
RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

166 **Projet d'amélioration de
la liaison routière entre
Chicoutimi, Laterrière et La Baie**

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

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

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

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

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

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

Québec, le 9 août 2002

Monsieur André Boisclair
Ministre d'État aux Affaires municipales,
à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau
et leader du gouvernement
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
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 Chicoutimi, Laterrière et La Baie.

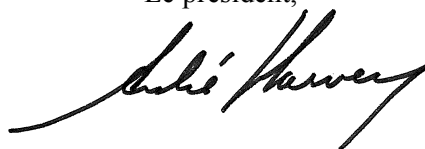
Le mandat d'enquête et d'audience publique était sous la responsabilité de M. Alain Cloutier, secondé par M^{me} Christiane Courtois. Il a débuté le 29 avril 2002.

La commission est d'avis que le projet autoroutier du ministère des Transports du Québec est acceptable. L'importance du projet pour le développement économique régional a été soulignée lors de l'audience publique : il relierait plusieurs sites industriels ainsi que le terminal maritime de Grande Anse et l'aéroport de Bagotville.

Le ministère des Transports devrait toutefois appliquer diverses mesures visant les commerçants de la route 170 et ceux de la route 372, de même que des résidents à proximité du corridor routier qui pourraient subir une diminution de leur qualité de vie.

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

Le président,



André Harvey

Québec, le 7 août 2002

Monsieur André Harvey
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

Je vous transmets le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet d'amélioration de la liaison routière entre Chicoutimi, Laterrière et La Baie.

La commission est d'avis que le tracé autoroutier A-4 proposé par le ministère des Transports du Québec est acceptable, malgré la difficulté d'évaluer le réalisme de l'augmentation de la circulation qu'il prévoit dans le secteur, à savoir 2,5 % pour les vingt prochaines années. Elle reconnaît l'importance du projet pour le développement économique régional puisqu'il relierait plusieurs sites industriels et donnerait accès au terminal maritime de Grande Anse ainsi qu'à l'aéroport de Bagotville.

Le ministère des Transports devrait instaurer une démarche de recherche de solutions pour les commerçants de la route 170 qui pourraient souffrir d'un déplacement de leur clientèle ainsi que ceux de la route 372. Pareille démarche devrait mettre à profit la Ville de Saguenay et les acteurs économiques dont l'ouverture à cet égard est manifeste. Par ailleurs, le ministère devrait respecter le caractère paisible du milieu traversé en prévoyant les mesures d'atténuation pertinentes quant au climat sonore. La configuration des travaux proposés près du chemin de la Grande-Anse devrait également être revue.

La commission considère que l'actuelle route 170, un lien intrarégional majeur, présente divers problèmes la rendant inadéquate à moyen et à long terme. Sa réfection suivant un élargissement à quatre voies séparées ne permettrait pas de répondre aux besoins de circulation.

Enfin, je tiens à souligner l'excellente collaboration de l'équipe de la commission.

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

Le président de la commission,



Alain Cloutier

Table des matières

Introduction	1
Chapitre 1 Le projet	3
Le contexte et la raison d’être du projet.....	3
Les programmes de surveillance et de suivi	7
Le calendrier de réalisation et le coût du projet.....	7
Chapitre 2 Les préoccupations et les opinions des citoyens	10
Les répercussions sur le développement régional et local	13
L’amélioration de la route 170 comme solution de rechange	15
La qualité de vie des résidants	16
Les terres à vocation agricole	18
Chapitre 3 Le contexte et la raison d’être du projet	19
Les objectifs poursuivis et l’appui régional	19
Les objectifs du promoteur.....	19
Les appuis au projet.....	20
La situation actuelle et les prévisions de la circulation.....	20
La capacité, la fluidité et la sécurité routières	20
La réfection de la route 170.....	25
Les orientations gouvernementales et municipales.....	28
La conformité au plan de transport régional.....	28
La conformité au schéma d’aménagement	30
Chapitre 4 Les variantes du projet et les conséquences environnementales du tracé proposé	33
La comparaison des variantes de tracé.....	33
Les effets sur l’économie régionale	37
Un contexte économique régional en redéfinition.....	37
Le risque de concentration de l’activité économique vers les pôles majeurs.....	39
Les entreprises situées en bordure de la route 170	40
Les entreprises situées en bordure de la route 372	41
Le domaine agricole et le développement urbain	42

Des effets sur le sol, l'eau et l'air.....	45
Les risques de glissement de terrain.....	45
Les effets des sels de voirie sur les cours d'eau, l'eau potable et la végétation.....	47
Les émissions de gaz à effet de serre.....	50
La qualité de vie des résidants.....	51
Le climat sonore.....	51
La traversée de la route 170 par un agriculteur.....	57
Conclusion	59
Bibliographie	61
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	63
Annexe 2 La documentation	69

Liste des figures et des tableaux

Figure 1	La localisation du projet	4
Figure 2	La localisation des emprises des tracés A-3, A-4, B-1 et C.....	6
Figure 3	L'utilisation du sol et les zones à risque de glissement de terrain dans le secteur à l'étude	10
Tableau 1	Les caractéristiques et le coût des variantes de tracé.....	5
Tableau 2	Analyse des principaux éléments environnementaux des variantes de tracé	34
Tableau 3	Pondération des variantes de tracé selon les critères de sélection	36
Tableau 4	Description du climat sonore des résidences les plus exposées.....	53

Introduction

Le ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau a confié le 4 avril 2002 au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat de tenir une audience publique sur le projet d'amélioration de la liaison routière entre Chicoutimi, Laterrière et La Baie, présenté par le ministère des Transports du Québec. Ce mandat découle de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c.Q-2) et a débuté le 29 avril 2002.

L'avis de projet, envoyé au ministère de l'Environnement en avril 1996, consistait en l'élargissement à quatre voies divisées de la route 170. L'étude d'impact sur l'environnement a été déposée en avril 2001. À la suite d'une évaluation de diverses solutions, le promoteur a retenu la construction d'un lien autoroutier (tracé A-4) dans un nouveau corridor. C'est au cours de la période d'information et de consultation publiques tenue du 12 février au 29 mars 2002 que cinq requêtes d'audience publique ont été adressées au ministre.

Les séances de la première partie de l'audience publique se sont tenues du 29 avril au 1^{er} mai 2002 alors que la seconde partie a eu lieu le 28 mai 2002. C'est au cours de cette dernière partie que dix des quatorze mémoires déposés ont été présentés à la commission.

Une bonne part de la documentation du projet, tout comme son titre, réfèrent aux villes de Chicoutimi, Laterrière et La Baie qui, depuis le 18 février 2002, ont été regroupées avec d'autres dans une nouvelle entité, la ville de Saguenay. Cette dernière succède aux droits, obligations et charges de ces anciennes municipalités ainsi qu'à la municipalité régionale de comté du Fjord-du-Saguenay pour le territoire autrefois sous sa responsabilité.

Ainsi, la commission utilise parfois les dénominations des anciennes villes de Chicoutimi, Laterrière et La Baie comme référence géographique et celle de Saguenay principalement en référence à la responsabilité du territoire.

Après avoir décrit le projet du promoteur et fait une synthèse des opinions et des préoccupations du public, la commission évalue la raison d'être du projet et son contexte. Par la suite, les variantes de tracé sont examinées ainsi que les répercussions du tracé proposé sur l'environnement. Enfin, il est utile de rappeler que le projet doit également être examiné par la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

Chapitre 1 **Le projet**

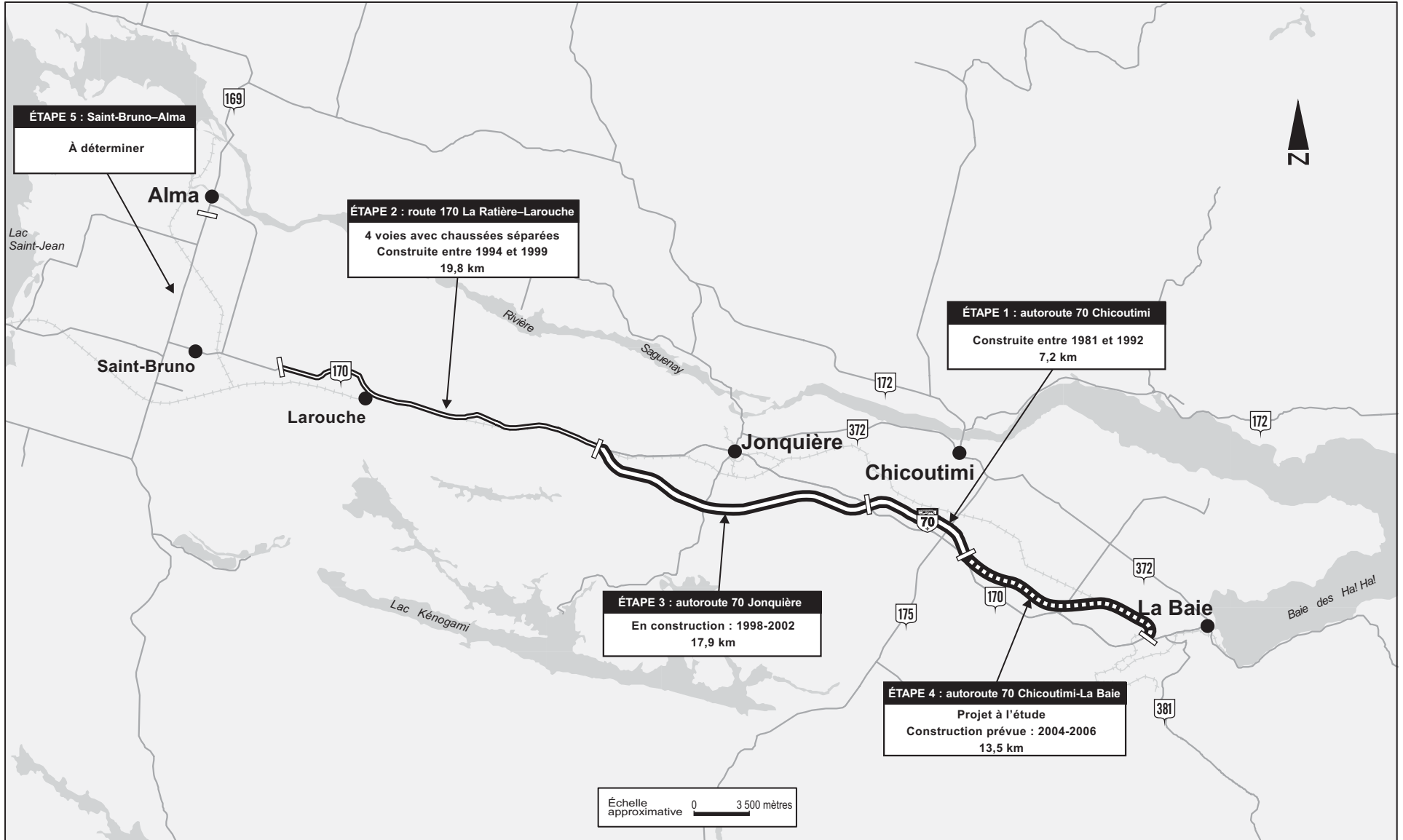
Après avoir décrit son contexte, le présent chapitre décrit sommairement le projet d'amélioration de la liaison routière entre Chicoutimi, Laterrière et La Baie, faisant maintenant partie de la nouvelle Ville de Saguenay. Les programmes de surveillance et de suivi, le calendrier de réalisation du projet et une estimation du coût des travaux sont également présentés. Les éléments exposés dans ce chapitre s'inspirent essentiellement de l'étude d'impact soumise par le ministère des Transports du Québec ainsi que des documents déposés au cours du mandat de la commission et des transcriptions des séances publiques.

Le contexte et la raison d'être du projet

Le projet constitue la quatrième phase d'un programme plus vaste amorcé dans les années 1970, qui vise la construction d'un lien rapide et de grande capacité entre le Lac-Saint-Jean et le Saguenay, plus précisément entre Alma et La Baie (figure 1). Il fait suite au réaménagement à quatre voies de la route 170 entre Saint-Bruno et La Ratière et à la construction de tronçons d'autoroute à Chicoutimi et à Jonquière (actuellement en construction). Le programme du ministère serait complété ultérieurement par l'amélioration du tronçon Saint-Bruno–Alma et couvrirait une soixantaine de kilomètres. C'est d'abord dans le souci de répondre à un besoin d'augmenter la capacité, la fluidité et la sécurité de la liaison routière entre Alma et La Baie que le ministère propose la poursuite de ce programme. Le promoteur croit également que le projet ferait bénéficier la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean de meilleurs liens entre ses pôles d'activité, desservirait de façon plus adéquate sa population, favoriserait la croissance de sa structure industrielle et bonifierait les activités économiques grâce à une meilleure desserte.

La zone d'étude visée par le projet est un milieu rural constitué en grande partie d'espaces agricoles ; elle est traversée principalement par les rivières du Moulin et Gauthier. Les principales artères permettant les déplacements entre Chicoutimi, Laterrière et La Baie sont les routes 170 et 372. La population de ces villes comptait en 1996 pour 52 % de la population de la MRC du Fjord-du-Saguenay et pour 31 % de la population de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Le secteur est doté d'installations aéroportuaires et ferroviaires, parcs industriels, sablières, gravières, carrières et tourbières. Les industries de l'aluminium et forestières sont les principaux moteurs industriels de la région. Le secteur bénéficie également de la proximité d'installations portuaires.

Figure 1 La localisation du projet



Sources : adaptée des documents déposés PR3.1, annexe 12, carte 1 et DA16, p. 4-6.

Le ministère souligne que l'analyse des caractéristiques géométriques de la route 170 actuelle permet d'établir certaines lacunes. Afin de sélectionner le meilleur tracé pour le projet, le promoteur a présenté quatre variantes (figure 2), soit le réaménagement de la route 170 (tracé C), la construction d'un lien autoroutier que représentent les tracés A-3 et A-4, et le tracé B-1 qui combine la route 170 réaménagée et une autoroute. Le promoteur retient le tracé A-4. Le tableau 1 résume les caractéristiques techniques et les coûts des différentes variantes de tracé.

Tableau 1 Les caractéristiques et le coût des variantes de tracé

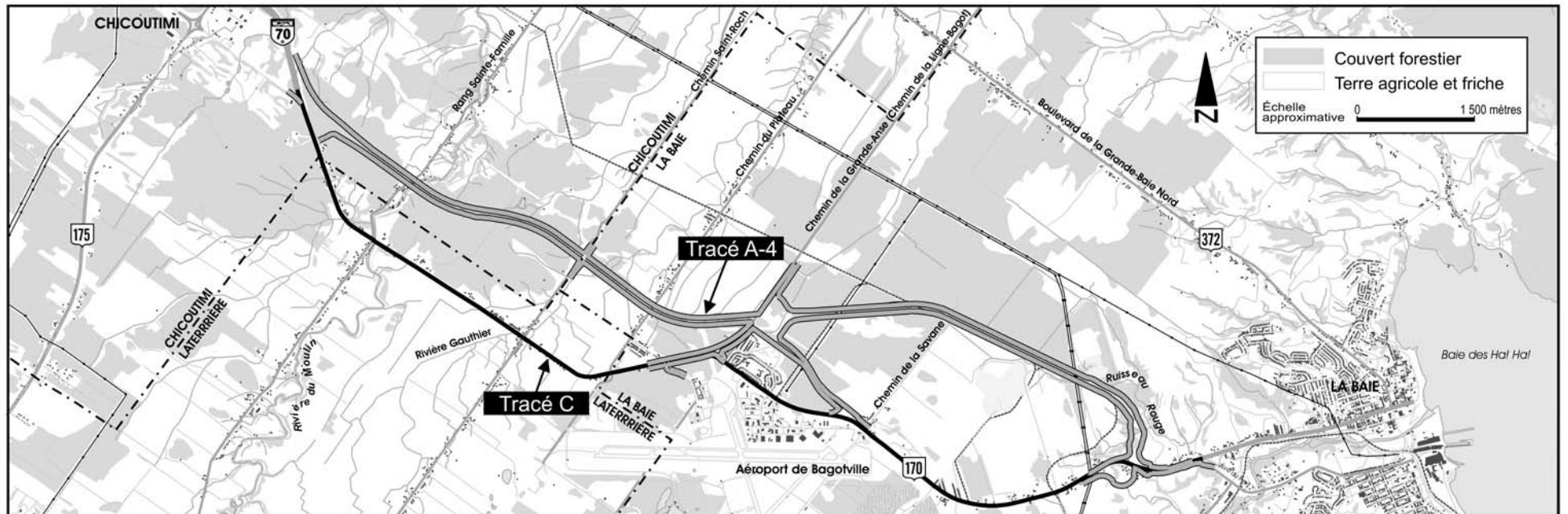
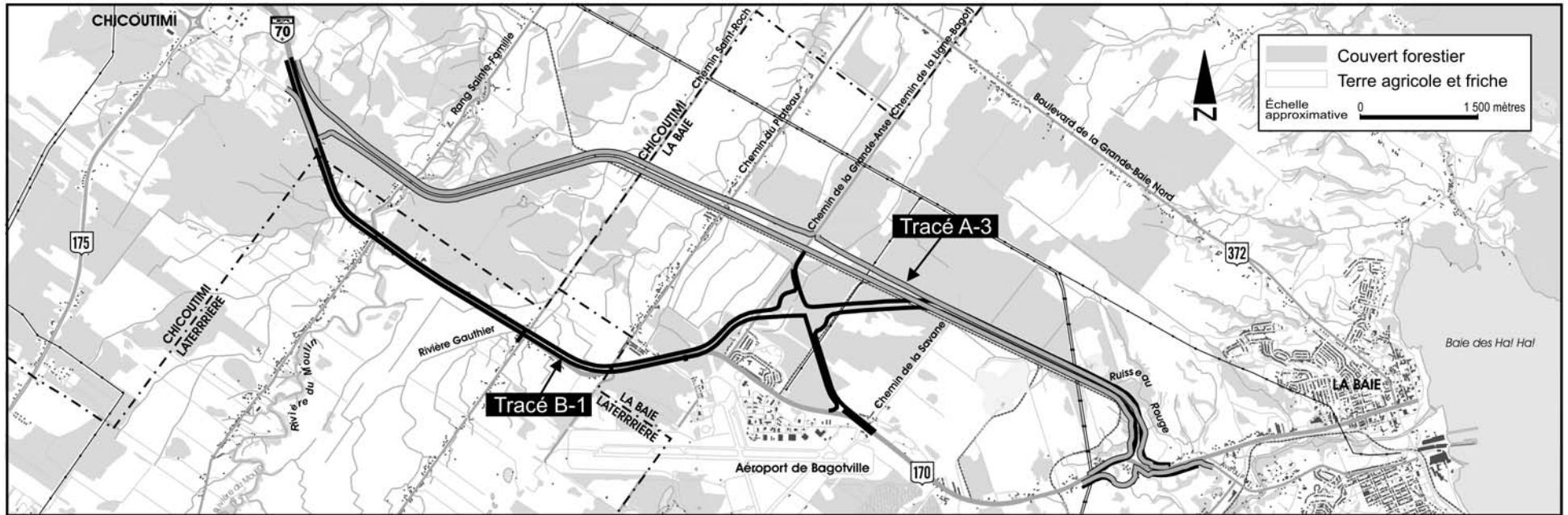
Caractéristiques techniques	Tracé C	Tracé B-1	Tracé A-3	Tracé A-4 (retenu par le MTQ)
Catégorie de route	Élargissement de la route 170	Solution mixte entre les tracés C et A-4	Autoroute	Autoroute
Longueur (km)	14,6	14,6	13,5	13,5
Carrefours étagés	0	2	3	3
Ponts à étagement (viaducs)	1	2	5	5
Pont	1	1	1	1
Vitesse affichée (km/h)	90	90	100	100
Coût total (M\$)	49,1	58,2	59,4	62,9

Source : adapté des documents déposés PR3, p. 139 et PR5.1, p. 12.

Le tracé A-4 retenu par le promoteur consiste en la construction, dans un nouveau corridor, d'un tronçon autoroutier dans un axe est-ouest situé du côté nord de la route 170 actuelle (figure 3). Le tronçon relierait à l'ouest l'extrémité de l'autoroute 70 à Chicoutimi, traverserait Laterrière et se raccorderait à l'est à La Baie.

Le tracé A-4 représente un tronçon d'autoroute de 13,5 km qui comprend deux chaussées distinctes à deux voies chacune. L'emprise nominale serait de 90 m et la vitesse affichée, de 100 km/h. Ce tronçon autoroutier serait accessible par trois carrefours étagés situés dans les secteurs de la route 170 à l'ouest, du chemin de la Grande-Anse (auparavant chemin de la Ligne-Bagot) et de la route 170 à l'est. De plus, des viaducs

Figure 2 La localisation des emprises des tracés A-3, A-4, B-1 et C



Source : adaptée du document déposé PR3.2, carte 4.

seraient érigés afin que l'autoroute passe au-dessus des chemins Saint-Roch, du Plateau, de la Savane et d'une voie ferrée et en dessous du rang Sainte-Famille. Finalement, un pont traverserait la rivière du Moulin.

Trois options de tracé dans le secteur du chemin du Plateau ont également été étudiées de même que quatre options de raccordement de l'autoroute à la route 170 et à l'avenue du Port. La route 170 y serait aménagée à quatre voies.

Les principales répercussions du projet répertoriées par le promoteur sont la perte de boisés, de terres agricoles, l'expropriation de propriétés et la diminution de l'achalandage de certains commerces.

Les programmes de surveillance et de suivi

Le ministère propose un programme de surveillance et de suivi en trois phases. Avant le début des travaux, les mesures d'atténuation prévues dans l'étude d'impact ainsi que les exigences du décret d'autorisation seraient intégrées aux plans et devis, documents d'appels d'offres ou autres documents contractuels. L'eau potable de certains puits susceptibles d'être touchés par le projet serait également analysée.

Durant la phase de construction, le promoteur s'assurerait du respect par les entrepreneurs des clauses environnementales contenues dans leur contrat, en plus des dispositions incluses dans le cahier des charges et devis généraux du ministère.

