
RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

168 **Projet de prolongement de l'autoroute 20
entre Cacouna et Trois-Pistoles**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

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 6 septembre 2002

Monsieur André Boisclair
Ministre d'État aux Affaires municipales et
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,

Il me fait plaisir de vous remettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles par le ministère des Transports.

Le mandat d'enquête et d'audience publique était sous la responsabilité de M^{me} Louise Boucher, secondée par M. John Haemmerli. Il a débuté le 6 mai 2002.

Au terme de son mandat, la commission conclut que le projet est justifié et qu'il est hautement désiré par le milieu socio-économique du Bas-Saint-Laurent.

L'analyse de la commission l'amène à suggérer certaines modifications au tracé proposé par le Ministère. Elle estime notamment que des efforts supplémentaires méritent d'être déployés pour évaluer avec plus de certitude s'il est possible de déplacer un peu plus au sud le tracé de l'autoroute à la hauteur de la rivière des Trois Pistoles afin de l'éloigner de la communauté du village de Rivière-Trois-Pistoles.

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

Le président,



André Harvey

Québec, le 5 septembre 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,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique portant sur le prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles par le ministère des Transports.

Au terme de la consultation publique, il ressort que ce projet est justifié parce qu'il apparaît être la meilleure solution pour améliorer la sécurité routière, tout en procurant une meilleure qualité de vie aux résidents du secteur. Le projet est hautement désiré par le milieu socio-économique du Bas-Saint-Laurent qui estime nécessaire un lien autoroutier efficace avec les grands centres urbains du Québec pour favoriser le développement économique de leur région.

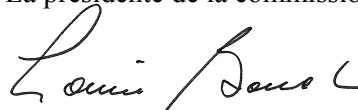
La commission a toutes les raisons de croire que le tracé retenu par le ministère des Transports est celui qui s'intègre le mieux au milieu. Il demeure que certains segments de ce tracé dérangent. Le rapport fait état des constatations et de l'analyse de la commission en regard des demandes de modifications qui lui ont été présentées par des citoyens lors de l'audience.

Les impacts visuel et sonore qu'entraînerait la construction d'un pont à proximité de la communauté du village de Rivière-Trois-Pistoles méritent que des efforts supplémentaires soient déployés pour évaluer avec plus de certitude s'il est possible de déplacer un peu plus au sud le tracé de l'autoroute à la hauteur de la rivière des Trois Pistoles.

Je tiens à souligner, au nom des membres de la commission, la grande collaboration de l'ensemble des participants à l'audience. Je désire également exprimer ma reconnaissance aux membres de l'équipe qui ont accompagné la commission au cours de ses travaux, pour leur enthousiasme et leur empressement à servir le public.

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

La présidente de la commission,



Louise Boucher

Table des matières

Introduction	1
Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants	7
Un projet réclamé par le milieu	7
La sécurité routière	8
La desserte d'une région	9
L'intérêt d'un échangeur pour Notre-Dame-des-Neiges	11
Un tracé préoccupant à certains égards	12
Des problèmes d'exploitation pour certaines entreprises	12
Une source d'eau à préserver	13
La traversée de la rivière des Trois Pistoles	13
En bref	16
Chapitre 2 Les enjeux du projet	19
La raison d'être du projet	19
L'amélioration de la sécurité routière	19
Les retombées du projet sur le développement régional	22
Le choix du tracé	26
Un territoire agricole à protéger	26
La préservation de la ressource en eau potable	35
Chapitre 3 Les segments controversés du tracé	39
Le secteur du chemin du Coteau-du-Tuf à la rivière Verte	39
Le secteur de Tourbière Réal Michaud et Fils inc.	43
Le tracé retenu et ses impacts sur le milieu	43
Le tracé de rechange	44
L'analyse comparative des deux tracés	48
La traversée de la rivière des Trois Pistoles	50
Les répercussions de la traversée	52
Les contraintes de la traversée	55
La période de construction	59
Conclusion	63
Bibliographie	65
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	67
Annexe 2 La documentation	73

