} Guylaine Therriault | |
| M ^{me} Thérèse Therriault | |
| M. Almas Tremblay | DM4 |
| M. Bruno Tremblay | DM2 |
| M. Camil Tremblay | |

| | |
|--|------|
| M. Lucien Tremblay | |
| M ^{me} Marthe Tremblay et M. Raymond Girard | DM32 |
| M. Martin Tremblay | DM8 |
| M ^{me} Hélène Villeneuve et M. Daniel Tremblay | DM1 |

Les organismes et les entreprises

| | <i>Représentant</i> | <i>Mémoire</i> |
|---|--|----------------|
| Association des gens d'affaires du secteur Arvida | | DM23 |
| Association des gens d'affaires du secteur commercial de Kénogami | M. Daniel Marchand | |
| Association régionale des commissaires industriels et Société de développement économique de Ville de La Baie | M. Bruno Minier | DM29 |
| Centre de haute technologie Jonquière inc. | M. Lucien Girard | DM20 |
| Chambre de commerce de Jonquière | M. Serge Perron M. Sylvain Bouchard | DM19 |
| CLSC de la Jonquière | M. Claude Garon | DM25 |
| Conseil du travail FTQ Saguenay–Lac-Saint-Jean | | DM16 |
| Conseil régional de concertation et de développement Saguenay–Lac-Saint-Jean | M. Claude Munger | DM27 |
| Ferme C.M. Blackburn enr. | M. Claude Blackburn M. Marcel Blackburn M. Yves Lefebvre | DM13 DM15 |
| Ferme JRG inc. | M. Réjean Girard M. Yves Lefebvre | DM30 DM15 |
| Ferme laitière Poinvi enr. | M. Gaston Lapointe | DM5 |

| | | |
|---|--|------|
| Ferme Luc Lapointe | M. Luc Lapointe | DM7 |
| Groupe de commerçants de Jonquière | M. André Larouche M. Daniel Lemieux | DM3 |
| Holiday Inn Saguenay | M. Jean-Yves Boily M ^{me} Julie Bélanger | DM6 |
| Motel Princesse | | DM10 |
| MRC Le Fjord-du-Saguenay | M. Rénaud Gaudreault | DM26 |
| Municipalité de Lac-Kénogami | M. Réal Godin | DM17 |
| Municipalité de Saint-Bruno | | DM31 |
| Municipalité de Shipshaw | | DM9 |
| Regroupement des entreprises de Jonquière | M. Gilles Potvin M. Yvon-Marie Bergeron | DM12 |
| Syndicat de l'UPA Saguenay | M. Yvon Simard M. Gérald Claveau | DM28 |
| Transport 2000 Québec | | DM11 |
| Ville de Jonquière et Société de développement de Jonquière | M. Marcel Martel M. Daniel Gaudreault M. Daniel Larouche | DM24 |
| Ville de La Baie | M. Réjean Simard | DM22 |
| Vivre en Ville | M. Jérôme Vaillancourt | DM33 |

La logistique et la sténotypie

La logistique de l'audience est assurée par le Service des expositions et des techniques audiovisuelles du ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration.

La sténotypie était effectuée par : M^{me} Florence Béliveau

Annexe 4

La chronologie du projet

La chronologie du projet

- 1970-1972 Demande de l'Office de planification et de développement du Québec.
- 1975 Le MTQ recommande une autoroute.
- 1977-1978 Étude d'impact sur le corridor autoroutier (60 km).
- Mai 1979 Certificat du MEF - Tronçon Jonquière–Saint-Bruno.
- 1979 Contestation.
- Juin 1980 Certificat du MEF - Tronçon Chicoutimi.
- 1981-1985 Construction du tronçon Chicoutimi.
- Juillet 1985 Entente avec la Ville de Jonquière sur le tracé de contournement et l'ordonnancement suivant :
- contournement de Jonquière ;
 - raccordement avec la route 170 à l'est du boulevard Talbot (175) ;
 - Tronçon Jonquière–Saint-Bruno.
- Février 1987 Le Conseil régional de concertation et de développement Saguenay–Lac-Saint-Jean demande de modifier l'ordre de priorité.
- Mai 1987 Le MTQ accepte de changer l'ordre de priorité.
- Septembre 1988 Autorisation du MEF : du boulevard Talbot (175) vers l'est.
- 1991-1992 Construction du tronçon à partir du boulevard Talbot (175) vers l'est.
- Février 1992 Autorisation du MEF pour le tronçon Jonquière–Saint-Bruno.
- 1993-1999 Construction d'une route à quatre voies divisées entre Jonquière et Saint-Bruno.
- Février 1996 Le Conseil régional de concertation et de développement du Saguenay–Lac-Saint-Jean dépose la planification stratégique régionale du Saguenay–Lac-Saint-Jean.
- Septembre 1997 Consultation publique sur le projet.
- Novembre 1997 Audience publique sur le projet.