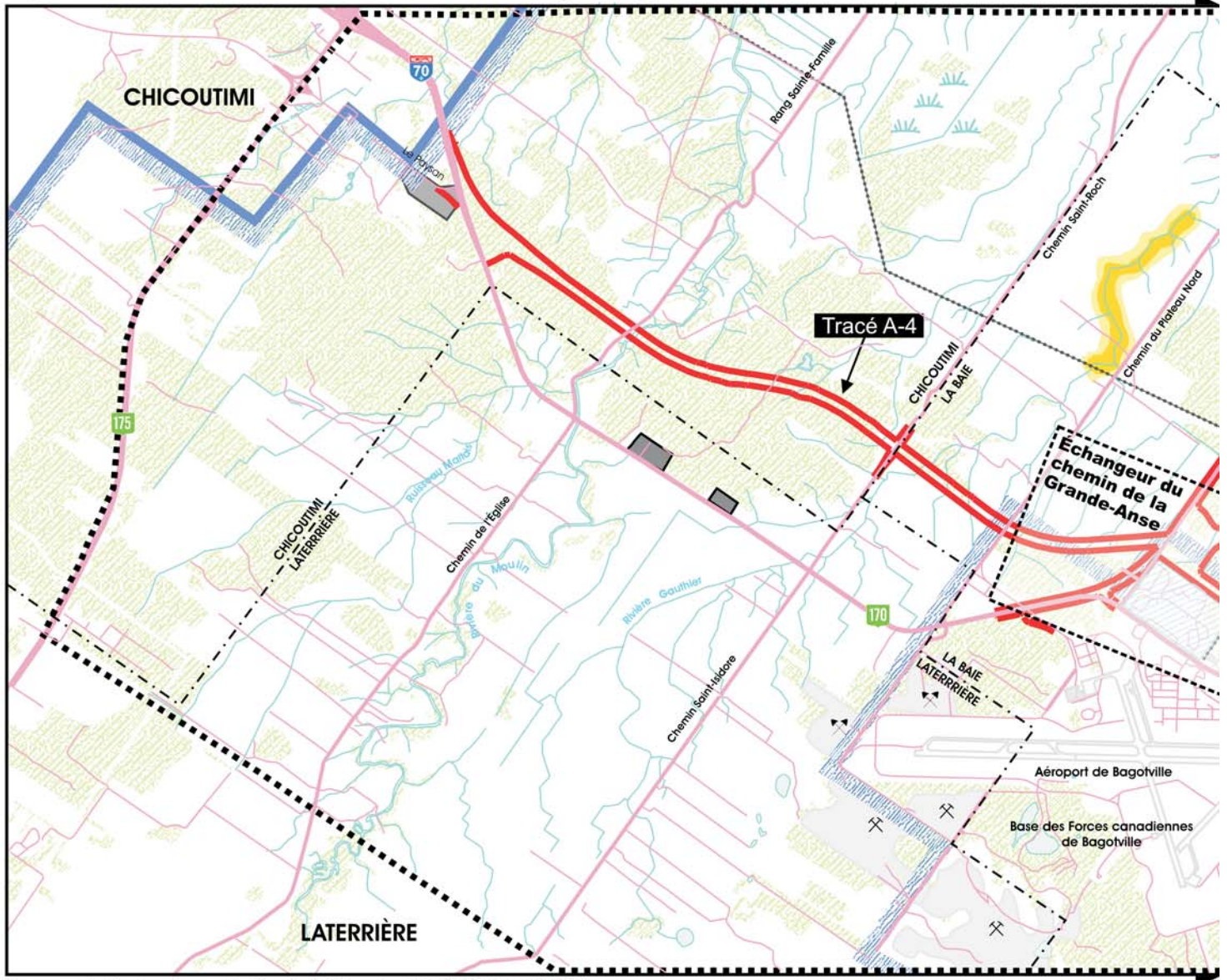
Finalement, une fois la nouvelle liaison routière mise en service, des vérifications périodiques assureraient un suivi environnemental. Ce suivi consisterait à analyser de nouveau l'eau potable des puits échantillonnés avant les travaux afin de vérifier si la qualité de l'eau ne s'est pas détériorée, et ce, chaque printemps pendant au moins deux ans. La période durant laquelle le suivi serait réalisé dépendrait de la comparaison des résultats des analyses faites avant et après les travaux. Des relevés du climat sonore et le comptage de véhicules seraient également faits après un an et cinq ans afin de vérifier les répercussions de la nouvelle route et de valider les prévisions de l'étude d'impact. L'entretien des aménagements paysagers s'échelonnerait sur une période de deux ans.

Le calendrier de réalisation et le coût du projet

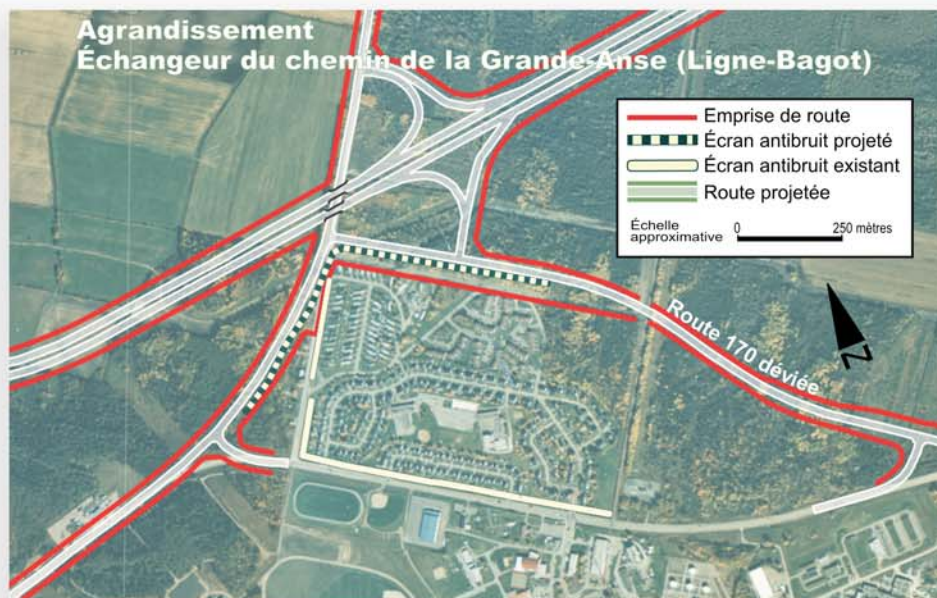
En ce qui concerne l'échéancier des travaux, le promoteur estime que, après l'autorisation gouvernementale du projet et l'allocation des fonds nécessaires prévue pour 2002, une période de deux ans serait nécessaire pour acquérir les propriétés et libérer les emprises. Les travaux de construction pourraient ainsi débuter en 2004 et se poursuivre sur une période estimée de deux ans.

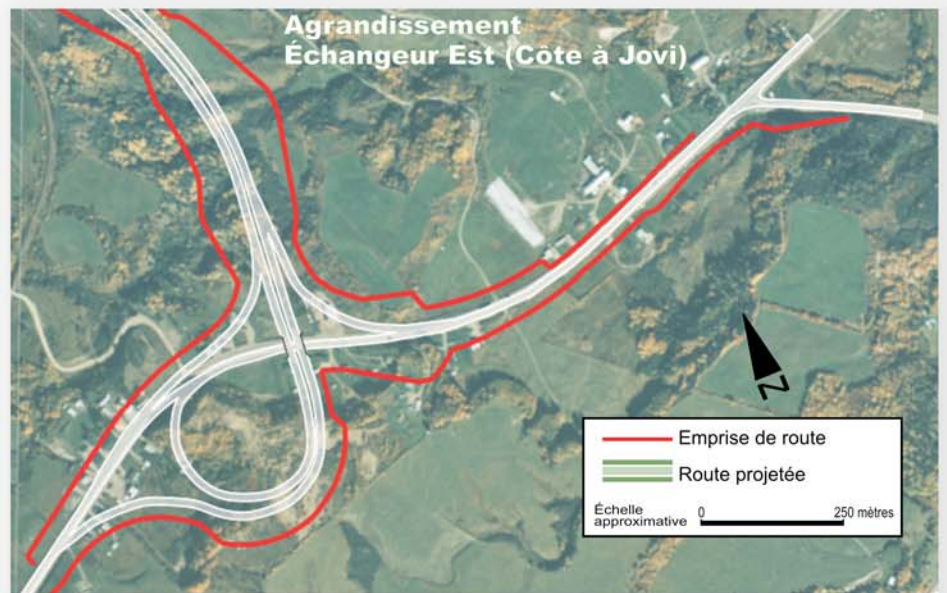
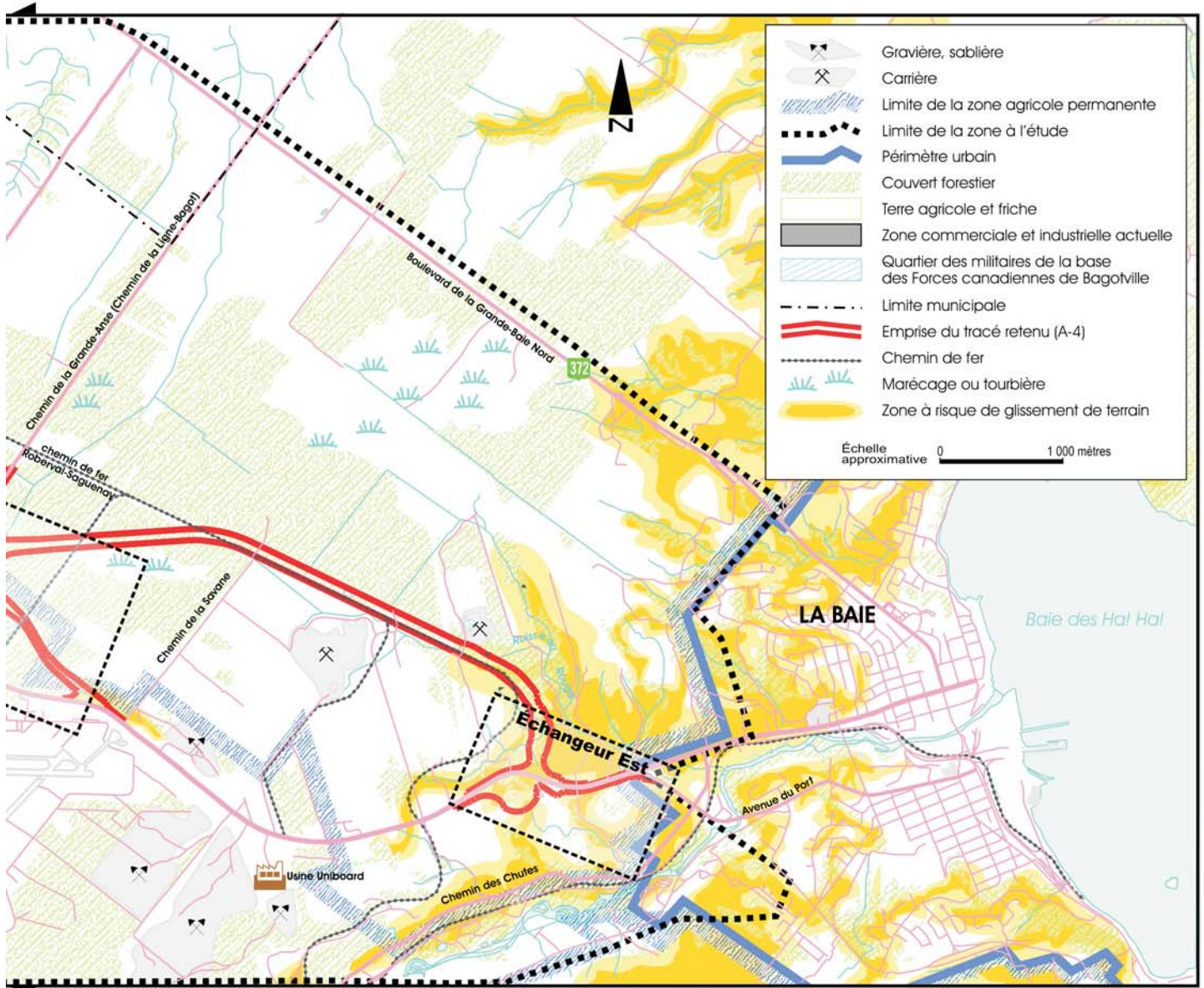
Le coût du projet s'élèverait à 62,9 millions de dollars. Ce coût couvrirait les frais de construction (55,5 millions, incluant un supplément de 25 % pour les frais afférents), d'expropriation (6 millions) et de déplacement des utilités publiques (1,4 million).

Figure 3 L'utilisation du sol et les zones à risque de glissement de terrain dans le secteur à l'étude



Sources : adaptée des documents déposés PR3.1, cartes 15, 16, 18, DB4 et DB10.1.





Chapitre 2

Les préoccupations et les opinions des citoyens

Le présent chapitre s'intéresse aux préoccupations ainsi qu'aux opinions exprimées par les citoyens lors de l'audience publique. En tout, quatorze mémoires ont été déposés, dont dix furent présentés publiquement dans le cadre de la deuxième partie de l'audience.

Les préoccupations s'inscrivent dans une perspective tantôt régionale, tantôt locale en regard des objectifs poursuivis par le projet et des conséquences anticipées, entre autres sur la qualité de vie des résidants. Le projet est également perçu par de nombreux participants comme un moyen d'assurer le développement économique de la région qui, aux prises depuis plusieurs années avec une situation économique difficile, cherche à poursuivre sa croissance et son épanouissement.

Les répercussions sur le développement régional et local

Des participants considèrent d'emblée que l'amélioration de l'axe routier favoriserait le développement économique de la région ainsi que l'accès rapide pour tous à l'ensemble des agglomérations voisines. Dans son mémoire, la Ville de Saguenay rappelle que le tracé autoroutier présenté par le ministère des Transports du Québec (tracé A-4) représente la quatrième phase d'un projet plus vaste « visant à doter la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean d'une voie rapide et sécuritaire entre Alma et La Baie » (mémoire, p. 2 et 3). Pour la Société de développement économique de Ville de La Baie, « L'autoroute Alma–La Baie constitue sans l'ombre d'un doute un de ces outils indispensables dont la région a grandement besoin pour progresser » (mémoire, p. 9). La Chambre de commerce et d'industrie de Ville de La Baie croit quant à elle que :

[...] la concrétisation de la construction de l'autoroute [70] demeure, pour le milieu régional, un outil de développement économique majeur. D'une part, en offrant des conditions optimales pour la circulation des personnes et des marchandises et, d'autre part, en agissant comme levier de développement économique en raison des emplois [générés].

(Mémoire, p. 7)

Par ailleurs, d'autres estiment que les retombées du projet sur le terminal maritime de Grande Anse seraient positives, à la fois pour la ville de Saguenay et l'ensemble de la région. Pour la Ville de Saguenay, le nouveau lien autoroutier faciliterait le transport

rapide des marchandises provenant du terminal maritime de Grande Anse sur une grande partie du territoire régional. Selon elle, « sa localisation stratégique, au cœur des ressources naturelles, fait des installations de Grande Anse, l'un des principaux terminus maritimes du nord québécois » (mémoire, p. 7). L'Administration portuaire du Saguenay voit ainsi d'un bon œil la réalisation du projet autoroutier :

Le tracé retenu et l'échangeur du chemin de la Grande-Anse auront un impact structurant pour la grande entreprise régionale qui expédie ses marchandises sur les marchés internationaux via Port Saguenay. Nous comptons actuellement plus de trente-deux (32) entreprises régionales qui utilisent le port et y transitent plus de 380 000 tonnes métriques annuellement. Ce volume génère au-delà de 37 000 mouvements de camions. La réalisation prochaine d'un terminal pétrolier ajoutera 30 000 autres mouvements de camions.

(Mémoire, p. 1)

La possibilité de voir le développement économique davantage favorisé aux extrémités du tronçon éventuellement construit inquiète toutefois le Comité des commerçants de la route 170 qui considère le tracé A-4 comme étant une autoroute intra-urbaine qui :

[...] va favoriser les points terminaux au détriment des accès intermédiaires qui, de toute façon, doivent être limités pour préserver le caractère d'autoroute. Dans cette optique, les activités ont tendance naturellement à se localiser à partir des extrémités et à essaimer en poche autour des accès d'où la contribution d'une autoroute intra-urbaine à l'étalement des activités dans le territoire urbain.

(Mémoire, p. 20)

D'ailleurs, ce comité ne croit pas que le développement économique d'une région quelle qu'elle soit passe par la construction d'une autoroute. Il considère plutôt qu'une autoroute suit habituellement le développement économique plus qu'elle ne le précède (mémoire, p. 9). Si la Société de développement économique de Ville de La Baie est également d'accord avec le fait qu'une autoroute ne solutionne pas nécessairement tous les problèmes économiques d'une région, elle juge cependant que cela « ne [s'applique] plus de la même façon si on considère que le tronçon Chicoutimi–Laterrière–La Baie fait partie intégrante de l'autoroute Alma–La Baie et en est indissociable » (mémoire, p. 11).

Au sujet de la survie des entreprises situées sur la route 170 et, conséquemment, des emplois qui y sont rattachés, des craintes ont été exprimées par des citoyens et des commerçants. Le Comité des commerçants de la route 170, qui représente une vingtaine d'entreprises, de même que le Regroupement de citoyens de la route 170, arrondissement de Laterrière, ont dénoncé les pertes d'emplois que pourraient éventuellement subir les commerçants ayant un accès à la route 170 (M. Denis Gagnon, séance du 28 mai 2002, p. 7 et mémoire du Regroupement de citoyens de la route 170, arrondissement de Laterrière, p. 1). Le Regroupement de citoyens de la route 170, arrondissement de

Laterrière ajoute qu'à ces pertes d'emplois serait associée une augmentation du taux de chômage, encourageant l'exode de la population, « sans parler de pertes de nombreux services pour les citoyens de la route 170 » (mémoire, p. 1).

Par ailleurs, un entrepreneur résidant sur le chemin du Plateau s'interroge quant à l'avenir de sa production de gazon et s'inquiète des emplois liés à cette activité compte tenu de l'éventualité du passage de l'autoroute sur ses terres (mémoire de Entreprises Léon Bouchard et Fils ltée, p. 4).

Malgré l'incidence négative qu'ils anticipent sur les commerces, certains participants estiment que les retombées du projet sur l'économie locale devraient plutôt être abordées dans une perspective régionale. La Ville de Saguenay croit que les répercussions sur l'économie régionale viendraient contrebalancer les effets négatifs anticipés sur les commerces situés le long de la route 170 : « L'autoroute est une de ces conditions là et, oui, il y a des effets négatifs par rapport à l'implantation de l'autoroute, mais, collectivement, on est certainement capable de contrer ces effets négatifs là et d'en faire des effets positifs à très court terme » (M. Jean-Marie Beaulieu, séance du 28 mai 2002, p. 29). Le Comité de citoyens de Laterrière en faveur d'une autoroute épargnant le corridor de la route 170 est aussi d'avis :

[...] de ne pas considérer le strict aspect des activités commerciales et industrielles à l'intérieur de la zone à l'étude [mais] dans une perspective régionale où les gains obtenus par l'amélioration des échanges entre l'axe est-ouest de la région devraient contrebalancer amplement les impacts économiques négatifs des commerçants du secteur à l'étude.
(Mémoire, p. 3)

Plusieurs citoyens, même s'ils ont présenté des griefs à l'encontre du projet, ont par ailleurs souligné sa contribution au développement économique de la région (mémoire des résidents du chemin Grande-Anse à La Baie, p. 3 et 16 et *addenda* au mémoire de Entreprises Léon Bouchard et Fils ltée).

L'amélioration de la route 170 comme solution de rechange

Certains participants ont fait valoir que l'élargissement de la route 170, un projet envisagé antérieurement par le ministère des Transports du Québec, répondrait de manière efficace à la fois aux besoins de fluidité de la circulation et de sécurité des usagers et aux besoins de développement de la région. Le Comité des commerçants de la route 170 émet des doutes quant à la pertinence de construire une autoroute alors que la route 170, une fois élargie, viendrait répondre efficacement aux besoins de transport de la région :

L'autoroute urbaine ne devient justifiée que lorsque le développement de la ville a atteint un niveau tel que les artères ne suffisent plus à la tâche et qu'il est nécessaire de repenser l'aménagement de l'espace urbain en fonction des nouveaux besoins.

(Mémoire, p. 6)

D'après ce comité, l'amélioration de l'actuelle route 170 pourrait subvenir aux besoins de circulation pour les trente prochaines années (mémoire, p. 13). Le Regroupement de citoyens de la route 170, arrondissement de Laterrière, se questionne également quant à la pertinence du projet proposé eu égard à l'augmentation de la circulation prévue dans le secteur : « lorsqu'on constate l'exode des jeunes, des médecins, etc. vers d'autres régions ! [...] La population diminue au lieu d'augmenter ! » (mémoire, p. 1). Pour ce regroupement de citoyens, l'élargissement de la route 170, en plus d'assurer la fluidité de la circulation pour les vingt prochaines années, augmenterait aussi la sécurité des usagers « grâce aux feux de circulation aux intersections principales » et celle des enfants lors des arrêts d'autobus scolaires (mémoire, p. 3). Un entrepreneur de la région estime pour sa part que cette option réduirait les expropriations que suppose le tracé A-4 (mémoire de Entreprise Gitan inc., p. 1).

Pour la Chambre de commerce et d'industrie de Ville de La Baie, l'amélioration de la route 170 ne résoudrait cependant pas les problèmes engendrés par la présence de plusieurs carrefours et d'environ 175 entrées privées (mémoire, p. 5). Certains désavantages liés à l'élargissement de cette route sont également mentionnés par le Comité de citoyens de Laterrière en faveur d'une autoroute épargnant le corridor de la route 170, qui note l'effet de barrière causé par le terre-plein qui serait ajouté, tant pour l'accès aux terres agricoles qu'aux commerces et aux résidences. Le Comité relève en outre que le niveau de sécurité demeurerait inférieur à celui d'une autoroute et qu'il ne s'agirait pas là d'un lien rapide vu la présence d'intersections et de feux de circulation (mémoire, annexe 2).