Les figures et tableaux

Figure 1	Les variantes de tracé du projet de prolongement de l'autoroute 20	5
Figure 2	Le secteur des Produits forestiers Dubé inc.	41
Figure 3	Le secteur de Tourbière Réal Michaud et Fils inc.	45
Figure 4	La traversée de la rivière des Trois Pistoles	51
Tableau 1	Superficies de terres agricoles requises pour l'emprise du projet de prolongement de l'autoroute 20	30
Tableau 2	Bilan des résidus agricoles avant et après les mesures d'atténuation	32
Tableau 3	L'évaluation comparative des options de tracé dans le secteur de Tourbière Réal Michaud et Fils inc.	47

Introduction

En octobre 1983, le ministre de l'Environnement recevait un avis de projet visant le réaménagement de la route 132 entre Cacouna et la rivière des Trois Pistoles. L'étude d'impact remise au Ministre en juin 2001 concernait toutefois le prolongement de l'autoroute 20 entre Saint-Georges-de-Cacouna (paroisse) et Trois-Pistoles. En janvier 2002, un avis de recevabilité de l'étude d'impact a été émis, à la suite de quoi le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a reçu de M. André Boisclair, en sa qualité de ministre de l'Environnement, le mandat de tenir une période d'information et de consultation publiques qui s'est déroulée du 26 février au 12 avril 2002. Durant cette période, six demandes d'audience ont été adressées au Ministre. Ainsi, le 17 avril 2002, ce dernier confiait au BAPE un mandat d'enquête et d'audience publique sur le projet du ministère des Transports (MTQ) de prolonger l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles. Ce mandat a été confié en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) qui prévoient une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public. D'une durée de quatre mois, le mandat a débuté le 6 mai 2002 (annexe 1).

Le projet s'inscrit dans le parachèvement de l'autoroute 20 jusqu'à Mont-Joli : le tronçon du Bic à Rimouski (Pointe-au-Père) est construit, celui de Pointe-au-Père à Sainte-Luce est actuellement en construction et la réalisation de la section de Sainte-Luce à Mont-Joli a été autorisée. Quant au tronçon de Trois-Pistoles au Bic, le MTQ travaille à sa conception.

Le projet traverse six municipalités, soit Saint-Georges-de-Cacouna (paroisse), Saint-Arsène et L'Isle-Verte dans la partie est de la municipalité régionale de comté (MRC) de Rivière-du-Loup, de même que Saint-Éloi, Notre-Dame-des-Neiges et Trois-Pistoles dans la partie ouest de la MRC des Basques. La tenure des terres est essentiellement privée, à l'exception de parcelles de terres de propriété fédérale détenues par le Service canadien de la faune et d'autres terres de propriété publique ou comportant des servitudes publiques dont l'emprise de la voie ferrée du Canadien National.

Plusieurs variantes de tracé ont été considérées par le MTQ, sur la base des impacts qu'elles avaient sur les milieux naturel et humain et sur le paysage ainsi que de leur faisabilité technique (figure 1).

Le tracé retenu par le promoteur est situé au sud de la route 132 et au nord du 2^e Rang. Il s'étend sur environ 30 km en milieu rural et la superficie totale requise serait de 311 ha, dont 168 ha de forêt, 13 ha de friches et 130 ha de terres en culture. L'ensemble du territoire parcouru fait essentiellement partie de la zone agricole décrétée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1).

L'emprise de l'autoroute serait de 90 m. Aux endroits où des structures devraient être aménagées (échangeurs, ponts, viaducs), l'emprise serait élargie selon la configuration et la superficie nécessaire à l'implantation de ces ouvrages. Le projet prévoit dans un premier temps la construction d'une seule voie autoroutière dans une demi-emprise de 47 m où la circulation se ferait dans les deux sens. La première chaussée serait construite dans la demi-emprise nord sur la majeure partie du tracé, sauf sur approximativement les cinq derniers kilomètres à partir de la rivière des Trois Pistoles où la chaussée serait établie dans la demi-emprise sud. Des voies lentes pour camions seraient aménagées dans les secteurs en pente. Par ailleurs, le promoteur projette ériger les échangeurs et viaducs en s'assurant qu'ils pourraient accueillir éventuellement la deuxième chaussée. Les seuls accès prévus à l'autoroute sont les cinq échangeurs suivants :