Source : document déposé DA2.

Annexe 5

La documentation

- ♦ Les centres de consultation
- ♦ Les documents de la période d'information et de consultation publiques
- ♦ Les documents déposés en cours d'audience publique

Les centres de consultation

Bibliothèque municipale
de Jonquière

Bibliothèque municipale
de Chicoutimi

Foyer culturel
Saint-Bruno

Municipalité de
Saint-Bruno

Édifice municipal
de Larouche

Bibliothèque centrale
Université du Québec à Montréal

Centres de consultation du BAPE
Québec et Montréal

Les documents de la période d'information et de consultation publiques

Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Avis de projet*, 14 septembre 1995, 14 pages et annexes.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, octobre 1995, 10 pages.
- PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Amélioration de la liaison routière entre Jonquière et Saint-Bruno*, rapport principal de l'étude d'impact préparé par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec Le consortium Groupe-conseil Saguenay inc. - Roche, volumes 1 et 2, février 1997, pagination multiple.
- RR3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Amélioration de la liaison routière entre Jonquière et Saint-Bruno*, annexe au rapport principal de l'étude d'impact préparé par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec Le consortium Groupe-conseil Saguenay inc. - Roche, février 1997, non paginé.
- PR3.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Amélioration de la liaison routière entre Jonquière et Saint-Bruno*, résumé de l'étude d'impact, juillet 1997, 59 pages et annexes.
- PR4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Amélioration de la liaison routière entre Jonquière et Saint-Bruno*, addenda, juin 1997, 56 pages et annexes.
- PR5** Ne s'applique pas.
- PR6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Avis des ministères consultés sur la recevabilité de l'étude d'impact*, mars à juillet 1997, pagination multiple.

- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 21 juillet 1997, 5 pages.

Correspondance

- CR1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement d'amorcer la période d'information et de consultation publiques*, 12 août 1997, 1 page.

Communication

- CM1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Liste des centres de consultation ouverts pour la période d'information et de consultation publiques*, 2 pages.
- CM2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqué de presse annonçant la période d'information et de consultation publiques*, 18 août 1997, 3 pages.

Avis

- AV4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la période d'information et de consultation publiques*, 6 octobre 1997, 9 pages.

Les documents déposés en cours d'audience publique

Par le promoteur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Autoroute 70, Analyse et évaluation des impacts, Variante secteur du Centre des congrès*, Direction générale de Québec et de l'Est, novembre 1997, 8 pages et annexes.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Présentation faite par M. Jean-Pierre Tremblay lors de la séance publique du 17 novembre 1997*, non paginé.
- DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'une variante, Amélioration de la route 170 à quatre voies, chaussées séparées*, 13 novembre 1997, 15 pages.
- DA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Option D, Étude de l'option - rue Jeune-Homme*, 13 novembre 1997, 12 pages et annexe.
- DA5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, 1994, 12 pages.