La qualité de vie des résidants

Des citoyens du chemin de la Grande-Anse et du chemin du Plateau craignent de voir leur qualité de vie altérée pendant ou après les travaux. Leurs craintes portent essentiellement sur la détérioration du climat sonore et du cadre visuel, sur la dévaluation de leur propriété et sur les problèmes de circulation des véhicules récréatifs.

Certains d'entre eux rappellent d'abord qu'au cours des trois dernières années les résidants du secteur ont vécu les contrecoups de deux chantiers de construction, dont des travaux de réfection du chemin de la Grande-Anse et de certaines routes dans le quartier des militaires de la Base des Forces canadiennes de Bagotville (mémoire des résidants du chemin Grande-Anse à La Baie, p. 3 et 9). La réalisation de ce projet viendrait s'ajouter aux irritants vécus antérieurement par les résidants.

D'aucuns émettent des doutes quant à l'efficacité de l'écran antibruit qui serait mis en place. D'une part, certains résidants du chemin de la Grande-Anse croient que, malgré l'aménagement d'un tel écran, le bruit se ferait tout de même entendre, et, d'autre part, ils soulignent qu'ils se retrouveraient « emmurés » puisqu'un écran du même type visant à contrer le bruit généré par la circulation sur le chemin de la Grande-Anse est déjà en place (mémoire des résidants du chemin Grande-Anse à La Baie, p. 10 et 15). Ce sentiment est partagé par un résidant du chemin du Plateau qui ne croit pas que les écrans antibruit permettraient de diminuer les effets sonores du secteur :

Moi, je ne crois pas que les voitures ne feront pas de bruit, même avec un mur, n'importe quoi. Je suis à un kilomètre de la route 170 et quand il mouille ou le temps est couvert, j'entends passer les voitures, je suis à un kilomètre. Ça fait que là, s'ils sont à peu près 150 mètres de ma maison ils auront beau avoir un mur, et avec des arbres et tout ce qu'ils voudront, moi, je peux pas croire ça.

(M. Éric Bergeron, séance du 28 mai 2002, p. 21)

Selon la Société de développement économique de Ville de La Baie, les riverains de la route 170 verraient une amélioration de leur qualité de vie (mémoire, p. 5).

Les résidants des chemins de la Grande-Anse et du Plateau ont également mentionné que leur champ visuel serait grandement affecté par l'écran antibruit, de même que par l'infrastructure propre à la nouvelle autoroute et la perte d'un boisé limitrophe (mémoires des résidants du chemin Grande-Anse à La Baie, de M. Éric Bergeron, p. 2 et de M^{me} Nicole Gagnon). Deux participants ont fait valoir que la route 170 déviée comme le propose le ministère des Transports du Québec nuirait grandement à leur qualité de vie, l'infrastructure étant adjacente à leur résidence (mémoire des résidants du chemin Grande-Anse à La Baie, p. 16). Au sujet du boisé et de la flore touchés par le projet, ces mêmes résidants ajoutent : « Nous sommes conscients qu'il y aura de nouveaux arbres de replantés sur la butte à la fin des travaux mais en combien de temps seront-ils aussi grands et feuillus que ceux déjà existants ? » (mémoire, p. 15).

Ils craignent également de voir leur propriété dévaluée : « car comment pourrions-nous revendre une maison située dans une pointe ceinturée par des buttes de terres ? » (mémoire, p. 16). Pour une propriétaire d'un immeuble à logements, le projet viendrait compromettre les revenus de son investissement : « Déjà, depuis l'aménagement du mur d'amortissement de son devant l'immeuble, la location des loyers devient impossible et même pour les locataires déjà en place [cela] a pour effet de remettre en question leur lieu de résidence » (mémoire, p. 13). Ces diverses préoccupations amènent ainsi les résidants du chemin de la Grande-Anse à demander l'expropriation de leur résidence (mémoire, p. 1).

Enfin, le Club Quad du Fjord se montre préoccupé des retombées néfastes que pourrait occasionner la réalisation du tracé A-4 sur un sentier qui serait dès lors coupé à six reprises par la route. Les résidants des logements familiaux de la Base des Forces

canadiennes de Bagotville seraient ainsi dans l'impossibilité d'atteindre le sentier de motoneige en empruntant le sentier de VTT (mémoire du Club Quad du Fjord, p. 2).

Les terres à vocation agricole

Les inquiétudes soulevées par les syndicats de l'UPA Saguenay et La Baie des Ha! Ha! portent principalement sur la protection des terres agricoles comprises entre le tronçon autoroutier et l'actuelle route 170. Ils sont préoccupés par le fait que nul ne semble pouvoir garantir la conservation de la vocation agricole :

[...] historiquement, la pression des différents promoteurs pour un dézonage des terres dont l'accès est limité suite à la construction d'une autoroute est toujours constante et très forte. Comme le ministère des Transports le mentionnait lors de la séance de la soirée du 29 avril, il ne relève pas de sa compétence de maintenir la vocation agricole de la bande de terre située entre le nouveau tronçon et la route 170.
(Mémoire, p. 6)

Les représentants syndicaux affirment que la spéculation serait déjà commencée et que, même si la vocation des terres demeure agricole, celles-ci deviennent ensuite trop onéreuses à louer et à développer pour les agriculteurs puisque les acheteurs les acquièrent à « forts prix qui [ne] représentent pas la valeur agricole réelle » (M. Yvon Simard, séance du 28 mai 2002, p. 44).

Le changement de vocation appréhendé à la suite de la construction du tronçon d'autoroute préoccupe également le Comité de citoyens de Laterrière en faveur d'une autoroute épargnant le corridor de la route 170, lequel considère cependant « que les intervenants du milieu agricole possèdent les outils assurant la conservation des zones agricoles » où les terres, quoique enclavées, demeureront accessibles pour l'agriculture (mémoire, p. 3). Le Comité ajoute que l'élargissement de la route 170 occasionnerait des pressions vraisemblablement plus fortes pour le changement de zonage : « En effet, ce tracé offrirait un accès direct à de grandes bandes de terres agricoles d'excellente qualité » (M. Bruno Gaudreault, séance du 28 mai 2002, p. 36).

Le contexte et la raison d'être du projet

Dans le présent chapitre, la commission rappelle brièvement le contexte dans lequel s'inscrit le projet d'amélioration de la liaison routière entre Chicoutimi, Laterrière et La Baie. Elle aborde les objectifs poursuivis par le promoteur et fait état des appuis exprimés par la population.

Elle examine à cet égard les conditions qui existent actuellement sur la route 170 et les prévisions de circulation justifiant, selon le promoteur, l'amélioration du lien routier. Elle s'interroge sur la possibilité que l'amélioration de la route 170, par une route à quatre voies divisées, puisse répondre aux besoins des prochaines années et elle évalue en outre la conformité du projet eu égard aux orientations gouvernementales et municipales.

Les objectifs poursuivis et l'appui régional

Les objectifs du promoteur

La réalisation du projet global de lien routier entre Alma et La Baie est amorcée depuis le début des années 1980 (figure 1). Une première portion d'autoroute entre le boulevard Talbot à Chicoutimi et la route 170 à Jonquière a d'abord été construite entre les années 1981 et 1985. A suivi entre 1988 et 1992 la construction d'un échangeur avec le boulevard Talbot et un tronçon le reliant à la route 170. De 1994 à 1998, une route à quatre voies divisées a été érigée entre la sortie est de Jonquière et le rang 8 de Saint-Bruno. Actuellement, la traversée de Jonquière est en voie d'être complétée et devrait être ouverte à la circulation en octobre 2002. Le présent projet ainsi que la portion comprenant la traversée de Saint-Bruno et le lien entre Saint-Bruno et Alma compléteraient le lien routier Alma–La Baie (M. Donald Turgeon, séance du 29 avril 2002, p. 15 et 16).

Le promoteur, en proposant le projet d'amélioration du lien routier entre Chicoutimi, Laterrière et La Baie, poursuit donc la mise en œuvre d'un projet plus global consistant à doter la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean d'un lien routier qui répondrait aux objectifs suivants (document déposé PR3, p. 4) :

- augmenter la capacité, la fluidité et la sécurité de la circulation pour répondre aux besoins à court, moyen et long terme ;
- réaliser le projet dans le respect de l'environnement des milieux humain et biophysique ;

- relier les pôles d'activité et desservir adéquatement la population du Saguenay–Lac-Saint-Jean ;
- 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.

Les appuis au projet

De façon générale, les appuis régionaux au projet sont nombreux. C'est depuis le début des années 1970 que le projet d'une voie rapide entre Alma et La Baie fait l'objet de promotion (M. Donald Turgeon, séance du 29 avril 2002, p. 15). En 1995, le Conseil régional de concertation et de développement, dans le cadre d'une planification stratégique établie en concertation avec l'ensemble des décideurs de la région, confirmait la volonté régionale de « compléter dans les plus brefs délais le réseau routier régional majeur en priorisant l'autoroute Alma–La Baie » (document déposé PR3, p. 74). En 1995 également, une pétition de 53 000 noms fut déposée à l'Assemblée nationale en faveur de la poursuite de ce projet (M. Donald Turgeon, séance du 29 avril 2002, p. 15).

Cet appui général démontré dans la région ne se dément pas ici. Des résolutions d'appuis au projet et au choix du tracé proposé par le promoteur ont été adoptées respectivement par les autorités municipales de Chicoutimi, Laterrière et La Baie et par la MRC du Fjord-du-Saguenay (document déposé PR3.1, annexe 2). La Base des Forces canadiennes de Bagotville appuie également le projet.

Enfin, plusieurs citoyens et organismes ont mis en perspectives les répercussions du tracé proposé, mais aucun d'eux ne remet en question la nécessité d'améliorer ce lien routier.

- ♦ *La commission constate l'appui de l'ensemble de la population régionale face à l'amélioration du lien routier entre Chicoutimi, Laterrière et La Baie.*

La situation actuelle et les prévisions de la circulation

La capacité, la fluidité et la sécurité routières

Dans le cadre de son projet, le promoteur vise à « augmenter la capacité, la fluidité et la sécurité de la circulation pour répondre aux besoins à court, moyen et long terme » (document déposé PR3, p. 4). La commission examine dans cette section les conditions qui motivent le promoteur à proposer ce projet.

Les caractéristiques de la route 170

Le segment de 15,4 km de la route 170 faisant l'objet de la présente analyse est situé entre la limite est de l'autoroute 70 à Chicoutimi et l'avenue du Port à La Baie. Ce segment comprend un tronçon à deux voies (53 % du trajet), un à trois voies (44 % du trajet) et un à quatre voies (3 % du trajet). La vitesse permise sur l'ensemble du tronçon est de 90 km/h. On y dénombre environ 190 accès et 13 intersections (document déposé PR3, p. 25-27 et 189).

Dans son étude d'impact, le promoteur fait état de certaines caractéristiques de la route 170 qui entraînent des problèmes de fluidité et, conséquemment, de sécurité pour les usagers. En ce qui concerne la configuration de la route, quatre des onze courbes horizontales ne peuvent se négocier de façon sécuritaire à la vitesse correspondante aux critères de conception, soit 100 km/h (vitesse affichée 90 km/h + 10 km/h), leur vitesse sécuritaire étant plutôt de 95 km/h. Trois de ces courbes comportent également des rayons de courbures inférieurs au rayon minimum requis de 450 mètres pour une vitesse de base de 100 km/h (document déposé PR3, p. 7).

La distance de visibilité à l'arrêt cause problème pour cinq des dix-neuf courbes horizontales et verticales ; trois de celles-ci, selon le promoteur, ont des déficiences importantes, les distances de visibilité étant d'à peine 100 mètres et même moins, dans un cas, alors que la distance conforme est de 200 mètres pour une vitesse de conception de 100 km/h (*ibid.*, p. 11).

Les possibilités de dépassement pour les usagers circulant en direction est, qualifiées de nettement insuffisantes, sont de 21 % alors que, pour ce type de route, selon le promoteur, le dépassement sécuritaire devrait pouvoir être permis sur 60 % de la longueur de la route (*ibid.*, p. 13).

Sur le plan de la circulation, les débits mesurés (relevés de 1999) varient de 9 400 à 13 200 véhicules par jour (DJMA) alors qu'en période estivale le débit varie de 10 200 à 14 300 véhicules par jour (DJME). Les véhicules en transit sur la route 170 en direction est représentent 47 % de la circulation et 69 % vers l'ouest. Les véhicules lourds, quant à eux, représentent de 12 % à 16 % de la circulation (*ibid.*, p. 15 et 16).

Compte tenu des caractéristiques actuelles de la route et des volumes de circulation, le promoteur évalue le niveau de service sur le tronçon à D (conditions d'écoulement qui tendent vers l'instabilité, restrictions temporaires) sur 78 % du parcours et à E (conditions d'écoulement instables, arrêts temporaires mais répétitifs) sur 22 % du parcours. Avec une prévision de 2,5 % d'augmentation annuelle du volume de circulation, ces niveaux de service atteindraient les cotes E et F (conditions d'écoulement forcées, arrêts prolongés) sur 92 % du parcours en 2014, ce que le promoteur qualifie de dégradation majeure des niveaux de service (M. Donald Turgeon, séance du 29 avril 2002, p. 17 et document déposé PR3, p. 19).

Les niveaux de service aux intersections dont les approches secondaires sont contrôlées par des panneaux d'arrêt seraient actuellement déficients, alors que les intersections contrôlées par des feux de circulation présenteraient des niveaux de service adéquats à l'exception de celle formée par la route 170 et l'entrée principale de la Base des Forces canadiennes de Bagotville qui, en fonction des prévisions de circulation, offrirait un niveau de service E en 2014 et F en 2019.

Enfin, en matière de sécurité routière, au cours de 1994 à 1997, 67 accidents furent dénombrés annuellement, contre 64 de 1998 à 2000. La majorité des accidents surviennent aux intersections (M. Donald Turgeon, séance du 29 avril 2002, p. 18). Dans 20 % de ces accidents, des véhicules lourds étaient impliqués alors que ce pourcentage n'est que de 9 % sur l'ensemble du réseau routier régional. Selon le promoteur, le tronçon à l'étude ne présente pas plus de problèmes majeurs en matière de sécurité que l'ensemble des routes similaires au Québec. Cependant, il précise que deux secteurs particuliers de ce tronçon, situés à l'extrémité est, affichent un taux d'accidents supérieur au taux critique (document déposé PR3, p. 30).

- ◆ *À la lumière des différents problèmes documentés par le ministère des Transports du Québec, la commission constate la dégradation de l'état fonctionnel du tronçon Chicoutimi–Laterrière–La Baie. Ce tronçon constitue par ailleurs un lien intrarégional majeur. Les débits de circulation y sont importants et les différents problèmes soulevés influent d'autant sur la fluidité de la circulation et augmentent ainsi les risques pour la sécurité des usagers. Un accroissement éventuel de la circulation ferait en sorte que l'offre actuelle de transport risquerait de ne plus répondre à la demande tant à moyen qu'à long terme.*

La circulation actuelle et projetée

Deux itinéraires différents permettent actuellement les déplacements entre Chicoutimi et La Baie : « la route 372, supportant une circulation journalière de 9 000 à 10 000 véhicules, et la route 170, laquelle présente des volumes de circulation variant de 9 400 à 13 200 véhicules par jour » (M. Donald Turgeon, séance du 30 avril 2002, en après-midi, p. 13 et document déposé PR3, tableau 1.7, p. 16).

Selon un scénario qualifié de réaliste par le promoteur, le taux annuel d'accroissement de la circulation sur la route 170 serait de l'ordre de 2,5 % pour les vingt prochaines années. La circulation pourrait atteindre entre 12 000 et 16 900 véhicules en 2009 et entre 15 400 et 21 600 véhicules en 2019 (document déposé PR3, p. 16 et 17).

Différents facteurs influencent la demande en transport, lesquels permettent de traduire cette demande en prévisions de circulation. Le diagnostic régional des transports fait état des divers éléments qui permettront d'établir la demande en transport pour un territoire en particulier :

Les données sur la démographie et l'emploi ainsi que sur l'organisation spatiale des activités sur un territoire sont des éléments déterminants dans

l'élaboration d'un plan de transport, car elles sont à l'origine des besoins en matière de déplacements. À partir d'une analyse des caractéristiques démographiques, des prévisions quant à l'évolution de la population et des ménages peuvent être établies. En s'appuyant sur les données relatives aux zones habitées, aux pôles d'emploi et aux déplacements domicile-travail, il sera possible [...] d'établir le *pattern* des déplacements, d'en déterminer l'ampleur et de prévoir leur évolution.

(Document déposé DA4, p. 11)

L'évaluation par le ministère de l'augmentation annuelle du débit de circulation a été remise en question par le Comité des commerçants de la route 170, notamment quant à la validité des informations relatives aux volumes de circulation des années précédentes traduits en DJMA et quant à la diminution de la population plus importante que prévue selon les données les plus récentes de Statistique Canada. Cependant, il retient ce pourcentage « même s'il leur apparaît élevé » (mémoire, p. 13).

Au sujet des données sur la population, le promoteur a prévu une diminution variant de 1 % à 2 % pour La Baie et Chicoutimi, au cours de 1996 à 2016, alors que les données récentes de Statistique Canada confirment une diminution pour ces deux villes d'environ 5 % pour 1996 à 2001¹ (document déposé PR3, p. 78).

Quoique les tendances démographiques régionales soient à la baisse de façon plus importante que prévu, ce seul facteur ne permet pas d'établir avec certitude que le volume de circulation en sera influencé d'autant. Selon les éléments de comparaison établis par le promoteur entre l'évolution de la démographie dans les années passées et les augmentations constatées de circulation sur la section de la route 170 visée par le projet et pour différentes périodes, on peut constater des écarts importants entre les deux types de données, écarts qui ne permettent pas d'établir un lien direct (M. Donald Turgeon, séance du 1^{er} mai 2002, p. 4).

Par ailleurs, l'analyse sur la circulation routière produite par le ministère des Transports du Québec dans le cadre de l'élaboration de son plan de transport régional, dénote une augmentation importante de la circulation (44 %) entre les années 1976 à 1995 sur les routes intrarégionales, alors que la population régionale se stabilisait. On y explique cette augmentation de la façon suivante :

[...] le trafic sur le réseau intrarégional a augmenté de façon marquée, notamment en raison d'un plus grand nombre de titulaires de permis de conduire et de véhicules immatriculés. Ces hausses découlent du vieillissement de la population, de l'augmentation du nombre de ménages et

1. www12.statcan.ca/francais/Profil01/PlaceSearchForm1_f.cfm

de la présence accrue des femmes sur le marché du travail. L'augmentation du kilométrage moyen des véhicules aurait également contribué à celle du trafic. (Document déposé DA24.1, p. 28)

Il est certainement très difficile de prédire quel sera le volume de circulation dans les prochaines années sur un tronçon de route en particulier. L'analyse plus générale concernant l'ensemble des routes intrarégionales reconnaît d'ailleurs ces difficultés :

Il est hasardeux et périlleux de faire des prévisions de trafic, parce que l'on connaît mal les facteurs sous-jacents. On sait que des facteurs sociaux, démographiques et économiques influent sur la demande, mais, dans la plupart des cas, les seules données prévisionnelles dont on dispose sont des prévisions de population. [...] les variations de population au cours des 10 ou 15 dernières années n'ont rien en commun avec des variations de trafic que l'on a observées. (*Ibid.*, p. 32)

Malgré ces difficultés, le diagnostic régional des transports produit en août 2000, après analyse des éléments influençant la demande en transport, prévoit d'ici 2016 « une faible augmentation de la circulation automobile intra et interrégionale » et la situe de l'ordre de « 20 p. 100 au cours de la période 1996-2016, mais il pourrait y avoir des augmentations supérieures à certains endroits précis » (document déposé DA4, p. 24 et 56).

L'établissement de la prévision de circulation pour les prochaines années, basé sur les relevés antérieurs de circulation, permet d'établir une tendance de ce que pourrait être la future circulation. La donnée doit pouvoir être validée à partir d'autres types d'information tels que la variation de la population, les changements d'habitudes parmi la population, la distribution des pôles d'emploi et des zones habitées sur le territoire, l'évolution des activités économiques et la forme d'aménagement prévu par les autorités gouvernementales.

Ce tronçon de la route 170 fait partie intégrante d'un axe majeur reliant le Saguenay et le Lac-Saint-Jean. Il est situé dans la zone la plus fortement peuplée de la région. Comme le fait remarquer la Ville de Saguenay, plusieurs pôles d'emploi importants sont situés de part et d'autre du parcours, laissant présager de nombreux déplacements tant de la part des travailleurs que des transporteurs (mémoire, p. 10 et 11). La mobilité de la main-d'œuvre dans les municipalités de la MRC du Fjord-du-Saguenay a d'ailleurs fait l'objet en octobre 2000 d'une étude auprès de onze employeurs industriels, commerciaux et institutionnels de la part de l'Université du Québec à Chicoutimi. Cette étude confirme que chaque ville du Saguenay échange quotidiennement un nombre important de travailleurs. La Baie, par exemple, reçoit 2 080 travailleurs chaque jour en provenance d'autres municipalités et plus de 1 500 se rendent à Chicoutimi ou Jonquière pour leur travail (mémoire de la Société de développement économique de Ville de La Baie inc., p. 45 et 53).

Ce tronçon relie également plusieurs sites industriels appelés à se développer, entraînant d'autant plus de circulation. La Société de développement économique de Ville de La Baie souligne particulièrement le rôle joué par La Baie dans le développement futur de ce secteur : « L'importance de La Baie pour le développement industriel de la nouvelle ville s'établit d'elle-même et annonce des ajouts sans doute importants de trafic lourd dans ce secteur à moyen et long terme ». Elle souligne ainsi que La Baie regroupe plus de 75 % des espaces industriels de la nouvelle ville, que le Transfoparc, situé en bordure de la route 170, et le Parc industrialo-portuaire, à Grande Anse, sont les seuls sites de la ville de Saguenay en mesure de recevoir l'industrie lourde. Elle note également la présence de l'aéroport régional et des ports de mer (mémoire, p. 17).