- le premier à la fin actuelle de l'autoroute 20, donnant accès à la route 132 (Cacouna) ;
- le deuxième à la hauteur de la route du Coteau-des-Érables pour desservir le secteur industriel du chemin du Coteau-du-Tuf et la municipalité de L'Isle-Verte ;
- le troisième à la hauteur de la route de Saint-Paul en vue de desservir les municipalités de Saint-Paul et de L'Isle-Verte ;
- le quatrième à la hauteur de la route de la Station afin de relier les municipalités de Saint-Éloi, L'Isle-Verte et Notre-Dame-des-Neiges via la route de la Station et la route 132 ;
- le cinquième au point de chute de l'autoroute projetée, soit à l'intersection de la route 293 au sud de Trois-Pistoles, pour desservir la route 132 via la route 293. Pour ce dernier échangeur, seulement la bretelle nord serait construite dans le cadre du projet. La bretelle sud serait quant à elle érigée lors de la construction du tronçon suivant, de Trois-Pistoles au Bic.

Quelques ouvrages connexes permettraient d'assurer l'intégration de l'autoroute au réseau routier existant et, aux agriculteurs, dont les terres seraient scindées en deux, de circuler aisément de part et d'autre de l'autoroute. Ces ouvrages comprennent :

- quatre viaducs à la hauteur du chemin du Coteau-du-Tuf et de la route du 1^{er} Rang à L'Isle-Verte, et des routes Drapeau et à Cœur à Notre-Dame-des-Neiges ;
- deux ponts, le premier enjambant la rivière Verte et le chemin de fer dans la portion sud du périmètre urbain de L'Isle-Verte et le second enjambant la rivière des Trois Pistoles et la route du Sault à Notre-Dame-des-Neiges ;
- sept traverses et quatorze voies de desserte totalisant environ 12 km.

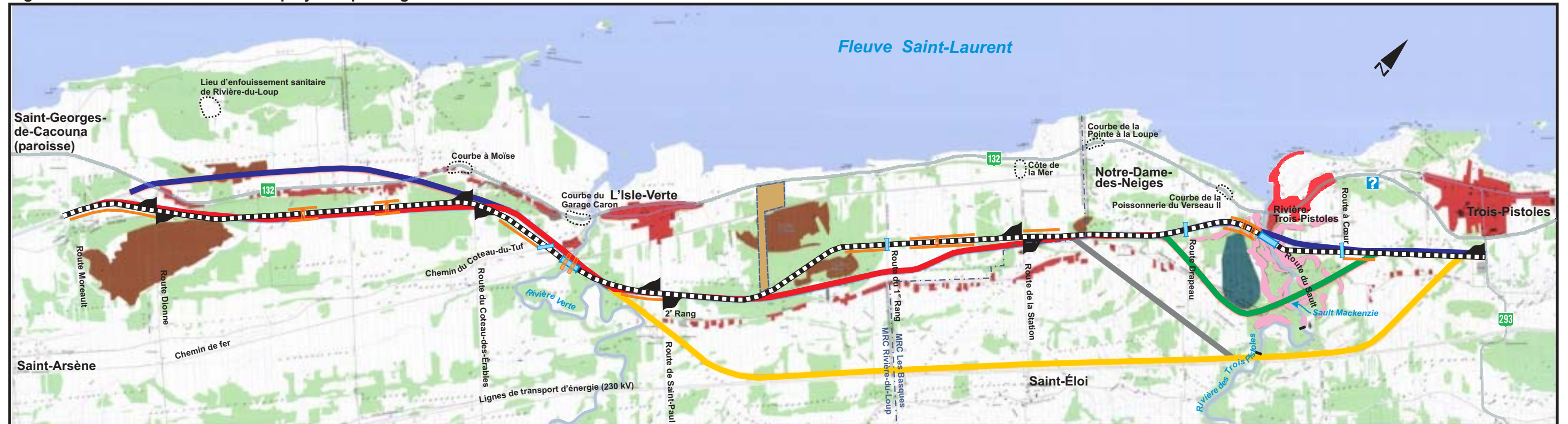
Le coût total du projet dépasserait les 150 millions de dollars (de 2001), dont environ le tiers servirait à réaliser les ouvrages d'art majeurs.