- DA5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Éléments de problématique et fondements de la politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, 1994, 39 pages.
- DA6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Vidéocassette « Mieux s'entendre avec le bruit routier »*, novembre 1997.
- DA7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Implication du déplacement du tracé vers le nord vis-à-vis la ferme n° 12*, 14 novembre 1997, 1 page et annexe.
- DA8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Débits journaliers prévus sur l'autoroute 70 à l'ouverture ainsi que ceux d'autres autoroutes (données de 1995)*, novembre 1997, 2 pages.
- DA9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Autoroute 70 et boulevards environnants, Débits journaliers moyens annuels (DJMA) en véhicules/jour à l'ouverture*, novembre 1997, 2 pages.
- DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Relation entre le nombre d'accès et le taux d'accidents selon l'étude américaine réalisée par Vergil G. Stover et autres*, novembre 1997, 1 page.
- DA10.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Accidents relevés sur la route 170 et sur le boulevard Harvey*, novembre 1997, 1 page.
- DA11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *La gestion des corridors routiers, région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, Compte rendu de la journée d'information et de consultation du 15 avril 1993*, 23 pages et annexes.
- DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Politique sur le bruit routier, version provisoire, Service de l'environnement*, 27 janvier 1997, 10 pages et annexe.
- DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Présentation faite par M. Charles Morin lors de la séance publique du 18 novembre 1997 relativement au son, à la procédure d'évaluation du climat sonore et à la politique sur le bruit routier*, pagination multiple.
- DA14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Copie des acétates de M. Jean-François Leclerc présentés les 18 et 19 novembre 1997 concernant la géométrie, la circulation, les carrefours et la sécurité*, non paginé.
- DA15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Copie des acétates de M. Gaétan Roy présentés le 19 novembre 1997 portant sur l'agriculture (échangeur Panet et rues Mathias - Mellon)*, non paginé.
- DA16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Échangeurs de types trompette et losange*, novembre 1997, non paginé.
- DA17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Comparaison des longueurs et dégagements des ponts sur la rivière aux Sables*, novembre 1997, 1 page.

- DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Libellé de la pétition présentée par des citoyennes et citoyens du Saguenay-Lac-Saint-Jean en faveur de la poursuite et de l'achèvement, dans sa totalité, de l'autoroute Alma-La Baie*, 1 page.
- DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Copie des acétates de M. Gaétan Roy présentés le 19 novembre 1997 traitant des impacts agricoles*, non paginé.
- DA20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Climat sonore à l'intersection de l'autoroute 70 et de la rue Mathias dans le secteur de la ferme JRG inc.*, 27 novembre 1997, 2 pages.
- DA21** SYNDICAT DE L'UPA SAGUENAY. *Lettre de M. Yvon Simard adressée à la Commission de protection du territoire agricole du Québec relative à l'entente intervenue témoignant des mesures d'atténuation ajoutées au projet initial présenté par le ministère des Transports du Québec*, 30 mai 1997, 2 pages.
- DA22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, 1994, 20 pages.
- DA23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Analyse et évaluation des impacts, Les oiseaux aquatiques de la rivière aux Sables*, novembre 1997, 3 pages.
- DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Combattre le bruit de la circulation routière, techniques d'aménagement et interventions municipales*, 2^e édition, 1996, 95 pages.
- DA25** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Carte indiquant les étapes de réalisation du lien routier Alma-La Baie*, décembre 1997, 1 page.
- DA26** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Isophones dans le secteur de la rue Jeune-Homme*, décembre 1997, 2 pages.
- DA27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Isophones dans le secteur de la rue Saint-Dominique*, décembre 1997, 1 page.
- DA28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Option E-2, raccordement ouest*, 11 décembre 1997, pagination multiple.
- DA29** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Variante PM-3, secteur Panet-Mathias*, 12 décembre 1997, pagination multiple.
- DA30** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Lettre de retrait d'une demande d'appel adressée au Tribunal d'appel en matière de protection du territoire agricole de la part de la Ferme C.M. Blackburn enr., de la Ferme JRG inc. et de la Ferme Luc Lapointe*, 18 décembre 1997, 2 pages.
- DA31** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Variante PM-3, secteur Panet-Mathias, contraintes techniques*, 17 décembre 1997, non paginé.