L'administration portuaire du Saguenay fait état de :

[...] trente-deux (32) entreprises régionales qui utilisent le port et y transitent plus de 380 000 tonnes métriques annuellement. Ce volume génère au-delà de 37 000 mouvements de camions. La réalisation prochaine d'un terminal pétrolier ajoutera 30 000 autres mouvements de camions.
(Mémoire, p. 1)

- ◆ *La commission ne s'estime pas en mesure d'évaluer le réalisme de l'augmentation prévue de la circulation, fixée à 2,5 % pour les vingt prochaines années par le ministère des Transports du Québec, sur le segment de la route 170 compris entre Chicoutimi et La Baie. Cette prévision apparaît toutefois en lien avec les éléments analysés dans le cadre du diagnostic régional des transports. La commission reconnaît par ailleurs que ce tronçon de route permet le déplacement d'un grand nombre de travailleurs, qu'il relie plusieurs sites industriels et que le développement envisagé, par exemple dans le secteur du terminal maritime de Grande Anse, justifierait une éventuelle augmentation de la circulation.*

La réfection de la route 170

La commission s'est interrogée quant à la possibilité d'améliorer la route actuelle, grâce à son élargissement à quatre voies séparées, afin de répondre aux besoins à moyen et long terme de la région.

Construire un nouveau corridor routier, tel que le prévoit le tracé A-4 privilégié par le promoteur, dans un secteur en grande partie agricole constitue une intervention majeure. Il apparaît donc important de bien cerner les éléments conduisant à un tel choix et, surtout, de vérifier si, à partir des infrastructures existantes, il est possible de répondre adéquatement aux besoins. Le territoire à l'étude comprend en effet déjà deux routes qui permettent la circulation entre Chicoutimi et La Baie, séparées de quelques kilomètres à peine, et le nouveau corridor proposé s'intégrerait entre les deux.

Les coûts de réalisation du tracé A-4 sont évalués à 63 millions alors que ceux du tracé C, soit l'amélioration de la route actuelle, seraient de 50 millions (M. Donald Turgeon,

séance du 29 avril 2002, p. 51). Quoique le promoteur ne fasse pas des coûts du projet un élément discriminant, la commission estime qu'il est nécessaire de tenir compte de cet aspect, puisque construire une nouvelle route entraîne non seulement des coûts de construction, mais également des coûts d'entretien qui, sans avoir été chiffrés, s'avèrent sûrement très importants. De plus, si un nouveau tracé est retenu, les coûts d'entretien augmenteront. D'ailleurs, en 1985, le promoteur rejetait l'option d'une nouvelle autoroute sur cette base et d'autres considérations :

[...] cette option aurait comme principaux désavantages de doubler le réseau existant, d'accroître les frais d'entretien ultérieur et de conduire à une sous-utilisation de la route 170 [...].
(Document déposé DA7.1, p. 47)

La situation actuelle de la route 170 présente effectivement différents problèmes touchant la fluidité de la circulation, le temps requis de parcours et, conséquemment, la sécurité routière.

La route 170 supporte actuellement un volume de circulation qui avoisine les 10 000 véhicules par jour selon les données de 1999, lequel atteindrait dans vingt ans environ 20 000 véhicules par jour. Rappelons que sur le tronçon visé, on trouve quelque 190 accès, 13 intersections, une cinquantaine d'entreprises commerciales, industrielles et agricoles ainsi que de nombreuses résidences.

L'amélioration de la route 170 actuelle (tracé C) a été rejetée par le promoteur, car « cette solution présente plusieurs lacunes du point de vue de la circulation et de la sécurité en plus de générer des impacts importants sur le milieu bâti ». Elle a cependant déjà été la solution privilégiée par le promoteur en plus de faire l'objet de l'avis de projet au ministère de l'Environnement en 1996 (documents déposés PR3, p. 132 et PR1).

Le promoteur, dans son étude d'impact, en vient à la conclusion que des problèmes de circulation referont surface dans un horizon de vingt ans, et ce, particulièrement sur le segment situé entre le chemin du Plateau et l'entrée principale de la Base des Forces canadiennes de Bagotville.

Pour conserver l'aspect fonctionnel de la route, des feux de circulation devraient être installés aux environs de 2009 et 2019 à trois intersections actuellement dotées de panneaux d'arrêt. La mobilité serait réduite principalement sur le segment situé entre le chemin du Plateau et l'entrée de la base militaire où pas moins de quatre feux de circulation s'avéreraient nécessaires sur une distance de quelques kilomètres. Le promoteur évalue à 10 minutes 19 secondes le temps de parcours, ce qui en ferait le parcours le plus long parmi les variantes proposées (la variante retenue par le promoteur, le tracé A-4, propose un temps de parcours de 8 minutes 49 secondes) (document déposé PR3, p. 138, 140 et 143).

Quant à l'aspect sécurité, l'amélioration de la route 170 actuelle prévoit une diminution annuelle de 4 accidents sur les deux axes routiers liant Chicoutimi à La Baie, soit la route 170 et la route 372 (comparativement à 21 pour le tracé A-4). Cet élément s'explique aisément par le haut niveau de sécurité d'une autoroute ne comportant aucun accès, aucune intersection, et qui répond aux normes les plus récentes comparativement à une route comportant de nombreux accès et intersections, où les conflits de circulation demeurent nombreux (*ibid.*, p. 144 et 148).

Comme le problème semble toucher avant tout le secteur situé entre le chemin du Plateau et l'entrée de la base militaire, quels sont les gains que pourrait faire le promoteur en accentuant la recherche de solutions? La commission constate que ce secteur est caractérisé par de nombreux accès, mais en moins grand nombre que d'autres segments de la route ; certains de ceux-ci ont d'ailleurs été récemment éliminés. La présence de la base militaire et de son quartier résidentiel situé de part et d'autre de la route 170, l'entrée de l'aéroport civil, l'accès au port de Grande Anse via la route 170 se trouvent également dans ce secteur. Élargir la route 170 pour en faire une route à quatre voies séparées améliorerait effectivement le niveau de service de la route et limiterait les virages à gauche aux intersections. L'addition de feux de circulation dès 2009 pour les intersections avec le chemin du Plateau et le chemin de l'Aéroport réduirait toutefois la fluidité sur ce segment de route au point où le promoteur évalue que le seuil de congestion serait atteint en 2021 (*ibid.*, p. 143).

L'option de contourner le secteur problématique a été envisagée et incorporée par le promoteur dans différentes variantes de tracé qu'il a rejetées (*ibid.*, p. 131, 132 et 137 à 148).

Dans ce contexte, est-ce que la route 372 pourrait être avantageusement mise à profit pour absorber une partie de la circulation prévue? Cette route comporte également de nombreux accès puisque plusieurs résidences, commerces et industries jalonnent son parcours. Selon un représentant de la Ville, cette route municipale serait destinée à devenir une route sans circulation lourde (M. Daniel Poitras, séance du 30 avril 2002, en soirée, p. 16). Pour le plus grand bénéfice de ses utilisateurs et des résidents, il serait difficilement envisageable d'en faire un choix potentiel pour absorber un plus grand volume de circulation sans susciter des impacts majeurs.

- ◆ *La commission constate que l'amélioration de la route 170 à quatre voies séparées ne permettrait pas de répondre aux besoins à moyen et à long terme, d'autant plus qu'elle ne résoudrait les problèmes de circulation que sur une période de temps insuffisante pour justifier l'investissement requis alors que les risques d'accidents diminueraient à peine.*
- ◆ *La commission est d'avis que l'amélioration de la route 170 ne pourrait pas résoudre adéquatement les problèmes envisagés dans le secteur situé entre le chemin du Plateau et l'entrée de la Base des Forces canadiennes de Bagotville et ne permettrait*

pas, sur l'ensemble du tronçon, d'atteindre l'objectif du ministère des Transports du Québec quant à la capacité, la fluidité et la sécurité routières.

Les orientations gouvernementales et municipales

La conformité au plan de transport régional

La commission examine dans cette section l'inscription, dans les divers documents d'orientation du ministère des Transports du Québec, du projet d'amélioration du lien routier tant en ce qui a trait à la route 170 qu'au projet d'autoroute.

Le projet autoroutier « Alma–La Baie » a été lancé en 1972 par l'Office de planification et de développement du Québec. Dans le plan directeur d'intervention de 1985 du ministère des Transports, il est réduit en un réaménagement de la route 170 « à la lumière des conséquences de la crise énergétique des années soixante-dix et de la récession économique du début des années quatre-vingt » (document déposé PR3, p. 3). L'examen de ce document permet de constater en effet qu'au regard du tronçon visé, il était prévu le réaménagement de la route 170 à quatre voies divisées avec terre-plein sur la partie située à l'ouest de l'aéroport de Bagotville et le réaménagement à quatre voies divisées avec marquage au sol à l'est de l'aéroport jusqu'à l'avenue du Port à La Baie (document déposé DA7, p. 62). Dans ce scénario, le ministère s'appuyait à l'époque sur l'analyse des échanges intrarégionaux et des perspectives de développement qui laissait entrevoir une fonction nettement locale à ce corridor (document déposé DA7.1, p. 36). Le projet envisagé permettait d'aménager un axe routier « Alma–La Baie » qui intégrait à la fois une voie rapide périphérique entre Jonquière et Chicoutimi et des réaménagements de la route 170 (*ibid.*, p. 55). Il est intéressant de noter que, pour le tronçon reliant Chicoutimi et La Baie, une autoroute à deux chaussées avait alors été évaluée. Le ministère concluait cependant que cette option lui apparaissait :

[...] difficilement justifiable compte tenu du fait que l'ouverture d'un nouveau corridor routier dans ce secteur aurait des impacts négatifs appréciables sur le territoire agricole, en plus de traverser, à proximité de La Baie, une zone argileuse particulièrement instable et sujette aux glissements de terrain.

(*Ibid.*, p. 47)

Parmi les désavantages de cette option autoroutière, le ministère notait qu'elle conduisait à une sous-utilisation de la route 170, récemment améliorée, qui possédait par ailleurs une très bonne réserve de capacité (*ibid.*).

C'est en mai 2002, soit après la première partie de l'audience, que le ministère des Transports a rendu public le *Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean* lui

permettant d'orienter la planification stratégique du réseau régional de transport. Son élaboration a débuté en 1998. Diverses études sectorielles ont été produites afin de dégager une approche globale tenant compte de l'aménagement du territoire, de l'activité économique et de l'environnement. Ces études ont conduit à un diagnostic régional publié en 2000, qui permettait de circonscrire les enjeux. Outre ce diagnostic, le plan de transport comprend deux autres documents. Un premier, publié en 2001, traite d'orientations et d'objectifs et le second consiste en un plan d'action (document déposé DA34, p. vii et 3).

La commission a examiné d'abord le *Diagnostic régional des transports*. Il s'agit d'un document précurseur des futures orientations qui ont guidé le plan de transport. Des sept enjeux se dégageant du diagnostic des transports dans la région, certains sont en rapport avec le projet présenté. D'abord, la sécurité routière pour laquelle le ministère entend diminuer le nombre d'accidents, particulièrement ceux avec morts ou blessés graves. Un deuxième enjeu touche aux modes de transport des marchandises dont les rôles apparaissent essentiels dans l'économie régionale, tant au plan intrarégional qu'interrégional. Le camionnage, à lui seul, assure le transport annuel de 13 des 27 millions de tonnes de marchandises déplacées. Les trois quarts des marchandises transportées par camion le sont à l'intérieur de la région. Toutefois, selon le ministère, la présence de chacun des différents modes de transport représente un facteur déterminant pour la compétitivité des entreprises et le développement économique. La mobilité sur le réseau routier supérieur, définie comme étant son aspect fonctionnel, constitue un autre enjeu d'importance lorsqu'il est question de la circulation efficace des personnes et des marchandises. La route 170 est considérée problématique du point de vue de la fluidité de la circulation, compte tenu de la multiplicité des accès qu'elle offre. Cette même route est également ciblée quant à son niveau de service jugé bas. Enfin, le document fait également ressortir l'importance régionale du lien « La Baie–Saint-Félicien », lequel supporterait quotidiennement le plus grand nombre de véhicules lourds (750). Ce tronçon nécessiterait des interventions pour éviter qu'il ne se dégrade davantage (document déposé DA4, p. 107 et 111).

Le *Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean*, quant à lui, reprend, en les intégrant, les divers enjeux du diagnostic régional ainsi que les orientations ministérielles, gouvernementales et celles liées à l'aménagement et au développement régional. Le projet autoroutier du ministère se concilie avec quatre des six orientations retenues. Celles-ci visent à adapter le transport des marchandises aux besoins du développement économique et durable de la région et à améliorer la sécurité des déplacements, la qualité du réseau routier supérieur et, enfin, son aspect fonctionnel. À l'instar du diagnostic, la route 170 est ciblée lorsqu'il est question d'interventions assurant le confort de roulement et la sécurité routière (document déposé DA34, p. 24, 40, 64, 68 et 69).

Alors que le plan de transport vaut jusqu'en 2016, le plan d'action qui l'accompagne détaille les interventions à venir d'ici 2007. Celles liées à la qualité et à l'aspect fonctionnel de la route 170 y sont définies. Par ailleurs, la poursuite de « la construction

du lien routier dans l'axe Alma–La Baie » y est indiquée, mais avec un échancier s'étendant jusqu'en 2016 (document déposé DA35, p. 19 et 21).

La commission attire l'attention sur un élément du plan d'action qui renvoie au transport maritime. Un projet de transport maritime des hydrocarbures avec entre autres l'Administration portuaire du Saguenay est prévu (*ibid.*, p. 13). S'il se réalisait, il y aurait une incidence non négligeable sur la zone d'étude et sur le projet routier du ministère puisque le camionnage des hydrocarbures circulant via la réserve faunique des Laurentides serait déplacé vers le terminal maritime de Grande Anse où accosteraient les navires. Selon l'Administration portuaire du Saguenay, le transport maritime des hydrocarbures ajouterait environ 30 000 mouvements annuels de camions-citernes.

Par ailleurs, le projet autoroutier du promoteur respecte les orientations du Conseil régional de concertation et de développement régional dont l'une des stratégies d'action est, depuis 1996, de « compléter dans les plus brefs délais le réseau routier régional majeur en priorisant l'autoroute Alma–La Baie » (document déposé PR3, p. 74).

Enfin, il est utile de rappeler que l'ensemble du projet « Alma–La Baie » a été réalisé ou est en train d'être complété, à l'exception de ses extrémités que représentent les raccordements à Alma et à La Baie (figure 1).

- ◆ *La commission constate que le projet autoroutier a subi des modifications majeures depuis les premières ébauches en 1972. Entre 1985 et 1999, le tronçon reliant Chicoutimi, Laterrière et La Baie avait été transformé en faveur du réaménagement à quatre voies de la route 170. C'est avec l'information de la dernière planification du ministère des Transports du Québec qu'ont été ravivées ses fonctions autoroutières.*

La conformité au schéma d'aménagement

Le schéma d'aménagement en vigueur sur le territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay date de 1987. À l'égard des infrastructures routières, l'un des objectifs de l'orientation intitulée « transports et communications » consiste à :

Améliorer les axes routiers de la MRC liant les municipalités entre elles, notamment en poursuivant la mise en place de l'autoroute 70, en réaménageant la route 170 à 4 voies séparées entre Chicoutimi et La Baie et entre Jonquière et Saint-Bruno, de même qu'en procédant à une réfection majeure de la route 170 entre ville de La Baie et Sagard.
(Document déposé DB3, p. 37)

L'échancier prévoyait la réalisation à court terme des travaux (*ibid.*, p. 110).

La révision du schéma d'aménagement a débuté en 1995, ce qui amena l'élaboration d'une première version adoptée en janvier 1998. Bien que le prolongement de l'autoroute 70 à Jonquière soit invoqué en raison de son rôle important pour l'essor

économique régional, il y est toujours question d'un réaménagement de la route 170 à quatre voies divisées pour le tronçon faisant l'objet du présent examen. Il est également prévu que le transport lourd soit dirigé vers la route 170 qui deviendrait un axe industriel (document déposé DB7, p. 9-4 et 9-5). Aucun corridor autoroutier n'est signalé dans cette version préliminaire du schéma d'aménagement révisé.

Une seconde et dernière version de schéma d'aménagement a été adoptée en juin 2000. Elle comprend des orientations économiques, environnementales et agricoles qui seront examinées plus loin dans d'autres sections du rapport. Au regard des infrastructures de transport relatives au dossier, un tronçon autoroutier entre Chicoutimi et La Baie est prévu comme devant être réalisé à court terme. Délaissant la proposition antérieure, le modèle retenu est plutôt « sous la forme d'une véritable autoroute et non celle d'une route à quatre voies à chaussées séparées ». Parmi les avantages de cette infrastructure, l'on note le développement et la structuration des trames industrielle et commerciale des villes de la conurbation, l'amélioration des échanges et des déplacements dans la conurbation, de même que ceux entre les sous-régions du Saguenay et du Lac-Saint-Jean ainsi que des déplacements efficaces et sécuritaires de la circulation lourde et de celle de transit. L'orientation du transport lourd vers la route 170 et l'éventuelle autoroute 70 devrait permettre le développement d'un axe industriel régional et national longeant celles-ci et la ligne de chemin de fer. Afin de préserver la vocation d'axe culturel de la route 372, le transport lourd devrait éventuellement être dirigé vers la route 170 et l'autoroute 70 (document déposé DB5, p. 8-3 à 8-9).

Les travaux entourant cette dernière version du schéma incluaient la délimitation de la zone agricole permanente qui sera examinée dans une autre section ainsi que le passage d'un corridor autoroutier. Les discussions du ministère avec les autorités municipales auraient débuté en 1999 (M. Donald Turgeon, séance du 30 avril 2002, en soirée, p. 12). Selon le représentant de la Ville de Saguenay, cette version a reçu l'appui des vingt municipalités formant à l'époque le conseil de la MRC du Fjord-du-Saguenay, incluant celles visées par l'actuel projet. Les différents services d'urbanisme ont alors travaillé en étroite collaboration pour en arriver à cette vision commune (mémoire de la Ville de Saguenay, p. 4). Au moment de la fusion municipale, cette version finale du schéma d'aménagement était sur le point d'être soumise à la consultation (M. Daniel Poitras, séance du 30 avril 2002, en soirée, p. 4).

Toujours selon l'administration municipale, cette vision comprenait une réflexion sur la localisation des secteurs industriels de la conurbation. Les zones industrielles avaient alors été circonscrites selon le potentiel du secteur, les besoins et les contraintes du territoire. Dans ce contexte, le prolongement de l'autoroute 70 visait entre autres à structurer les parcs industriels (M. François Boivin, séance du 30 avril 2002, en soirée, p. 8 et 9). Du point de vue industriel, le lien autoroutier faisait partie intégrante de l'orientation de développement : « l'idée de base, c'est que l'autoroute relie les ports, les ports qui sont à La Baie, et le parc industriel lourd, et les deux autres parcs, de Chicoutimi

et Jonquière, qui seront aussi appelés à avoir des usines pour les services aux grandes entreprises » (M. Daniel Poitras, *ibid.*, séance du 30 avril 2002, en soirée, p. 16 et 17).

Compte tenu que le ministère a présenté le tracé A-4 en 1999, c'est donc la deuxième version du schéma qui inclut ce corridor, avec une légère modification dans le secteur du chemin de la Grande-Anse (*ibid.*, p. 9).

La nouvelle Ville de Saguenay s'est vu attribuer en février 2002 la responsabilité du schéma d'aménagement pour les territoires des anciennes villes la constituant. Ainsi, c'est dorénavant la Ville de Saguenay qui s'assurera de la conformité du projet autoroutier avec les orientations municipales et non plus la MRC du Fjord-du-Saguenay.

Bien que le schéma d'aménagement en vigueur date de 1987 et qu'il ne renvoie pas à un corridor autoroutier, il apparaît inconcevable de ne pas tenir compte des travaux des autorités municipales réalisés dans le cadre de la révision de ce schéma, une procédure prévue dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1). D'autant qu'ils ont fait l'objet d'une recherche de solutions et qu'un consensus a été établi au sein de la conurbation, et ce, avant même qu'il y ait fusion municipale. Les trois anciennes villes intéressées ont d'ailleurs présenté en 2000 des résolutions démontrant leur appui au tracé A-4. La MRC du Fjord-du-Saguenay faisait de même. Enfin, la Ville de Saguenay a pris l'engagement, par résolution du 4 mars 2002, d'appuyer le tracé A-4 du ministère des Transports (mémoire de la Ville de Saguenay, annexes 2 et 4). Cet engagement publiquement réitéré lors de l'audience publique ne laisse guère de doute.

- ◆ *La commission constate que le schéma d'aménagement en vigueur ne prévoit pas le passage d'une autoroute reliant Chicoutimi, Laterrière et La Baie. Il favorise plutôt une réfection majeure de la route 170.*
- ◆ *La commission prend en compte que le schéma d'aménagement date de 1987 et que le processus de révision était rendu à l'étape ultime de la consultation publique. Les nouvelles orientations d'aménagement adoptées en juin 2000 préconisent dorénavant le passage d'une autoroute pour relier Chicoutimi, Laterrière et La Baie. L'engagement de la Ville de Saguenay de reprendre à son compte le consensus établi par les anciennes villes relativement au tracé A-4 est clair.*

Chapitre 4

Les variantes du projet et les conséquences environnementales du tracé proposé

La commission examine d'abord les différentes variantes de tracé du projet, puis les répercussions environnementales du tracé retenu par le ministère des Transports du Québec, tant du point de vue économique et agricole que du sol, de l'eau, de l'air ainsi que de la qualité de vie des résidants.

La comparaison des variantes de tracé

Dans le cadre de l'élaboration de son projet, le promoteur a soumis quatre variantes de tracé pour la section de l'autoroute 70 (figure 2).

Le tracé C favorise le réaménagement de la route 170 dans le corridor actuel ; les tracés A-3 et A-4 privilégient la construction d'un lien autoroutier dans un nouveau corridor. Enfin, le tracé B-1 est en quelque sorte une solution mixte, combinant les caractéristiques techniques du corridor routier actuel (récupération d'une partie du parcours de la route 170) et les caractéristiques d'un nouveau corridor (document déposé PR3, p. 131).

Le ministère a comparé ces quatre tracés en fonction de considérations relatives à la circulation, à la sécurité et aux répercussions sur le milieu humain et naturel (*ibid.*, p. 132).

La commission présente ici les résultats de l'analyse effectuée par le promoteur pour la sélection du meilleur tracé de l'autoroute 70. Les éléments d'analyse qui concernent la circulation et la sécurité ayant été examinés au chapitre précédent, seuls ceux relatifs aux aspects humain, agricole et naturel seront présentés (tableau 2).

Tableau 2 Analyse des principaux éléments environnementaux des variantes de tracé

Éléments d'analyse	Tracé C	Tracé B-1	Tracé A-3	Tracé A-4
Milieu naturel				
Perte totale d'habitat (ha)	5,5	65,0	78,9	94,9
Milieu humain				
Acquisition ou déplacement de bâtiments	47 à 57 résidences 8 commerces 2 à 3 bâtiments de services publics et 1 église	64 à 74 résidences 8 commerces 2 à 3 bâtiments de services publics et 1 église	26 à 35 résidences 1 bâtiment à vocation mixte (commerce et résidence)	36 à 47 résidences 4 commerces
Rapprochement de bâtiments de la chaussée	26 résidences 8 commerces	Aucune résidence 3 commerces	Ne s'applique pas	Ne s'applique pas
Accès aux propriétés	Détours occasionnés sur tout le parcours de la route 170, en raison du terre-plein central	Détours occasionnés sur la moitié du parcours de la route 170, en raison du terre-plein central	Ne s'applique pas	Situation inchangée voire améliorée, sauf dans le secteur du raccordement est à La Baie
Qualité de vie	Détérioration pour l'ensemble des résidents due à l'augmentation des nuisances liées au trafic routier. Effet barrière et nuisances liées au trafic routier pour les résidents du quartier militaire	Détérioration due à l'augmentation des nuisances liées au trafic routier pour les résidents de Laterrière. Amélioration pour les résidents de La Baie	Amélioration pour les résidents riverains de Laterrière et de La Baie. Les résidents du quartier militaire ne sont pas touchés	Amélioration pour les résidents riverains de Laterrière et de La Baie, due à la diminution des nuisances liées au trafic routier
Déstructuration de la trame résidentielle	Fortement déstructurée sur tout le parcours de la route 170	Fortement déstructurée sur la moitié du parcours	Aucune déstructuration à l'exception du raccordement dans La Baie	Aucune déstructuration à l'exception du raccordement dans La Baie
Milieu agricole				
Perte de terres en culture (ha)	8,8	10,7	31,0	7,3
Perte de terres en friche (ha)	6,0	5,2	7,9	7,2
Perte de boisés (ha)	5,5	65,2	78,9	94,9
Autres espaces (ha)	11,3	17,2	2,5	13,7
Total (ha) (Terre à potentiel agricole : Aa, Ab et Ac)	31,6 (17,2)	98,3 (57,7)	120,3 (56,0)	123,1 (57,3)
Sécurité des déplacements de la machinerie agricole sur la route 170	Détérioration des conditions d'utilisation de la route 170	Amélioration des conditions dans la section à l'est de l'aéroport et déterioration dans la section à l'ouest importante	Moins avantageuse que la variante A-4 car la diminution de la circulation sur la route 170 est moins importante	Amélioration des conditions d'utilisation de la route 170 à la suite de la diminution de la circulation

Sources : adapté des documents déposés PR3, p. 154 à 157, PR5.1, p. 12 et 17 et M. Donald Turgeon, séance du 29 avril 2002, p. 25.

Au terme de son analyse des répercussions des différents tracés sur les éléments environnementaux, le ministère conclut ce qui suit quant aux milieux naturel, humain et agricole.

Milieu naturel

Le tracé C occasionne peu de déboisement (5,5 ha) et, ainsi, une perte d'habitat moindre.

À l'opposé, le tracé A-4 se situe le plus souvent en milieu naturel. Il exigerait la coupe de 35,6 ha de tourbière et 59,3 ha de boisés et de friches arbustives, soit un total de 94,9 ha d'habitat dont la valeur environnementale est qualifiée de faible à moyenne.

Milieu humain

Le tracé A-3 est celui qui comporte le moins d'expropriations. À l'opposé, le tracé B-1 en cause le plus, essentiellement concentrées dans les secteurs de Laterrière et du raccordement à la route 170.

Le tracé A-4 vient au deuxième rang en matière d'expropriations, suivi du tracé C. Cependant, ce dernier entraîne le rapprochement d'un grand nombre de bâtiments. Des problèmes d'accès pour l'ensemble des propriétés le long de la route 170 y sont également prévus en raison de la présence d'un terre-plein central, ce qui n'est pas le cas pour les tracés A-3 et A-4.

Les tracés A-3 et A-4 minimisent la déstructuration de la trame urbaine. Ils ne touchent pas le milieu bâti dans Laterrière et peu celui de La Baie en raison du raccordement est.

Milieu agricole

Le tracé C est celui qui requiert la plus faible superficie en zone agricole, soit 32 ha, tandis que les tracés B-1, A-3 et A-4 en exigent respectivement 98 ha, 120 ha et 123 ha. Si l'on considère le potentiel des sols, c'est également le tracé C qui cause le moins de perte de terres offrant un potentiel pour l'agriculture (sols de classes Aa, Ab et Ac). Toutefois, ce tracé soulève pour certains agriculteurs une difficulté quant à l'accès à leurs propriétés en bordure de la route 170. La présence d'un terre-plein central et l'élargissement de la route à quatre voies pourraient occasionner des détours importants et des problèmes de circulation et de sécurité avec de la machinerie agricole.

Bien que le tracé A-4 comporte la plus vaste superficie en zone agricole, celle présentement cultivée y est la plus faible (de l'ordre de 7,3 ha). La plus grande partie du parcours de ce tracé est situé dans des secteurs boisés, de friches arbustives ou d'autres espaces non agricoles. À l'opposé, le tracé A-3 empiète de façon significative (31 ha) sur les terres cultivées (documents déposés PR3, p. 149-152 et PR5.1, p. 21).

Afin de compléter l'analyse des différents tracés, le promoteur a évalué la performance de chacun en fonction de critères précis, soit la circulation, la sécurité et les milieux humain,

agricole et naturel. Pour justifier son choix d'un tracé, il a établi une grille permettant de juger la performance des critères retenus pour chacune des variantes. Les cotes attribuées varient de 1 à 4, où 1 est la plus performante. Le tableau 3 présente les résultats obtenus.

Tableau 3 Pondération des variantes de tracé selon les critères de sélection

Critère	Tracé C	Tracé B-1	Tracé A-3	Tracé A-4
Circulation	4	3	2	1
Sécurité	4	3	2	1
Milieu humain	3	4	1	2
Milieu agricole :				
▪ superficie totale	1	2	4	3
▪ superficie cultivée	2	3	4	1
Milieu naturel	1	2	3	4

Source : adapté du document déposé DA16, p. 19.

En outre, le ministère précise qu'il a accordé un plus grand intérêt aux critères liés à la circulation et à la sécurité :

[...] les deux problématiques sur la route 170, [sont] une problématique de circulation et une problématique de sécurité. [...] on fait un projet pour améliorer la circulation et améliorer la sécurité. Donc ces deux critères-là sont très importants.

(M. Donald Turgeon, séance du 29 avril 2002, p. 37)

Puisque le tracé A-4 apparaît, selon le ministère, le plus avantageux sur le plan de la sécurité et de la circulation et qu'il crée moins de répercussions sur le milieu humain, il juge que ce tracé doit être privilégié pour le passage de l'autoroute 70 (M. Donald Turgeon, séance du 29 avril 2002, p. 51).

Quant aux autres critères d'analyse, la commission constate qu'ils ont été moins décisifs pour le choix du tracé. Au surplus, un critère usuel comme le coût d'un projet n'a pas été pris en compte dans l'analyse du promoteur. Bien que le tracé C ait été estimé moins dispendieux à réaliser que le tracé A-4 (49,1 millions contre 62,9 millions), le ministère considère que cette option l'obligerait à refaire une autoroute dans vingt ans et que, tout compte fait, cela représenterait « de l'argent gaspillé, en tout cas mal placé pour régler une problématique. C'est juste retarder et investir beaucoup plus d'argent à long terme ». Il apparaît donc que la résolution à long terme des problèmes liés à la sécurité et à la circulation sur la route 170 actuelle ait guidé la prise de décision du promoteur (M. Donald Turgeon, séance du 29 avril 2002, p. 52 et séance du 30 avril 2002, en après-midi, p. 5 et document déposé PR3, p. 139).

- ◆ La commission constate que l'évaluation des différents tracés s'est faite en privilégiant avant tout les critères de capacité, de fluidité et de sécurité et non ceux relatifs aux

milieux traversés. À l'égard du choix du meilleur tracé, la commission reconnaît les efforts fournis par le ministère des Transports du Québec, mais elle ne s'estime pas en mesure d'apprécier ni le poids relatif des critères analysés, ni la pondération accordée aux variantes étudiées. La commission reconnaît toutefois qu'en privilégiant la capacité, la fluidité et la sécurité routières, un tracé autoroutier constitue un meilleur choix compte tenu de ses caractéristiques.

Les effets sur l'économie régionale

Le choix du promoteur de proposer un tracé autoroutier dans un nouveau corridor, soit le tracé A-4, entraînerait une déviation importante du volume de circulation empruntant actuellement la route 170. Le promoteur estime cette déviation à 55,5 % de la circulation actuelle et à 65,5 % de la circulation en 2019 (document déposé PR3, p. 189). Le promoteur évalue également à plus de 3 000 le nombre de véhicules, soit environ 30 % de la circulation actuelle empruntant la route 372, qui utiliseraient le nouveau tracé autoroutier (M. Donald Turgeon, séance du 30 avril 2002, en après-midi, p. 13). Des répercussions négatives pour les entreprises établies le long de la route 170 sont appréhendées pour vingt d'entre elles et cinq expropriations sont prévues. Le promoteur prévoit cependant des retombées positives sur les activités économiques régionales, mais il appréhende un phénomène de polarisation pouvant favoriser une localité par rapport à une autre dans l'axe du tracé retenu (document déposé PR3, p. 190-192).

La commission examine ici le contexte économique régional et l'importance que peut avoir le tracé retenu sur celui-ci. Elle examine également les répercussions négatives prévues pour plusieurs entreprises ainsi que les mesures d'atténuation envisagées.

Un contexte économique régional en redéfinition

L'économie du Saguenay–Lac-Saint-Jean est fortement dominée par les entreprises liées à l'exploitation ou à la transformation des ressources naturelles. Son potentiel hydroélectrique a grandement favorisé l'implantation d'importantes entreprises, notamment dans les secteurs de l'aluminium et des pâtes et papiers (document déposé DA10, p. 2).

La région est cependant confrontée depuis quelques années à une conjoncture économique difficile qui se traduit entre autres par un taux de chômage avoisinant les 11 % (document déposé PR3, p. 87). « La région se place régulièrement dans le peloton de tête en la matière au Québec et au Canada » (mémoire de la Société de développement économique de la Ville de La Baie inc., p. 7). Cette situation trouverait l'une de ses sources dans le « retard de la modernisation structurelle et technologique de l'industrie régionale » en réaction à la vaste restructuration amorcée au début des années 1980 par la grande entreprise (mémoire, p. 8).

Diverses stratégies ont été définies pour diversifier la base économique de la région en misant sur la 2^e et la 3^e transformation de l'aluminium et du bois et en favorisant la création d'emplois dans les petites et moyennes entreprises. C'est ainsi que des actions ont vu le jour, dont la reconnaissance par le gouvernement du Québec de la région comme la Vallée de l'aluminium, entraînant des crédits d'impôts pour les entreprises et des subventions à la création d'emplois et à l'établissement d'un centre des technologies de l'aluminium par le gouvernement du Canada (mémoire de la Ville de Saguenay, p. 1).

L'amélioration du lien routier qu'apporterait un tracé autoroutier entre Chicoutimi et La Baie est vue par l'ensemble des acteurs économiques comme un atout majeur au soutien du développement global de la région et de la ville de Saguenay, notamment grâce à sa situation géographique le long d'un axe reliant plusieurs zones industrielles et facilitant les accès au terminal maritime de Grande Anse et à son parc industrialo-portuaire. La Ville de Saguenay a fait ressortir également que l'autoroute pourrait servir adéquatement les grands pôles d'emplois constitués à la fois par les grandes entreprises et les grandes institutions publiques réparties sur le territoire de la nouvelle ville.

Ce tronçon de route fait partie intégrante d'un réseau routier dont la fonction est de desservir la région dans son ensemble. La représentante du ministère des Régions dénote à juste titre que ce tronçon :

[...] s'inscrit dans un axe de développement, un axe donc de transport qui permet la fluidité des transports et des échanges commerciaux, [...] pour les entreprises dans l'ensemble ou dans une grande part de la région. Ça facilite aussi les échanges entre un pôle, qui est La Baie, et un autre pôle qui est le Lac-Saint-Jean, et c'est l'ensemble finalement du territoire qui peut en bénéficier.

(M^{me} Lison Rhéaume, séance du 30 avril 2002, en soirée, p. 80)

- ♦ *La commission est d'avis que le lien routier devant relier Chicoutimi, Laterrière et La Baie et pour lequel le ministère des Transports du Québec propose un nouveau tracé autoroutier s'avère d'une importance indéniable, du point de vue industriel, dans le réseau routier régional. Elle estime que celui-ci constitue certainement un atout sur le plan du développement économique. Faisant partie du grand réseau reliant le Lac-Saint-Jean et le Saguenay, ce tronçon desservirait plusieurs sites industriels établis le long de son axe et donnerait accès pour l'ensemble de la région au terminal maritime situé à Grande Anse, de même qu'à l'aéroport régional de Bagotville. Un temps de parcours amélioré et une plus grande sécurité constituent certainement des avantages pour la majorité des entreprises et pour les travailleurs qui ont à se déplacer pour se rendre à leur lieu de travail.*

Le risque de concentration de l'activité économique vers les pôles majeurs

En facilitant les accès d'une localité à une autre, il y a risque de créer un effet non recherché de polarisation de l'activité économique. Le promoteur souligne ainsi cette possibilité : « La rapidité des déplacements peut modifier le comportement des consommateurs, des entrepreneurs ou des investisseurs et avantager une localité au détriment d'une autre » (document déposé PR3, p. 192).

La représentante du ministère des Régions note également ce phénomène :

[...] en améliorant l'accès d'un territoire à un autre, c'est sûr que les pôles majeurs attirent, donc habituellement il y a comme une concentration de l'activité économique qui va donc des pôles plus petits vers les pôles plus importants.

(M^{me} Lison Rhéaume, séance du 29 avril 2002, p. 84)

Ces effets sont cependant connus et certaines approches peuvent être mises en place pour permettre un repositionnement des activités pour les pôles risquant d'être touchés. Le promoteur affirme à cet égard :

Pour contrer ce phénomène de polarisation, certains auteurs proposent des mesures d'accompagnement visant à assurer une maîtrise du facteur foncier et du réaménagement de l'espace. Ces mesures cherchent aussi à stimuler l'activité par des programmes d'aménagement urbain, par la création d'une nouvelle zone d'activité touristique, par une campagne publicitaire, etc.

(Document déposé PR3, p. 193)

Comme depuis février 2002 les pôles vulnérables se trouvent au sein d'une même grande ville, ces problèmes appréhendés peuvent être examinés dans une même stratégie : « on s'imagine qu'en étant dans une même grande ville on aura à développer une stratégie de développement économique qui fera en sorte de considérer l'ensemble des pôles qui sont présents sur le territoire » (M^{me} Lison Rhéaume, séance du 29 avril 2002, p. 85).

La Société de développement économique de Ville de La Baie apporte toutefois certaines nuances faisant en sorte que l'arrondissement que cet organisme représente actuellement peut, au contraire, bénéficier de la venue de l'autoroute. La dynamique actuelle du secteur démontre qu'il subit déjà des fuites commerciales importantes en faveur des plus grands centres et que le comportement actuel des consommateurs ne favorise pas les achats locaux, quoique ce comportement pourrait évoluer positivement si l'offre commerciale bénéficiait d'une amélioration. Devant ce constat, « un programme de revitalisation commerciale [...] permettant de soutenir le développement commercial et l'amélioration des artères et des édifices commerciaux » serait envisagé par les autorités municipales et la Chambre de commerce locale (mémoire, p. 20). L'organisme souligne également que :

La Baie s'oriente résolument vers la spécialisation de ses commerces, le service à la clientèle et l'animation commerciale, en fonction notamment de la force du créneau touristique qui la caractérise, ce qui devrait la positionner en dehors des champs de concurrence plus traditionnels qui la confrontent avec l'arrondissement Chicoutimi.
(Mémoire, p. 21)

Dans ce contexte, l'autoroute est vue comme une contribution importante qui viendrait accroître la fréquentation des commerces de La Baie par une clientèle en provenance des autres secteurs du Saguenay, parce que cette autoroute pourrait contribuer à l'amenuisement des perceptions des distances et favoriser ainsi des échanges plus nombreux entre les différentes zones (mémoire, p 21).

- ♦ *La commission constate que le phénomène de polarisation de l'activité économique fait déjà partie du portrait de la nouvelle ville de Saguenay. Comme une réflexion structurée est amorcée et que des programmes de revitalisation de secteurs parrainés par des organismes économiques seraient envisagés, la venue éventuelle de l'autoroute apparaît comme un atout économique.*

Les entreprises situées en bordure de la route 170

Selon le promoteur, le tracé A-4 entraînerait des répercussions négatives ou très négatives pour une vingtaine des 49 entreprises situées actuellement le long de la route 170. Cinq entreprises seraient expropriées : pour celles-ci, les répercussions apparaissent moindres, du moins en matière de pertes d'emplois, selon le représentant du Comité des commerçants de la route 170, puisqu'elles disposeront de moyens financiers pour se relocaliser si telle est leur intention (M. Denis Gagnon, séance du 1^{er} mai 2002, p. 21).

Les vingt entreprises pour lesquelles les répercussions sont négatives ou très négatives subiraient quant à elles des effets plus ou moins importants selon la part de leur chiffre d'affaires attribuable à la circulation de transit. Ces répercussions se traduiraient par une baisse de leur chiffre d'affaires qui pourrait entraîner une fermeture et, à la limite, certaines faillites, donc des pertes d'emplois (document déposé PR3, p. 191). Cependant, les pronostics de pertes d'emplois ne sont pas clairement documentés. Le représentant du Comité des commerçants de la route 170 fait état de 180 emplois menacés, alors qu'une étude commandée par le promoteur indique plutôt que les vingt entreprises touchées comptent pour la majorité « cinq emplois à plein temps ou moins et un chiffre d'affaires inférieur à 250 000 \$ » (M. Denis Gagnon, séance du 29 avril 2002, p. 11 et document déposé DA15, p. 21). Le promoteur et le représentant du Comité des commerçants de la route 170 s'entendent toutefois pour dire qu'un certain nombre d'emplois seraient menacés par la mise en œuvre du tracé A-4 qui engendrerait une baisse importante de la circulation sur la route 170.

Le ministère des Transports n'a prévu aucune mesure de compensation pour les entreprises touchées par le détournement de la circulation en faveur de l'éventuelle autoroute. Il explique ainsi sa position : « La Loi sur l'expropriation ne nous permet pas d'aller au-delà des dossiers qui sont directement touchés par le projet » (M. Donald Martel, séance du 1^{er} mai 2002, p. 21). Donc, seules les entreprises directement situées dans l'emprise du projet bénéficieraient de mesures de compensations prévues par cette loi.

Le promoteur serait prêt toutefois à mettre en place certaines mesures d'atténuation :

La position des échangeurs, accompagnée d'une signalisation informant à l'avance les usagers au sujet des accès, favorisera la pénétration de la circulation sur la route 170. Il est possible de planifier un affichage des services offerts près des échangeurs en collaboration avec le MTQ conformément aux normes actuelles.

(Document déposé PR3, p. 193)

La commission dénote également la volonté de la Ville de Saguenay de trouver des moyens pour atténuer ces répercussions éventuelles (mémoire, p. 12).

Par ailleurs, la commission a questionné le représentant de la Société de développement de Ville de La Baie sur le soutien possible à ces entreprises. Selon l'organisme : « Il est possible d'envisager un support par le biais d'un Comité de main-d'œuvre ou CAMO, une mesure destinée à conseiller et à accompagner une entreprise vers de nouvelles orientations » (*addenda* au mémoire).

Il y a donc une volonté claire de soutenir les commerçants touchés par le projet. Le promoteur propose certaines mesures d'atténuation, les dirigeants de la ville se montrent prêts à collaborer dans la recherche de solutions et des représentants économiques disposent de certains moyens d'accompagnement de ces entreprises.