- DA32** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Copie des acétates présentés le 17 décembre 1997 relativement à l'option D (rue Jeune-Homme), aux options E-2 et B (secteur La Ratière) et à la variante PM-3 (rue Lesage), non paginé.*
- DA33** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Demande d'autorisation à la Commission de protection du territoire agricole du Québec pour le nouveau tracé de l'autoroute 70 à Jonquière, 10 février 1998, pagination multiple.*
- DA34** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Extrait de l'historique du lien routier Alma-La Baie, février 1998, p. 2-5.*

Par les organismes

- DB1** COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC. *Décision, dossier 94070-242833, 30 juillet 1997, 12 pages.*
- DB2** CONSEIL RÉGIONAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT SAGUENAY-LAC-SAINTE-JEAN. *Extrait du Plan stratégique régional Saguenay-Lac-Saint-Jean, section 4.3, février 1996, 2 pages et annexe.*
- DB3** CHAMBRE DE COMMERCE DE JONQUIÈRE. *Lettre de M. Sylvain Bouchard déclinant l'invitation de la commission à agir à titre de personne-ressource, 13 novembre 1997, 2 pages.*

Par le public

- DC1** GIRARD, Réjean. *Document d'information de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (point 6), sols à haut potentiel, 20 mars 1997, 1 page.*
- DC2** TREMBLAY, Martin. *Normes de bruit, Niveaux sonores maximum permis pour des sources fixes en fonction du zonage décrété par règlement municipal, 1 page.*

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Transcriptions – Projet d'amélioration de la liaison routière entre Jonquière et Saint-Bruno.*

- D5.1** Séance du 17 novembre 1997, Jonquière, 142 pages.
- D5.2** Séance du 18 novembre 1997, en après-midi, Jonquière, 84 pages.
- D5.3** Séance du 18 novembre 1997, en soirée, Jonquière, 94 pages.
- D5.4** Séance du 19 novembre 1997, en après-midi, Jonquière, 78 pages.

- D5.5** Séance du 19 novembre 1997, en soirée, Jonquière, 73 pages.
- D5.6** Séance du 15 décembre 1997, Jonquière, 69 pages.
- D5.7** Séance du 16 décembre 1997, en après-midi, Jonquière, 32 pages.
- D5.8** Séance du 16 décembre 1997, en soirée, Jonquière, 51 pages.
- D5.9** Séance du 17 décembre 1997, Jonquière, 72 pages.

Les demandes d'information de la commission

- D8.1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée à M. Donald Larouche concernant l'influence d'une autoroute sur la valeur marchande des propriétés*, 23 décembre 1997, 1 page.
 - D8.1.1** LES ÉVALUATIONS B.T.F. INC. *Réponse de M. Donald Larouche relative à la valeur marchande des propriétés*, 23 janvier 1998, 2 pages.
- D8.2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée à M. Jean-Pierre Tremblay concernant l'évaluation des impacts de l'élargissement de la route 170 par le ministère des Transports du Québec*, 7 janvier 1998, 1 page.
 - D8.2.1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Note faisant part de la réponse verbale du ministère des Transports du Québec concernant leur évaluation des impacts de l'élargissement de la route 170*, 16 janvier 1998, 1 page.
- D8.3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande d'information acheminée à la Ville de Jonquière relativement à la maison Belley ainsi qu'au développement récréotouristique de la rivière aux Sables*, 15 janvier 1998, 1 page.
 - D8.3.1** VILLE DE JONQUIÈRE. *Réponse à la demande de la commission portant sur l'authentification de la maison Belley*, 20 janvier 1998, non paginé.
 - D8.3.2** VILLE DE JONQUIÈRE. *Document de la Ville de Jonquière intitulé « Développement récréotouristique des abords de la rivière aux Sables »*, septembre 1993, 42 pages et annexe.

Correspondance

- CR1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique*, 31 octobre 1997, 1 page.
- CR2** Ne s'applique pas.

- CR3** *Requêtes d'audience publique adressées au ministre de l'Environnement et de la Faune, septembre et octobre 1997, pagination multiple.*

Communication

- CM1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Liste des centres de consultation ouverts pour la durée de l'audience publique, 1997, 2 pages.*
- CM2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqué de presse annonçant la première partie de l'audience publique, 5 novembre 1997, 2 pages.*
- CM2.1** *Communiqué de presse annonçant l'ouverture d'un centre de consultation à Chicoutimi, 13 novembre 1997, 1 page.*
- CM2.2** *Communiqué de presse annonçant la deuxième partie de l'audience publique, 4 décembre 1997, 2 pages.*