- ♦ *La commission est d'avis que les répercussions éventuelles du choix d'un nouveau corridor routier sur les entreprises dépendantes de la circulation de transit ne peuvent être ignorées. Elle estime que le ministère des Transports du Québec devrait être l'initiateur d'une démarche qui permettrait de documenter, le plus rapidement possible, les problèmes éventuels de chacune des entreprises visées et de rechercher, le cas échéant, des solutions appropriées. L'ouverture manifestée par les représentants de la Ville de Saguenay et différents acteurs économiques devrait être avantagement mise à profit à l'intérieur de cette démarche.*

Les entreprises situées en bordure de la route 372

Par ailleurs, la commission note que le promoteur estime qu'environ 30 % de la circulation empruntant actuellement la route 372, soit quelque 3 000 véhicules, devrait migrer vers le nouveau tracé. Or, aucune analyse d'impact sur les entreprises situées le long de ce tronçon n'a été effectuée, quoique cette route fasse partie, du moins sur une

section, de la zone d'étude du présent projet (M. Donald Turgeon, séance du 30 avril 2002, en après-midi, p. 13). Quelle est la nature de ces entreprises, leur nombre, leur niveau de dépendance vis-à-vis de la circulation de transit ? Connaîtront-elles des répercussions négatives si celle-ci devait être modifiée ?

- ♦ *La commission estime que les répercussions possibles de la modification de la circulation sur les entreprises situées le long de la route 372 devraient faire l'objet d'analyse de la part du ministère des Transports du Québec et, si besoin est, des mesures similaires préconisées pour les entreprises longeant la route 170 devraient s'appliquer.*

Le domaine agricole et le développement urbain

Le schéma d'aménagement du territoire de la MRC du Fjord-du-Saguenay de 1987 comporte la protection et la mise en valeur des terres à bon potentiel agricole ainsi que le développement de l'industrie agroalimentaire. Il définit aussi l'affectation agricole du territoire, tout en précisant que certaines aires agricoles n'étaient pas identifiées puisqu'elles faisaient l'objet d'une révision entreprise avec la Commission de protection du territoire agricole (document déposé DB3, p. 34, 56 à 58).

Le second projet de schéma d'aménagement révisé de juin 2000 fixe comme orientation de valoriser et de renforcer le milieu agricole en assurant un contrôle attentif du développement des usages non agricoles (document déposé DB5, p. 2-7).

Le partage du territoire présente généralement des difficultés du point de vue de la pratique de certaines activités. Or, la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1) assure la protection de territoires maintenant connus sous le nom de zone agricole permanente. Sauf exceptions, toute modification à cette zone agricole doit faire l'objet d'une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec. En l'occurrence, le promoteur s'est adressé à ce tribunal administratif le 22 avril 2002 afin que soit autorisé le passage de l'autoroute dans le secteur visé ici (document déposé DA29).

Dans son étude d'impact, le promoteur n'a pas omis les problèmes associés à un corridor autoroutier en territoire agricole. Il y est mentionné que le tracé autoroutier, bien que favorisant un passage en milieu boisé, occasionnerait la perte nette de 7,9 ha de terre en culture. Il ajoute que cette perte pourrait être augmentée si les autorités municipales ne contrôlent pas la pression de l'urbanisation. La compatibilité du projet dépend donc des intentions des municipalités à ne pas modifier les limites de leur périmètre d'urbanisation ni l'affectation du sol entre le nouveau tracé autoroutier et la route 170, et ce, en réponse aux demandes de développement. Cette pression s'exerce particulièrement à proximité des échangeurs, davantage propices à la localisation d'activités économiques. À cet égard, le

ministère estime que les servitudes de non-accès bordant une autoroute, et prévues à même le projet, constituent une mesure d'atténuation (document déposé PR3, p. 188).

Les syndicats de base de l'Union des producteurs agricoles Saguenay et La Baie des Ha! Ha! favorisent plutôt la réfection de la route 170, qui leur apparaît moins dommageable quant au nombre d'hectares de terres de potentiel A, B et C expropriés (mémoire, p. 8). Les craintes des représentants syndicaux sont que l'homogénéité du territoire agricole risque d'être modifiée par le passage d'une autoroute dans la zone agricole permanente : « la scission du grand bloc agricole homogène par le passage de cette infrastructure routière nous apparaît inacceptable puisque le dynamisme, le développement et la pérennité de l'agriculture y sont rattachés » (mémoire, p. 8).

Les représentants syndicaux s'inquiètent également du fait que les engagements municipaux de protection de la zone agricole permanente ne sont pas encore en vigueur compte tenu des changements récents dans les corps municipaux. Rappelons que ces engagements tirent leur origine d'une démarche de la MRC du Fjord-du-Saguenay visant la délimitation de la zone agricole permanente en fonction des périmètres d'urbanisation et de la localisation des zones industrielles extérieures à ces derniers. Ainsi, dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement, la MRC du Fjord-du-Saguenay a constitué un comité consultatif agricole réunissant des représentants des municipalités et des syndicats de l'UPA. Les travaux de ce comité menés en 1999 et 2000 ont conduit à des propositions, subséquemment retenues dans la version finale du schéma d'aménagement révisé, qui entraîneront notamment des modifications aux affectations d'usages industriels puisque les zones industrielles devraient être localisées à l'extérieur de la zone agricole permanente. Or, c'est dorénavant la Ville de Saguenay qui prend le relais des responsabilités des anciennes villes parties au consensus établi (document déposé DQ2.1, p. 1 et 2). Celle-ci s'est engagée par voie de résolution à poursuivre dans le même sens : « les affectations négociées avec l'UPA dans le cadre du 2^e projet de schéma d'aménagement seront incluses au prochain schéma d'aménagement de Ville de Saguenay » (mémoire, annexe 4). De plus, lors de la seconde partie de l'audience publique, le porte-parole de la Ville a confirmé le respect de l'engagement jusqu'à son adoption officielle dans le prochain schéma d'aménagement : « soyez sûr que déjà publiquement on s'est déjà commis là-dessus et que, généralement, quand on se commet en public, je veux dire, on va respecter ça, croyez-moi » (M. Jean-Marie Beaulieu, séance du 28 mai 2002, p. 25).

Quant au passage d'un corridor autoroutier dans la zone agricole permanente, la Ville de Saguenay reconnaît qu'il n'a pas fait l'objet d'un accord formel dans le cadre des travaux du comité consultatif agricole. Elle précise néanmoins :

[...] comme les éléments d'opposition et les préoccupations du milieu agricole au projet d'autoroute résident principalement dans les craintes de voir le développement industriel et autres usages s'étendre progressivement vers le nord jusqu'au nouveau corridor autoroutier proposé, l'entente entre le Comité consultatif agricole et la MRC, et reconduit par Ville de Saguenay sur les

affectations des espaces industriels et agricoles du secteur, répond adéquatement à ces préoccupations.
(Document déposé DQ2.1, p. 2)

Cet aspect a également été retenu par le Comité des commerçants de la route 170 qui estime que, « du point de vue de l'enclavement des terres agricoles et des effets qui s'en suivent sur l'homogénéité du milieu agricole, elle [l'autoroute projetée] est défavorisée : chaque accès à l'autoroute deviendra l'enjeu de pression ponctuelle de développement » (mémoire, p. 21). Il préconise plutôt la réfection à quatre voies de la route 170.

Un groupe de citoyens croit également que la réfection de la route 170 permettrait d'éviter l'expropriation de terres agricoles (mémoire du Regroupement de citoyens de la route 170, arrondissement de Laterrière, p. 4). Il faut dire que le promoteur évalue tout de même à 32 ha les terres agricoles expropriées s'il y avait réfection de la route 170, dont 8,8 ha sont en culture, alors que le tracé A-4 en prévoit 123 ha dont 7,3 ha en culture (document déposé PR3, p. 155).

D'autres citoyens de Laterrière sont plutôt favorables au projet autoroutier, considérant qu'au regard du territoire agricole :

[...] la pression, pour le changement de vocation de terres agricoles désiré par d'éventuels promoteurs, sera beaucoup plus importante dans le corridor de la route 170 avec le tracé (C). En effet, ce tracé offrirait un accès direct à de grandes bandes de terres agricoles d'excellente qualité.
(Mémoire du Comité de citoyens de Laterrière en faveur d'une autoroute épargnant le corridor de la route 170, p. 3)

Cette opposition des points de vue révèle la difficulté à cerner le rôle de barrière d'un corridor routier quant à un possible empiètement sur le territoire agricole. Une route à quatre voies comprenant un nombre élevé d'accès constitue-t-elle un meilleur rempart contre une éventuelle extension de l'urbanisation qu'une autoroute découpant la zone agricole permanente mais qui présenterait un nombre restreint d'accès ? Il n'est guère aisé de répondre à la question, mais il apparaît clair que le monde municipal représente le joueur clé, d'autant que, dans le présent dossier, l'autorité municipale responsable s'est engagée à limiter les usages non agricoles dans la zone agricole permanente. Les résultats des discussions entre les milieux municipal et agricole prennent donc tout leur sens et démontrent le sérieux de la démarche municipale.

- ◆ *La commission estime que l'entente qui lie le milieu agricole et la Ville de Saguenay à l'égard de la protection du territoire agricole mérite d'être signalée. Il importe qu'elle se traduise dans un outil de planification du territoire de la nature du schéma d'aménagement, comme la Ville de Saguenay en a pris l'engagement formel. D'ici là, la commission souligne que l'engagement public de la Ville d'en respecter le contenu afin d'assurer la pérennité du territoire agricole constitue une garantie sérieuse.*

Des effets sur le sol, l'eau et l'air

La commission examine dans cette section certains effets appréhendés du projet à l'égard de la stabilité des sols, la qualité de l'eau ainsi que des gaz à effet de serre.

Les risques de glissement de terrain

Il est prévu par le promoteur d'aménager un échangeur afin de raccorder l'autoroute 70 projetée à la route 170 à l'est, dans le secteur de la côte à Jovi. L'échangeur de même qu'une certaine portion de l'autoroute 70 seraient construits dans une zone qui présente un risque de glissement de terrain définie comme telle dans le plan de zonage de Saguenay (figure 3) (document déposé DB4).

La réglementation touchant ces zones à risque dans le secteur de La Baie date de 1984 ; elle repose sur une cartographie produite par le ministère des Ressources naturelles du Québec en 1982, après le glissement de terrain de Saint-Jean-Vianney. Le déluge survenu au Saguenay-Lac-Saint-Jean en 1996 a occasionné plusieurs glissements de terrain dans la région et particulièrement dans le secteur de La Baie. À la suite de ce cataclysme, le ministère des Transports, mandataire du gouvernement du Québec, a piloté un programme de cartographie qui a permis de remettre à jour les données existantes sur les zones présentant un risque de glissement de terrain dans le secteur de La Baie. Des zones d'influence des pentes ont alors été précisées par le promoteur, élargissant ainsi les zones pouvant être touchées par un glissement (document déposé DB5, p. 2-10 et M. Daniel Poitras, séance du 30 avril 2002, en soirée, p. 19).

Un comité interministériel (Affaires municipales et de la Métropole, Sécurité publique et Transports) a été créé en 1996 pour revoir les orientations gouvernementales concernant le zonage des secteurs qui présenteraient un risque de glissement de terrain (ministère des Transports du Québec, 1999 a). À l'heure actuelle, une réglementation intérimaire préparée en collaboration avec le promoteur est appliquée à la Ville de Saguenay (M. Daniel Poitras, séance du 30 avril 2002, en soirée, p. 20). Ce règlement prescrit qu'à l'intérieur des secteurs en pente et des zones d'influence des pentes des normes particulières pour la construction s'appliquent. Un avis technique ou une étude géotechnique, si requise, doit démontrer l'absence de risque de déstabiliser le milieu ou prescrire des mesures pour éliminer les risques de glissement de terrain et garantir la stabilité du secteur. Dans le cas des fortes pentes, seuls des constructions accessoires et certains travaux d'utilité publique sont autorisés lorsque l'avis ou l'étude est concluante (document déposé DB8).

Le promoteur a prévu des contraintes techniques pour la construction de l'infrastructure routière à l'intérieur de la zone à risque. Il mentionne qu'une bonne partie de la zone urbaine de La Baie de même que des établissements agricoles installés en périphérie sont construits sur des sols remaniés. Il reconnaît que des mesures de stabilisation s'avéreront nécessaires, compte tenu que ces sols sont situés en bordure d'escarpements formés par les

anciennes cicatrices de glissement de terrain et qu'ils devront possiblement supporter des remblais importants. Ainsi, afin de répondre aux exigences de la réglementation, il prévoit réaliser une étude géotechnique qui visera le secteur du raccordement (document déposé PR3, p. 42 et 188).

Le directeur du Service du génie et de l'urbanisme de la Ville de Saguenay est conscient du problème lié à la stabilité des sols : « ça va nécessiter des études géotechniques à mon sens très importantes » (M. Daniel Poitras, séance du 30 avril 2002, en soirée, p. 22). Le conseiller de la Ville de Saguenay assure qu'une consultation auprès d'experts de la ville, de firmes et du promoteur sera réalisée (M. Jean-Marie Beaulieu, séance du 28 mai 2002, p. 30 et 31). Enfin, des experts en géotechnique et en glissement de terrain du ministère mentionnent que des aménagements particuliers seront nécessaires pour stabiliser le secteur de la côte à Jovi :

Dans le projet de construction de l'autoroute 70, à La Baie au Saguenay, une portion du tracé choisi passe à l'intérieur de zones exposées au risque de coulées argileuses, en raison d'importantes contraintes autres que géotechniques. Des travaux de stabilisation sont prévus même pour des talus éloignés de la nouvelle route, car un premier glissement amorcé dans une de ces pentes pourrait dégénérer en coulée argileuse et menacer l'intégrité des futurs ouvrages.

(Demers *et al.*, 2002)

Des coûts de construction supplémentaires seraient donc occasionnés par le raccordement. Dans son étude d'impact, le promoteur n'a pas tenu compte de la réalisation d'une étude géotechnique et des travaux de confortement lors de l'estimation des coûts du projet. L'étude géotechnique n'étant pas encore réalisée, les techniques de construction et leurs coûts ne pouvaient pas ainsi être définis (M. Donald Turgeon, séance du 30 avril 2002, en soirée, p. 24). La comparaison des coûts pour les différents tracés n'a donc pas été faite en tenant compte des frais liés aux travaux de stabilisation.

Questionné sur l'état d'avancement de l'étude géotechnique dans la zone présentant un risque de glissement de terrain, le promoteur a indiqué qu'une étude géotechnique était en cours, que des sondages dans le secteur de la Savane ont été faits et qu'un rapport était disponible (M. Donald Turgeon, séance du 30 avril 2002, en soirée, p. 22 et 23). Ce rapport préliminaire porte sur la faisabilité de construire un tronçon d'autoroute sur une tourbière à proximité d'une voie ferrée. Les sondages effectués ne visent qu'à mesurer l'épaisseur de matière organique présente et sont donc peu profonds (inférieurs à 3,7 m). De plus, très peu de sondages ont été menés à l'intérieur de la zone à risque (document déposé DA31, p. 1 et 2). L'information contenue dans ce rapport ne s'avère donc pas utile à l'égard de l'évaluation du problème des glissements de terrain.

Par ailleurs, lors de l'audience publique, une mise au point a été faite relativement au programme de stabilisation des berges implanté en 1996 à la suite du déluge qu'a connu la

région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Le coordonnateur du programme pour le ministère de l'Environnement a précisé qu'aucune intervention n'a été requise dans le secteur où l'autoroute projetée serait construite (M. Pierre A. Gauthier, séance du 30 avril 2002, en soirée, p. 47-49 et 51).

- ◆ *La commission constate que le ministère des Transports du Québec et la Ville de Saguenay sont sensibles et conscients du problème des glissements de terrain dans le secteur de La Baie. Des mesures appropriées devraient être prises pour s'assurer que l'échangeur raccordant l'autoroute projetée à la route 170 dans le secteur de la côte à Jovi soit sécuritaire, compte tenu que cet ouvrage serait construit dans une zone à risque.*

Les effets des sels de voirie sur les cours d'eau, l'eau potable et la végétation

Afin d'assurer la sécurité des automobilistes, des sels de voirie (sels de déglacage) sont épandus l'hiver sur les routes. L'épandage de sels de voirie est estimé par le ministère des Transports du Québec à 10 000 tonnes par an pour le seul territoire de la ville de Saguenay et l'on prévoit que l'autoroute projetée devrait augmenter la quantité de sel utilisée (document déposé DA30).

Les sels de voirie pénètrent dans les eaux de surface, dans le sol et dans les eaux souterraines après la fonte des neiges et sont dispersés par les éclaboussures des véhicules. Le sel de voirie le plus utilisé est le chlorure de sodium. Les ions chlorures ont pour caractéristique de suivre l'écoulement de l'eau et de rejoindre tôt ou tard les eaux souterraines et de surface (document déposé DB15, p. 1).

Des problèmes de contamination d'aquifères causée par l'épandage de sels sur les autoroutes sont connus et documentés au Québec. Les aquifères approvisionnant en eau potable les villes de Trois-Rivières-Ouest (ministère des Transports du Québec, 1988) et de Cap-de-la-Madeleine (ministère des Transports du Québec, 1999 b) ont entre autres fait l'objet d'études à ce sujet. Des mesures sont également prises au Québec afin de prévenir ou de corriger des problèmes de contamination. Ainsi, l'imperméabilisation de talus et de fossés en bordure de routes a été réalisée lors de la construction de l'autoroute 73 entre Charlesbourg et Stoneham pour protéger des puits privés et lors de la construction de l'autoroute 50 près de Lachute pour protéger les puits de la compagnie d'embouteillage Naya. Par ailleurs, l'épandage de sels est prohibé sur un segment de l'autoroute 15 dans la municipalité de Sainte-Agathe-des-Monts parce que les chlorures polluaient un lac de tête utilisé pour l'approvisionnement en eau potable (*ibid.*).

Lors de l'audience publique, un représentant d'Environnement Canada s'est montré préoccupé par la contamination potentielle de l'environnement par les sels de voirie dans le secteur à l'étude. Il a remis en question l'absence d'information quant à l'effet de ces sels lors de l'entretien de l'autoroute, notamment au regard des cours d'eau. Il s'appuie sur les résultats d'une étude scientifique d'une durée de cinq années, faite conjointement par

Environnement Canada et Santé Canada (M. Louis Breton, séance du 1^{er} mai 2002, p. 33 et 36). Cette étude conclut :

[...] il existe une probabilité raisonnable que les sels de voirie [...] aient, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur certains organismes des eaux de surface, certains végétaux terrestres et certaines espèces fauniques du Canada [...]. Par conséquent, les sels de voirie qui contiennent des sels inorganiques de chlorure [...] devraient être considérés comme « toxiques » en vertu de la LCPE [Loi canadienne sur la protection de l'environnement] de 1999, en raison des menaces tangibles de dommages environnementaux graves ou irréversibles qui y sont associés.
(Document déposé DB15, p. 156)

Or, un comité national étudie actuellement la pertinence de reconnaître les sels de voirie comme étant une substance toxique, ce qui ferait en sorte que le gouvernement canadien réglementerait l'usage et la gestion de ces sels (M. Louis Breton, séance du 1^{er} mai 2002, p. 33 et 34).

Questionné sur les effets des sels de voirie, un représentant du ministère des Transports du Québec a expliqué que des démarches sont en cours afin d'en améliorer la gestion. L'objectif de cette démarche est de définir les termes de référence d'un plan de gestion des sels de voirie dont pourraient bénéficier les autorités municipales ou provinciales intéressées. Des guides de bonnes pratiques seraient éventuellement produits et utilisés sur une base volontaire (M. Robert Letarte, séance du 1^{er} mai 2002, p. 37 et 42).

En ce qui concerne les eaux de surface, le ministère compte sur l'énorme pouvoir de dilution, principalement à la fonte des neiges, des rivières du Moulin, Gauthier et des ruisseaux Maltais et Rouge (document déposé PR5.1, p. 32). Pour ce qui est de l'eau souterraine, le promoteur mentionne qu'aucun puit d'eau potable municipal n'est situé à proximité de l'autoroute. Toutefois, des puits individuels seraient présents dans deux secteurs, comptant deux à trois résidences situées sur le chemin Saint-Roch, à proximité du chemin de fer Roberval-Saguenay, et quelque vingt-cinq résidences situées le long de la route 170, à Laterrière, entre la fin de l'autoroute 70 existante et le rang Sainte-Famille. Dans les deux cas, le promoteur considère que la qualité de l'eau des puits ne sera pas dégradée parce qu'ils sont trop éloignés de l'autoroute (document déposé PR3, p. 184 et 185). Il ajoutait lors de l'audience publique que l'écoulement de l'eau provenant du drainage de l'autoroute ne se ferait pas en direction des puits (M. Donald Martel, séance du 1^{er} mai 2002, p. 80).

Selon le plan de l'autoroute projetée, plusieurs résidences situées en bordure de la route 170 seraient alimentées par des puits individuels. Celles-ci ne sont qu'à une distance variant entre 250 et 700 m au sud de l'échangeur ouest. Comme plusieurs voies devraient être entretenues l'hiver par des sels de voirie, il y aurait un risque potentiel de contamination (document déposé DA1).

D'après l'étude d'impact, le secteur serait constitué d'une couche de till (mince par endroits) recouvrant le roc. Les informations relatives à la vulnérabilité de l'aquifère à la contamination par des sels de voirie, au type (artésien ou de surface) et à la profondeur des puits, aux vitesses d'infiltration et d'écoulement de l'eau, de même qu'à son patron d'écoulement ne sont pas mentionnées. Toutefois, l'hydrographie et la topographie indiquent que le drainage des eaux de ruissellement provenant de l'autoroute projetée se ferait probablement majoritairement vers le nord, alors que les puits sont situés en direction opposée (document déposé PR3.1, annexe 12, cartes 11 et 12). Ainsi, dans l'éventualité où des sels s'infiltreraient à travers le till ou le roc jusqu'à la nappe d'eau, ils devraient s'écouler vers le nord, ce qui limiterait les risques de détériorer la qualité de l'eau des puits.

Il est important de mentionner qu'aucun problème lié à la santé humaine (toxicité) n'a été soulevé dans l'étude d'Environnement Canada. On y mentionne que les sels altèrent le goût de l'eau, à des concentrations bien inférieures à celles qui pourraient être toxiques (document déposé DB15, p. 7). Ainsi, le goût salé de l'eau inciterait éventuellement les gens à arrêter de boire l'eau de leur puits avant même qu'elle ne soit dommageable pour leur santé.

En guise de suivi environnemental des puits d'eau potable, le promoteur prévoit prélever des échantillons d'eau de certains puits les plus susceptibles d'être contaminés par les sels de voirie épandus sur l'autoroute. L'échantillonnage serait effectué avant la construction de l'autoroute puis pendant deux ans afin de vérifier si la qualité de l'eau est altérée par la présence de l'autoroute. Ces analyses seraient faites au printemps puisque c'est à ce moment, à la fonte des neiges, que les sels de voirie sont davantage susceptibles de s'infiltrer (document déposé PR3, p. 240).

Quant au suivi environnemental de l'eau potable des puits, le porte-parole du ministère de l'Environnement du Québec a indiqué qu'outre des critères réglementaires sur l'eau potable d'autres paramètres peuvent être exigés tels les chlorures (M. Hervé Chatagnier, séance du 1^{er} mai 2002, p. 83). Le ministère des Transports a confirmé le respect de cette exigence (M. Donald Martel, séance du 1^{er} mai 2002, p. 83).

En ce qui a trait aux effets des sels de voirie sur la végétation, le propriétaire d'une entreprise de production de gazon s'est montré préoccupé devant la possibilité que sa production puisse être touchée (mémoire de Entreprises Léon Bouchard et Fils Itée, p. 3). L'étude d'Environnement Canada aborde la question du changement de végétation le long des routes en ces termes : « L'impact de la dispersion aérienne se fait sentir jusqu'à 200 m de la bordure des autoroutes à voies multiples [...] où du sel de voirie est utilisé » (document déposé B15, p. 3).

- ◆ *La commission est d'avis que la question des sels de voirie mérite l'attention, compte tenu de l'information récente sur le sujet.*
- ◆ *La commission considère qu'il convient d'effectuer un suivi environnemental afin de s'assurer que l'eau potable des puits individuels ne soit pas altérée par les sels de*

voirie épanchés sur un nouvel axe routier. Le programme de suivi environnemental devrait s'étendre sur une période de temps plus longue que les deux années prévues par le ministère des Transports du Québec, et ce, afin de permettre d'identifier une éventuelle contamination et de prendre les mesures correctives appropriées. Ce programme devrait également inclure les critères requis du ministère de l'Environnement du Québec.

Les émissions de gaz à effet de serre

Il est maintenant reconnu que le transport motorisé des personnes et des marchandises est la principale source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) responsables du réchauffement de la planète. Il est également admis que c'est principalement ce secteur de l'activité humaine qui fait progresser le plus rapidement ces émissions. En 1990, les transports représentaient 34 % des émissions anthropiques de GES, 38 % en 1998 et, selon le gouvernement du Québec, cette proportion pourrait atteindre 43 % en 2026. Exprimées en équivalent CO₂, c'est près de 83,4 millions de tonnes que le Québec a générées en 1996. Si rien n'est fait pour enrayer cette progression, le Québec pourrait en émettre dans l'atmosphère près de 105,7 millions de tonnes en 2026 (ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 2001).

Afin de ralentir la progression des GES, le gouvernement du Québec a adhéré à des orientations de réduction. Celle poursuivie par le protocole de Kyoto de réduire de 6 % les émissions de 1990 est sans conteste la plus importante. Rappelons que, dès 1992, le Québec s'est investi dans la lutte contre les changements climatiques en adhérant à l'objectif et aux principes de la *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques*, dite Convention de Rio. Il s'est également donné différents outils pour réduire les émissions sur son territoire, dont le *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques* (ministère de l'Environnement du Québec, 2000). Malgré l'importance de ces efforts, les résultats obtenus jusqu'à maintenant seraient insuffisants ; la poursuite des actions pour atteindre l'objectif du protocole de Kyoto devrait être amplifiée (ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 2001).

Ainsi, l'addition de 13,5 km de route constituant la nouvelle section de l'autoroute 70 paraît négligeable à cet égard, comparativement aux 185 000 km de route du Québec. Le ministère des Transports prétend qu'il y aurait même une réduction en 2004 de 879 tonnes de CO₂ par véhicule par année en optant pour le tracé A-4 plutôt que le tracé C, en raison de l'économie de temps de 1 minute 30 secondes entre les deux tracés (document déposé DA32, p. 3). Cependant, comme le service de transport en commun ne relie pas l'ensemble des secteurs de la zone d'étude et que, par surcroît, il ne semble pas être très populaire (1,5 % des déplacements totaux pour la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean), l'utilisation de l'automobile demeure le principal mode de transport pour les gens de la région. En outre, avec l'augmentation du nombre de véhicules par ménage et du nombre de kilomètres parcourus par individu, tout porte

à penser que l'utilisation de la voiture personnelle demeurera le principal mode de transport dans les années à venir (documents déposés PR3, p. 83 et DA4, p. 23-26).

- ♦ *Au regard de la documentation consultée, il apparaît difficile d'évaluer la contribution d'un nouveau lien autoroutier dans l'ensemble du réseau routier régional en ce qui concerne les gaz à effet de serre. Il s'agit pourtant d'une problématique qui exige une analyse dépassant la simple question d'économie de temps que procurent des voies rapides. Il y aurait lieu pour le ministère des Transports du Québec de documenter davantage ce sujet touchant l'ensemble des projets routiers.*

La qualité de vie des résidants

La présente section rend compte des effets du projet sur la qualité de vie des résidants. Il sera question du climat sonore ainsi que de la difficulté appréhendée par un agriculteur pour traverser la route 170.

Le climat sonore

Lors de l'audience publique, le problème lié à la modification du climat sonore à proximité de l'éventuelle autoroute a été soulevé par plusieurs participants. Certains croient que leur quiétude tant recherchée en milieu rural risque d'être perturbée par le passage de milliers de véhicules (M. Éric Bergeron, séance du 1^{er} mai 2002, p. 61). Conscient du risque de modifier à la hausse le niveau de bruit d'une partie des secteurs traversés lors de la construction et la mise en service du tronçon de l'autoroute 70, le ministère des Transports s'engage à prendre des mesures pour en atténuer les effets (M. Donald Turgeon, séance du 29 avril 2002, p. 23 et 24).

La politique ministérielle sur le bruit routier

En matière de mesure d'atténuation du bruit, les interventions du ministère des Transports sont définies en vertu de la *Politique sur le bruit routier* rendue publique en 1998. La politique précise que le niveau de bruit de 55 dB(A) $L_{eq, 24 h}$ est généralement reconnu comme un niveau acceptable pour les zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives. Il s'agit d'une mesure de l'intensité du bruit estimée à l'aide d'un indice, le niveau sonore équivalent, calculé pour une certaine durée, en l'occurrence 24 heures. En général, l'humain peut percevoir une différence de 3 dB(A) et plus. Des mesures d'atténuation sont appliquées lorsque la variation entre le niveau sonore actuel et celui projeté (horizon dix ans) entraîne des impacts sonores moyens ou forts (documents déposés DA5, p. 8, 9 et 12 et DA3, p. 12 et annexe 1).

À cet égard, l'approche du ministère de l'Environnement du Québec diffère de celle du promoteur. Dans un avis émis à ce dernier, le ministère précise :

Nous ne sommes pas d'accord avec le fait de mettre en place des mesures d'atténuation seulement lorsque les impacts sonores sont moyens ou forts selon la grille d'évaluation du MTQ. En phase d'exploitation, nous croyons que des mesures d'atténuation doivent être prises pour réduire le niveau de bruit à 55 dB(A) $L_{eq, 24 h}$ ou au niveau de bruit ambiant actuel si celui-ci dépasse 55 dB(A) $L_{eq, 24 h}$, auquel cas il devient le seuil maximum à respecter dans les secteurs à vocation résidentielle, institutionnelle et récréative. (Document déposé DB1, p. 5 et 6)

La commission a également pris connaissance des *Directives relatives au bruit dans l'environnement* de l'Organisation mondiale de la santé. Cet organisme a fixé des « valeurs guides » relatives aux effets du bruit sur la santé. Il recommande une valeur guide de 55 dB(A) $L_{eq, 16 h}$ le jour, à l'extérieur des résidences, et fixe à 45 dB(A) $L_{eq, 8 h}$ le niveau de bruit à ne pas dépasser la nuit, à l'extérieur des chambres à coucher (document déposé DB1, annexe 1, p. 10).

Un autre avis, venant cette fois du représentant de la Direction de la santé publique, est venu ajouter aux connaissances sur les niveaux de bruit acceptables pour le secteur résidentiel. Ainsi, outre la Société canadienne d'habitation et de logement qui a tendance à se référer aux directives de l'Organisation mondiale de la santé, un autre organisme, l'Agence américaine de la protection de l'environnement, considère le critère de 55 dB(A) comme acceptable pour des interventions dans l'environnement. Le représentant de la Direction de la santé publique a indiqué que le critère de 55 dB(A) est, de façon générale, une bonne protection, mais il a précisé qu'il risque d'y avoir nuisance la nuit au-delà de 45 dB(A) (M. Benoît Girard, séance du 1^{er} mai 2002, p. 69).

La méthode utilisée et les résultats obtenus

Afin de simuler le climat sonore qui prévaudrait dans les secteurs éventuellement traversés par l'autoroute 70, le ministère des Transports a, à l'aide d'un modèle informatique, effectué des simulations pour évaluer le climat sonore actuel et celui anticipé (document déposé PR3, p. 126).

Au sujet de l'avis formulé par le ministère de l'Environnement voulant que le ministère des Transports n'a pas pris en considération le climat sonore actuel durant la nuit, pas plus que les pointes de bruit, le promoteur précise que l'analyse des impacts sonores est basée sur l'indice $L_{eq, 24 h}$ généralement reconnu. Cet indice est considéré comme l'indicateur de base pour mesurer l'exposition de la population au bruit de la circulation routière. Il ajoute par ailleurs que l'évaluation du climat sonore nocturne n'apporterait pas plus de précision dans l'évaluation des répercussions car « c'est la variation entre la situation actuelle et la situation projetée qui importe » (document déposé PR5.2, p. 4).

Deux simulations ont été réalisées par le promoteur, la première permettant de connaître le climat sonore actuel (année 1999) et la seconde, celui qui aurait cours une fois l'autoroute en place (année 2009). Le niveau de bruit existant a été simulé à partir des débits

journaliers moyens estivaux (DJME) de l'année 2000. Les DJME proviennent de projections de la circulation automobile basées sur des comptages effectués aux mois de décembre 1999 et mars 2000. Les simulations ont été faites à une hauteur de 1,5 m et seules les maisons d'un étage ont été considérées (document déposé PR3, p. 219 et 220 et M. Donald Martel, séance du 1^{er} mai 2002, p. 65).

Le climat sonore simulé le long de la route 170

En détournant plus de 50 % des véhicules circulant sur la route 170 vers la nouvelle autoroute 70, le promoteur évalue que le projet aurait un effet nul ou positif pour environ 154 logis le long de cette route. Le niveau de bruit mesuré en 1999 pour ces résidences variait entre 62,7 dB(A) et 76,4 dB(A) pour un $L_{eq,3h}$ (document déposé PR3, p. 125, 220 à 223).

L'étude d'impact sur l'environnement identifiait cinq résidences dans le secteur situé à proximité du raccordement prévu de l'autoroute 70 à la route 170, qui auraient subi un impact sonore qualifié de négatif moyen. Toutefois, à la suite d'une entente conclue en avril 2002 entre le promoteur et les propriétaires, ces résidences seraient déplacées ou expropriées (documents déposés PR3, p. 223, DA2, p. 3 et 4 et DQ1.1).

- ◆ *La commission constate que les simulations menées par le ministère des Transports du Québec indiquent que le projet devrait apporter une amélioration du climat sonore pour les riverains de l'actuelle route 170.*

Le tableau 4 présente les résultats des simulations du climat sonore en 1999 et 2009 pour les résidences les plus exposées à proximité de l'éventuelle autoroute, de même que celui résultant de la mise en place de mesures d'atténuation.

Tableau 4 Description du climat sonore des résidences les plus exposées

Localisation des résidences	Nombre de résidences les plus exposées	Climat sonore actuel (1999)	Climat sonore après la construction (2009)	Mesure d'atténuation prévue	Climat sonore après atténuation $L_{eq, 24 h}$
Rang Sainte-Famille	5	53 à 59 dB(A)	56 à 61 dB(A)	Aucune	N/A
Chemin du Plateau	8	53,7 à 56,3 dB(A)	57 à 59,4 dB(A)	Écran antibruit	Entre 56 et 58,1 dB(A)
Chemin de la Grande-Anse	4	56,7 à 58 dB(A)	56,7 à 58,3 dB(A)	Écran antibruit	≤55 dB(A)
Quartier militaire (rue Adélarde - Raymond)	9	50 dB(A)	55 à 59 dB(A)	Écran antibruit	≤55 dB(A)

Source : adapté des documents déposés PR3, p. 224 à 227 et PR3.1, annexe 10.

Le climat sonore simulé pour les résidants du rang Sainte-Famille

Parmi les cinq résidences situées près de l'éventuelle intersection du rang Sainte-Famille et de l'autoroute 70, le ministère prévoit que deux d'entre elles, qui ont actuellement un climat sonore estimé sous le niveau de 55 dB(A), subiraient une augmentation du niveau de bruit d'environ 3 dB(A) (tableau 4). Suivant la politique sur le bruit du ministère, le climat sonore de ce secteur serait insuffisamment perturbé pour que le promoteur y prévoit la mise en place de mesures d'atténuation (document déposé PR3, p. 224).

Le climat sonore simulé pour les résidants du chemin du Plateau

Selon le ministère, les résidants de huit maisons du chemin du Plateau subiraient une augmentation du niveau de bruit, qui devrait créer un impact sonore estimé de faible à moyen. Ces augmentations varieraient entre 1,6 et 4,4 dB(A) pour dépasser le niveau de 55 dB(A). Selon un résidant de ce secteur, les effets de la circulation routière sur le climat sonore pourraient être beaucoup plus importants que semble l'estimer le promoteur : « 100 voitures par jour devant la demeure ne font pas le même bruit que 10 000 voitures par jour sur une autoroute perpendiculaire à la demeure » (document déposé PR3, p. 225 et mémoire de M. Éric Bergeron, p. 2).

Le promoteur prévoit comme mesure d'atténuation de mettre en place de part et d'autre de l'autoroute deux écrans antibruit (buttes de terre) d'environ 310 m de long et qui pourraient atteindre jusqu'à 3 m de hauteur. Toutefois, en dépit de ces dispositions, le niveau sonore de ces huit résidences devrait demeurer au-dessus de 55 dB(A) (tableau 4) (M. Donald Martel, séance du 1^{er} mai 2002, p. 59 et document déposé PR3, p. 226).

Le climat sonore simulé pour les résidants du quartier de la base militaire

Pour le quartier de la base militaire, le promoteur estime que le climat sonore serait moyennement à faiblement perturbé. Afin de minimiser l'importance de cette perturbation, il prévoit poursuivre vers le nord-est l'écran antibruit récemment mis en place (figure 3). Ce nouvel écran (butte de terre) devrait avoir une longueur d'environ 580 m et une hauteur entre 4 et 4,5 m. Selon les évaluations du promoteur, cette mesure devrait permettre d'abaisser le climat sonore d'environ 5 dB(A) et ainsi atteindre un niveau en deçà des 55 dB(A) (tableau 4) (document déposé PR 3, p. 226).

Le climat sonore simulé pour les résidants du chemin de la Grande-Anse

Actuellement, tout le camionnage qui se dirige vers le terminal maritime doit passer par le chemin de la Grande-Anse. Selon les débits journaliers moyens annuels de 1998, entre 1 000 à 1 500 véhicules circulent sur cette route. En 2004, ce nombre pourrait atteindre environ 7 700 (M. Donald Turgeon, séance du 29 avril 2002, p. 63).

Le ministère des Transports entend dévier une partie de la route 170 actuelle vers le nord du quartier militaire pour ainsi rejoindre la voie de desserte de l'éventuelle autoroute

(figure 3). Cette nouvelle géométrie de la route 170 ferait en sorte que la section du chemin de la Grande-Anse qui serait comprise entre cette voie de contournement et l'ancienne route 170 deviendrait une rue sans issue (M. Donald Turgeon, séance du 29 avril 2002, p. 62 et 63). Malgré la diminution de circulation prévue sur le chemin de la Grande-Anse, la proximité de la route 170 déviée pourrait comporter, pour les résidences de ce secteur, une augmentation du niveau de bruit (documents déposés PR3, p. 227 et DA17).

Bien que le ministère prévoit une faible répercussion, il planifie mettre en place un écran antibruit derrière ces résidences. D'une longueur d'environ 250 m et d'une hauteur variant entre 3,5 m et 4 m, il serait séparé de la limite des propriétés par une bande d'arbres. Cette mesure d'atténuation devrait, selon lui, permettre une diminution du niveau de bruit entre 3 et 4,3 dB(A), qui tomberait alors sous le niveau des 55 dB(A) (tableau 4). Cet écran antibruit viendrait s'ajouter à un autre existant, implanté sur les terrains du ministère de la Défense nationale, entre le secteur ouest du quartier militaire et le chemin de la Grande-Anse, soit juste en face des résidences visées (document déposé PR3, p. 227).

Le promoteur prévoit aménager l'écran antibruit avec des arbres dont la taille pourrait dépasser celle du boisé existant. En outre, l'écran antibruit devrait être caché des maisons par une bande boisée qui pourrait varier entre 3 et 10 m (M. Donald Martel, séance du 29 avril 2002, p. 71 et 73). La largeur de ce boisé serait fonction de la proximité des limites des propriétés avec celles de la voie de desserte de la route 170. Toutefois, avec cette nouvelle configuration de la route 170, des résidents du chemin de la Grande-Anse craignent que la mise en place de l'écran antibruit derrière leur maison, jumelé à celui existant, crée un effet d'enclavement amplifiant le bruit et perturbant le paysage et la tranquillité. Ainsi, pour remédier aux désagréments apportés par le projet, les cinq propriétaires du chemin de la Grande-Anse réclament d'être expropriés (mémoire des résidents du chemin Grande-Anse à La Baie, p. 1, 5 et 10 à 16).

Il apparaît que les appréhensions soulevées par les résidents du chemin de la Grande-Anse sont principalement dues à la proximité des voies de la route 170 déviée. Relativement à l'éventualité de déplacer plus vers l'ouest la nouvelle section de la route 170 afin de permettre de conserver une bande forestière plus large, deux d'entre eux ont indiqué que cette solution pourrait être acceptable :

Ça pourrait être une solution acceptable oui et non. Oui peut-être [...].
(M. Sylvain Charbonneau, séance du 28 mai 2002, p. 53)

Oui, ça pourrait être acceptable, si la bretelle était pas aussi collée que ça sur notre propriété.
(M^{me} Nathalie Vallières, séance du 28 mai 2002, p. 6)

En ce qui concerne l'écran antibruit (butte de terre) situé sur les terrains du ministère de la Défense nationale et juste en face des résidences du chemin de la Grande-Anse, la Ville de Saguenay a présenté une proposition qui pourrait amenuiser les désagréments causés par cet écran. Selon la Ville, il pourrait être déplacé vers l'éventuelle autoroute puisqu'il n'a

plus sa raison d'être, cette section du chemin devenant un cul-de-sac. Des discussions avec le ministère de la Défense nationale sont amorcées et devraient se poursuivre quant au devenir de l'écran antibruit (MM. Daniel Poitras et Jean-Marie Beaulieu, séance du 28 mai 2002, p. 33 et mémoire de la Ville de Saguenay, p. 12).

- ◆ *La commission reconnaît qu'en dépit de la diminution du niveau sonore anticipée pour les résidants du chemin de la Grande-Anse ceux-ci pourraient être incommodés par la proximité de la route 170 déviée et par la présence d'un écran antibruit. La commission estime que le ministère des Transports du Québec devrait revoir la configuration de la route 170 déviée dans le secteur du chemin de la Grande-Anse afin de dégager suffisamment d'espace permettant un aménagement mieux intégré. Ainsi, cette zone tampon faciliterait la mise en place d'un boisé entre les résidences et l'écran antibruit. S'il s'avérait impossible de modifier le tracé de la route 170 déviée, le ministère devrait, de concert avec la Ville de Saguenay et les résidants du chemin de la Grande-Anse, travailler à améliorer l'aspect visuel du secteur.*
- ◆ *La commission reconnaît que le caractère paisible de certains secteurs traversés par l'éventuelle section de l'autoroute 70 risque d'être modifié. La commission est également sensible aux inquiétudes des gens face à une éventuelle augmentation du niveau de bruit à proximité de leur résidence. À cet égard, la commission croit que le ministère des Transports du Québec devrait appliquer les mesures d'atténuation permettant de respecter le niveau de 55 dB(A) le jour ($L_{eq, 16 h}$) et de 45 dB(A) la nuit ($L_{eq, 8 h}$) lorsque le climat sonore ambiant est inférieur à ces niveaux équivalents avant la mise en place d'une infrastructure routière.*

Le suivi du climat sonore

Selon l'étude d'impact, le ministère entend mesurer l'impact sonore de la nouvelle autoroute et vérifier ses prévisions un an et cinq ans après sa mise en service. Le promoteur effectuerait de nouveaux relevés sonores et des comptages de véhicules. Ces relevés devraient être pris aux mêmes sites de mesure qu'avant le début des travaux et un rapport devrait être produit après chaque étape du suivi (document déposé PR3, p. 241).

Lors de l'audience publique, le promoteur a apporté des précisions au programme de suivi. Ainsi, les activités de suivi du climat sonore seraient réalisées chaque année : « on va faire un contrôle après la première année, ensuite il va y avoir un contrôle la troisième année, et on y va comme ça jusqu'à cinq ans ». Il a ajouté que des correctifs seraient apportés, s'il y a lieu, afin d'atteindre l'objectif de 55 dB(A) (M. Donald Martel, séances du 29 avril 2002, p. 57 et du 1^{er} mai, p. 61).

- ◆ *Compte tenu de la hausse appréhendée du niveau de bruit dans certains secteurs traversés par l'éventuelle autoroute 70, la commission est d'avis que le suivi du climat sonore devrait s'effectuer sur une base annuelle durant cinq ans et que les résultats soient communiqués aux résidants concernés ainsi qu'aux autorités municipales.*

La traversée de la route 170 par un agriculteur

Le projet du ministère des Transports du Québec prévoit raccorder l'autoroute 70 à l'actuelle route 170 par un carrefour étagé, au niveau de la côte à Jovi. À l'est de ce raccordement et jusqu'à l'avenue du Port, la route 170 serait alors une route à quatre voies contiguës. Ce réaménagement de la route 170 pourrait occasionner à un agriculteur des problèmes d'accessibilité à ses terres agricoles (mémoire des syndicats de l'UPA Saguenay et La Baie des Ha! Ha!, p. 6 et 7).

Cet agriculteur, résidant sur le chemin des Chutes, traverse actuellement la route 170 avec sa machinerie agricole à la hauteur du lot 522 (près de la côte à Jovi) pour exploiter ses terres situées en bonne partie au nord de la route. La réalisation du projet pourrait faire en sorte qu'il serait plus difficile pour lui et également plus dangereux de traverser les quatre voies contiguës de la nouvelle section de la route 170 (M. Maurice Simard, séance du 29 avril 2002, p. 45).

Cet éventuel problème est connu du promoteur. Il précise d'ailleurs que « cette situation causera une dégradation significative de la sécurité de cet exploitant ». Afin de remédier à cette situation, il a présenté en audience différentes solutions, comme celle de réaménager l'accès actuel emprunté par l'agriculteur pour le faire passer soit dans la côte à Jovi, soit à l'intersection de l'avenue du Port. Il a également envisagé de construire un terre-plein central plus large, qui permettrait de traverser les deux voies d'une même chaussée, d'aller dans un espace de refuge puis de traverser les deux autres voies (document déposé PR3, p. 205 et M. Donald Martel, séance du 29 avril 2002, p. 49).

Même si le problème de cet agriculteur n'a pas encore été solutionné, le promoteur s'est clairement engagé à y parvenir : « on n'a pas la solution idéale ce soir mais on y pense, on en cherche et je suis convaincu qu'on va trouver une solution » (M. Donald Martel, séance du 29 avril 2002, p. 49).

- ◆ *La commission constate que le projet de l'autoroute 70, incluant le réaménagement de la route 170 à l'est de l'échangeur prévu à La Baie, pourrait occasionner à un producteur agricole des problèmes de sécurité lorsque celui-ci traversera la route avec sa machinerie agricole. Le ministère des Transports du Québec devrait travailler en collaboration avec l'agriculteur et ses représentants afin de lever les difficultés causées par ce réaménagement de la route 170 et ainsi permettre à l'exploitant agricole de pratiquer ses activités en toute sécurité.*

Conclusion

Au terme de l'audience publique et de son analyse, la commission est d'avis que le projet d'amélioration de la liaison routière entre Chicoutimi, Laterrière et La Baie est acceptable. Le projet constitue un tronçon d'un projet plus vaste, qui recueille le consensus régional, devant relier Alma à La Baie et dont seules les extrémités n'ont pas été construites ou sont en voie de l'être. Outre le tracé qu'il préconise, le ministère des Transports du Québec a présenté plusieurs autres variantes.

La commission conclut que l'actuelle route 170 présente divers problèmes qui la rendent inadéquate à moyen ou long terme s'il y avait augmentation de la circulation. Elle constitue pourtant un lien intrarégional majeur. Sa réfection suivant un élargissement à quatre voies séparées, une variante envisagée par le ministère, ne permettrait probablement pas de répondre aux besoins de circulation à moyen et à long terme et ne résoudrait pas les problèmes sur une période de temps justifiant l'investissement requis de 49,1 millions.

La commission a analysé le tracé A-4 proposé par le promoteur, qui consiste en une autoroute construite dans un nouveau corridor. Ce tracé lui apparaît acceptable, mais elle ne s'estime pas en mesure d'en évaluer le bien-fondé eu égard à l'augmentation anticipée de la circulation. La commission reconnaît toutefois les efforts du ministère dans la détermination du meilleur tracé comme elle reconnaît également qu'il a privilégié les critères de capacité de circulation et de sécurité routières, reléguant au second rang ceux relatifs aux milieux. Le coût du projet, 62,9 millions, n'a pas été retenu comme critère discriminant. Sur le plan du développement économique, les participants voient dans l'amélioration du lien routier un atout majeur. La commission reconnaît cette importance indéniable. Ce tronçon routier relierait plusieurs sites industriels et donnerait accès au terminal maritime de Grande Anse de même qu'à l'aéroport régional de Bagotville. Ce tracé a reçu l'appui des autorités de Chicoutimi, Laterrière, La Baie et de la MRC du Fjord-du-Saguenay, ainsi que de la nouvelle ville de Saguenay constituée depuis février 2002.

Par ailleurs, la commission a examiné les principales répercussions du projet. Quoique celui-ci s'inscrive en grande partie en territoire agricole, la commission estime que l'engagement de la Ville de Saguenay d'en assurer la pérennité représente une garantie sérieuse. Pour leur part, certains commerçants de la route 170 pourraient souffrir d'un déplacement de leur clientèle drainée vers le lien rapide. La commission est d'avis que ni le ministère des Transports, ni les acteurs économiques ne peuvent ignorer d'éventuelles répercussions sur les entreprises dépendantes de la circulation de transit. Aussi, le promoteur devrait à cet égard instaurer une démarche visant à circonscrire les problèmes et à trouver des solutions. L'ouverture manifestée par les représentants de la Ville de

Saguenay et les différents acteurs économiques dans cet aspect du projet devrait être mise à profit par le promoteur. Il y aurait lieu également d'analyser les effets du projet sur les entreprises situées le long de la route 372 et d'intégrer les résultats à cette démarche.

Au nombre des effets du projet, le raccordement du tronçon autoroutier à la route 170 dans le secteur de La Baie serait dans une zone qui présente un risque de glissement de terrain dûment définie en 1984 et précisée depuis le déluge survenu dans la région en 1996 et qui a particulièrement touché cette partie du territoire. Le ministère et la Ville de Saguenay sont conscients du problème.

Alors que le climat sonore des résidants de la route 170 devrait s'améliorer en raison du déplacement de la circulation vers l'éventuelle autoroute, la situation serait différente pour certains résidants le long du nouveau corridor autoroutier. La commission reconnaît le caractère paisible de certains secteurs éventuellement traversés et croit que le ministère des Transports devrait prévoir les mesures d'atténuation pertinentes. Dans le cas particulier du chemin de la Grande-Anse, le ministère entend dévier la route 170 qui passerait à l'arrière des résidences. Le ministère devrait cependant revoir la configuration de la route 170 dans ce secteur afin de dégager suffisamment d'espace entre celle-ci et les résidences, ce qui lui permettrait d'intégrer un aménagement plus complet.

Fait à Québec,



Alain Cloutier
Président



Christiane Courtois
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Édith Bourque, analyste
Marie-Ève Chamberland, conseillère en communication
Linda St-Michel, analyste

Avec la collaboration de :
Maryse Fillion, agente de secrétariat
Anne-Marie Gaulin, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Christiane Lapointe, agente de secrétariat

Bibliographie

DEMERS, Denis, Denis ROBITAILLE et Janelle POTVIN (2002). « Utilisation des cartes de zones exposées aux glissements de terrain dans la planification routière », *Bulletin Innovation Transport*, ministère des Transports du Québec, février, p. 18-23.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC (2000). *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, 42 p.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE (2001). *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal, 2001-2021*, 143 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1988). *Effets des sels déglaçants sur la qualité de l'eau de l'aquifère de Trois-Rivières-Ouest*, Rapport n° RTQ-87-05, 120 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1999 a). *Gestion des risques de glissement de terrain liés aux pluies des 19 et 20 juillet 1996 au Saguenay-Lac-Saint-Jean*, 57 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1999 b). *Étude de la contamination de la nappe aquifère par les sels déglaçants, rapport – Autoroute 40 – Cap-de-la-Madeleine*, 91 p.

Annexe 1

Les renseignements relatifs aux mandats

Les requérants de l'audience publique

Comité des commerçants de la route 170
M. Denis Gagnon

Syndicat de l'UPA La Baie des Ha! Ha!
M. Maurice Simard

Syndicat de l'UPA Saguenay
M. Yvon Simard

M. Luc Collard

M^{me} Nathalie Vallières et M. Ghislain Gagnon

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre de l'Environnement de ses constatations et de son analyse.

Période du mandat

Du 29 avril au 29 août 2002

La commission et son équipe

La commission

Alain Cloutier, président
Christiane Courtois, commissaire

Son équipe

Édith Bourque, analyste
Marie-Ève Chamberland, conseillère en communication
Anne-Marie Gaulin, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Christiane Lapointe, agente de secrétariat
Linda St-Michel, analyste

Avec la collaboration de :

Suzanne Bouchard, coordonnatrice
Danielle Dallaire, coordonnatrice
Maryse Fillion, agente de secrétariat

L'audience publique

1^{re} partie

29, 30 avril et 1^{er} mai 2002
Centre socioculturel Au Vieux Théâtre
Saguenay, arrondissement de La Baie

2^e partie

28 mai 2002
Centre socioculturel Au Vieux Théâtre
Saguenay, arrondissement de La Baie

Les activités de la commission

23 et 24 avril 2002

Rencontres préparatoires tenues à Saguenay,
arrondissement de Jonquière

25 avril 2002

Rencontre préparatoire tenue à Québec

Les participants

Le promoteur et ses représentants

Ministère des Transports du Québec

M. Donald Turgeon, porte-parole
M. Steve Duchesne
M. Robert Letarte
M. Donald Martel

Les ministères et organismes

Environnement Canada

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries
et de l'Alimentation

Ministère de la Santé et des Services sociaux

Ministère de l'Environnement

Ministère des Régions

Société de la faune et des parcs du Québec

Ville de Saguenay

Personnes-ressources

M. Louis Breton

M. Jean Tremblay

M. Benoît Girard

M. Hervé Chatagnier, porte-parole

M. Jacques Alain

M^{me} Danielle Dallaire

M. Pierre-A. Gauthier

M. Camyl Rock

M^{me} Lison Rhéaume

M. Gérald Guérin

M. Daniel Poitras, porte-parole

M. François Boivin

Les groupes, entreprises et organismes

	Représentants ¹	Mémoires
Chambre de commerce et d'industrie de Ville de La Baie		DM9
Club Quad du Fjord		DM7
Comité de citoyens de Laterrière en faveur d'une autoroute épargnant le corridor de la route 170	M. Bruno Gaudreault M. André Résendes	DM1
Comité des commerçants de la route 170	M. Denis Gagnon M. Jean-Paul Gravel M. Christian Lepage	DM13 DM13.1
Entreprise Gitan inc.	M. Jean-Yves Tremblay	DM8
Entreprises Léon Bouchard et Fils ltée	M. Martin Bouchard M ^{me} Claire Gagné	DM2 DM2.1
Les résidants du chemin Grande-Anse à La Baie	M. Sylvain Charbonneau M ^{me} Nathalie Vallières	DM12 DM12.1
Les syndicats de l'UPA Saguenay et La Baie des Ha! Ha!	M. Pierre-Maurice Gagnon M. Maurice Simard M. Yvon Simard	DM3
Administration portuaire du Saguenay		DM10
Regroupement de citoyens de la route 170, arrondissement de Laterrière		DM6
Société de développement économique de Ville de La Baie inc.	M. Bruno Minier	DM14 DM14.1
Ville de Saguenay	M. Jean-Marie Beaulieu M. Daniel Poitras	DM11

1. Les représentants désignent les personnes qui sont intervenues lors des séances publiques. En l'absence d'un représentant, seul un mémoire a été déposé.

Les citoyennes et citoyens

Mémoires

M. Éric Bergeron

DM4

M. Hervé Bouchard

M^{me} Nicole Gagnon

DM5

M. Gilles Morasse

M. Yves Rheault

M^{me} Nathalie Vallières

Au total, 14 mémoires et 10 présentations ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque municipale de La Baie Saguenay	Université du Québec à Chicoutimi Saguenay
Hôtel de ville de Laterrière Saguenay	Université du Québec à Montréal Montréal
Hôtel de ville de La Baie Saguenay	Centre de consultation du BAPE Québec

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Avis de projet*, avril 1996, 10 pages et annexes.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juin 1996, 10 pages.
- PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Rapport principal de l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, avril 2001, 246 pages.
- PR3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Annexes au rapport principal de l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, avril 2001, pagination partielle.
- PR3.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Résumé de l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, novembre 2001, 59 pages et annexes.
- PR4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modifications apportées au tracé du chemin du Plateau, carte 31 de l'étude d'impact*, 13 février 2002, 1 carte.
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 18 juillet 2001, 4 pages.
- PR5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Addenda – Réponses aux questions et commentaires du ministre de l'Environnement*, novembre 2001, 35 pages et annexes.
- PR5.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Addenda n° 2 – Complément d'information aux réponses aux questions et commentaires du ministre de l'Environnement*, 9 mai 2002, 9 pages et annexes.
- PR6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 15 mai au 21 décembre 2001, pagination partielle.

- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 23 janvier 2002, 3 pages.
- PR8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Liste des lots touchés par le projet*, 28 janvier 2002, 3 pages.

Par le promoteur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan d'emprise de la variante A-4*, 5 juin 2000, 1 carte.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modifications au projet A-4*, 25 avril 2002, 4 pages et annexes.
- DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, 2000, 24 pages.
- DA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Diagnostic régional des transports*, août 2000, 129 pages.
- DA5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Politique sur le bruit routier*, mars 1998, 13 pages.
- DA6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, mars 2000, dépliant à 6 volets.
- DA7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Extrait du plan directeur d'intervention du projet de l'autoroute 70*, mai 1985, p. 56 à 67 et annexe.
- DA7.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Extraits du plan directeur d'intervention du projet de l'autoroute 70*, mai 1985, p. 7 à 12 et 36 à 56.
- DA8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan stratégique du ministère des Transports 1999-2002*, 1^{er} mars 1999, 67 pages.
- DA9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, avril 2001, 50 pages.
- DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Les activités économiques*, septembre 1999, 40 pages.
- DA11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean. La démographie*, juin 1999, 9 pages.
- DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Gestion des corridors routiers. Effets des voies de contournement sur l'urbanisation : étude de cas de sept municipalités le long de la route 132*, document présenté par Viviane Le Tirilly, août 1999, 66 pages et annexes.

- DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Extraits du document *Projections de la population et des ménages, 1996-2021. Le modèle, sa mise en œuvre et les résultats*, document présenté par Pierre Desgagnés, novembre 1999, pagination diverse.
- DA14** PIERRE DESGAGNÉS. Extraits du document *Population, permis de conduire, kilométrage et participation au marché du travail. Projections provisoires pour le Québec et les régions administratives 1996-2016*, juillet 1998, pagination diverse.
- DA15** LE GROUPE LEBLOND BOUCHARD. *Rapport final sur l'évaluation des impacts économiques sur les commerces et industries affectés par l'amélioration du lien routier entre Chicoutimi–Laterrière–La Baie*, octobre 2000, 22 pages et annexes.
- DA16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Présentation du projet d'amélioration de la liaison routière entre Chicoutimi–Laterrière–La Baie*, 29 avril 2002, 34 pages.
- DA17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Comptages aux intersections des chemins municipaux sur la route 170 dans le secteur compris entre Chicoutimi et La Baie, document de travail*, 26 avril 2002, pagination partielle.
- DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Circulation sur la route 170*, 1^{er} mai 2002, 5 pages.
- DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Affectation du trafic avec l'hypothèse que la route 170 est interdite aux véhicules lourds (sauf à la circulation locale)*, 30 avril 2002, 2 pages.
- DA20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Localisation des relevés sonores le long de la route 170*, avril 2002, 1 carte.
- DA21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Climat sonore actuel de la route 170*, avril 2002, 1 carte.
- DA22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Document cartographique relatif aux variantes A-4, B-1, C et C-autoroute*, 2000 et 2002, 19 cartes.
- DA23** STATISTIQUE CANADA. Extrait du document *Des transports au service du développement du Québec. Une perspective économique, sociale et environnementale. Vers une étude politique québécoise des transports*, 1996, p. 8.
- DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Augmentation de la circulation. Route 170 comparée aux routes intrarégionales, document de travail*, 30 avril 2002, pagination partielle.
- DA24.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean. La circulation routière*, 9 août 2000, 58 pages et 8 cartes.
- DA25** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Temps de parcours des différentes variantes*, 3 pages.
- DA26** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Présentation sur le bruit et l'économie*, avril 2002, 15 transparents.

- DA 27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Bulletin économique du transport*, n° 26, juillet 2001, 10 pages.
- DA28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Gestion des corridors routiers. Impacts économiques des déviations sur les communes contournées. Revue de littérature*, septembre 1998, 50 pages.
- DA29** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Rapport accompagnant la demande d'autorisation présentée à la Commission de protection du territoire agricole*, 22 avril 2002, pagination partielle.
- DA30** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Quantité totale de sel de déglacage épanchée annuellement dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau*, 15 mai 2002, 3 pages.
- DA31** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Rapport préliminaire relatif à la faisabilité de construire sur une tourbière un tronçon de l'autoroute Alma–La Baie*, 31 janvier 2002, 8 pages et 4 figures.
- DA32** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réduction des gaz à effet de serre avec la variante A-4*, 4 pages.
- DA33** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan d'intervention sur la route 170*, janvier 1998, 8 pages et annexes.
- DA34** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean*, avril 2002, 87 pages.
- DA35** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Plan d'action 2002-2007*, avril 2002, 48 pages.

Par les ministères et organismes

- DB1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Note de service portant sur la conformité de la réalisation de l'étude d'impact en ce qui concerne la problématique du bruit et des vibrations*, 10 avril 2002, 11 pages.
- DB2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Paramètres habituellement analysés dans le cadre d'un programme de suivi environnemental des puits d'eau potable*, 1 page.
- DB3** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DU FJORD-DU-SAGUENAY. *Extrait du schéma d'aménagement portant sur les orientations et objectifs des grandes affectations et des équipements et infrastructures*, 9 juin 1987, pagination diverse et 1 carte.
- DB4** VILLES DE CHICOUTIMI, DE LA BAIE ET DE LATERRIÈRE. *Grilles des spécifications et plan de zonage*.

- DB5** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DU FJORD-DU-SAGUENAY. *Extrait du second projet de schéma d'aménagement révisé relatif aux orientations et aux objectifs*, juin 2000, pagination diverse.
- DB6** VILLE DE SAGUENAY. *Résolution du conseil de ville concernant les affectations négociées avec l'UPA dans le cadre du second projet de schéma d'aménagement*, 22 mars 2002.
- DB7** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DU FJORD-DU-SAGUENAY. *Extrait du premier projet de schéma d'aménagement révisé portant sur les grandes affectations du territoire et sur la description et l'organisation du réseau routier*, janvier 1998, pagination diverse et 1 carte.
- DB8** VILLE DE LA BAIE. *Règlement de contrôle intérimaire applicable aux territoires touchés par les pluies diluviennes des 19 et 20 juillet 1996*, 20 janvier 1997, pagination partielle.
- DB9** VILLE DE LA BAIE. *Plan du réseau de circulation (secteur rural) et identification d'un tracé pour l'autoroute projetée*, août 1991, 1 carte.
- DB10** VILLE DE SAGUENAY. *Le nombre de permis de construction émis par l'ancienne Ville de La Baie le long du chemin du Plateau dans les environs du tracé A-4*, 14 mai 2002, 2 pages.
- DB10.1** VILLE DE SAGUENAY. *Cartes des zones à risque de mouvement de terrain accompagnant le règlement de contrôle intérimaire applicable aux territoires touchés par les pluies diluviennes des 19 et 20 juillet 1996*, 4 cartes.
- DB11** GOUVERNEMENT DU CANADA. *Communiqué annonçant la publication d'une proposition du gouvernement sur les sels de voirie*, 30 novembre 2001, 2 pages.
- DB12** ENVIRONNEMENT CANADA. *Résumé du rapport d'évaluation des sels de voirie, substance inscrite sur la liste des substances d'intérêt prioritaire*, 5 pages.
- DB13** GOUVERNEMENT DU CANADA. *Fiche d'information concernant l'évaluation scientifique et la gestion du risque des sels de voirie*, 4 pages.
- DB14** ENVIRONNEMENT CANADA. *Les questions les plus fréquentes concernant les sels de voirie*, 9 pages.
- DB15** ENVIRONNEMENT CANADA ET SANTÉ CANADA. *Extraits de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999). Liste des substances d'intérêt prioritaire. Rapport d'évaluation sur les sels de voirie*, 2001, pagination diverse.

Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant le tracé 39B et la carte 40 ainsi que le climat sonore pour les résidences situées le long de la route 170*, 30 mai 2002, 1 page.
- DQ1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponses aux questions DQ1*, 30 mai 2002, 2 pages.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à la Ville de Saguenay concernant la zone agricole permanente*, 30 mai 2002, 1 page.

DQ2.1 VILLE DE SAGUENAY. *Réponse à la question DQ2*, 14 juin 2002, pagination diverse.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet d'amélioration de la liaison routière entre Chicoutimi–Laterrière–La Baie*.

DT1 Séance tenue le 29 avril 2002 en soirée, Ville de Saguenay, arrondissement de La Baie, 93 pages.

DT2 Séance tenue le 30 avril 2002 en après-midi, Ville de Saguenay, arrondissement de La Baie, 31 pages.

DT3 Séance tenue le 30 avril 2002 en soirée, Ville de Saguenay, arrondissement de La Baie, 90 pages.

DT4 Séance tenue le 1^{er} mai 2002 en soirée, Ville de Saguenay, arrondissement de La Baie, 91 pages.

DT5 Séance tenue le 28 mai 2002 en soirée, Ville de Saguenay, arrondissement de La Baie, 74 pages.