Le MTQ prévoit un programme de surveillance et de suivi des enjeux environnementaux. La surveillance environnementale du projet se ferait en deux phases. La première, lors de la préparation des plans et devis, viserait à intégrer toutes les mesures d'atténuation

prévues dans l'étude d'impact ainsi que les exigences particulières du décret d'autorisation. La seconde, qui aurait lieu au cours des travaux de construction, veillerait à ce que les clauses environnementales contenues dans le Cahier des charges et devis généraux du MTQ soient rigoureusement respectées. Elle permettrait de réagir adéquatement dans l'éventualité notamment de découvertes fortuites de vestiges archéologiques lors de la construction.

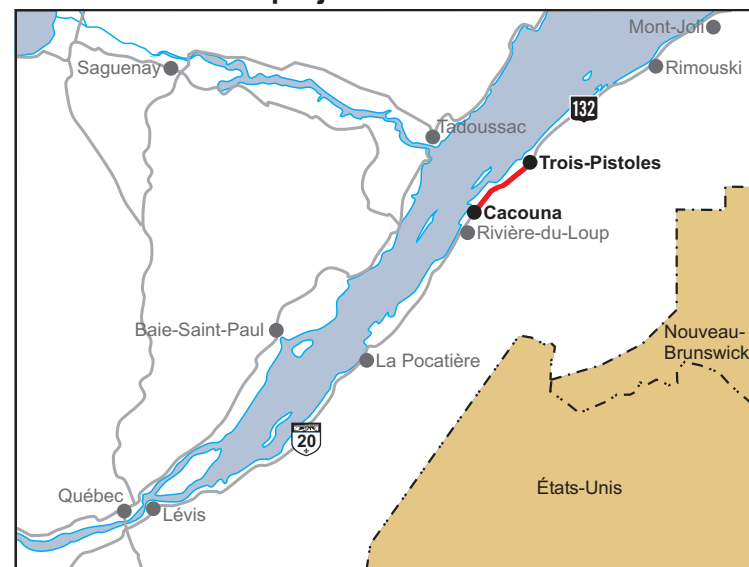
Pour sa part, le programme de suivi environnemental évaluerait la qualité de l'eau des puits des résidences situées à proximité de l'infrastructure autoroutière, des puits d'alimentation en eau pour usage agricole et de la prise d'eau potable de la ville de Trois-Pistoles. De plus, le programme analyserait les niveaux sonores ambiants pour vérifier leur acceptabilité. Ce suivi serait effectué avant, pendant et après la période de construction de l'infrastructure autoroutière.

Figure 1 Les variantes de tracé du projet de prolongement de l'autoroute 20

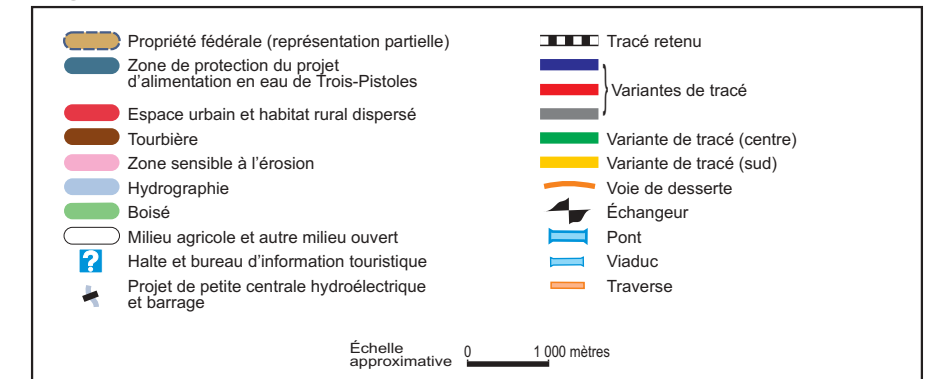


Sources : adaptée des documents déposés PR3.1, annexe 2, PR3.3, carte 10, DA2 et DQ3.1.

La localisation du projet



Légende



Les préoccupations et les opinions des participants

Un projet réclamé par le milieu

La plupart des participants appuient le projet de prolongement de l'autoroute 20 vers l'est. Selon la Table des préfets du Bas-Saint-Laurent, la région a grand besoin d'un lien autoroutier efficace, rapide et sécuritaire avec les grands centres urbains de Montréal et Québec (mémoire, p. 3). Le Comité de relance du prolongement de l'autoroute 20 vers l'est regroupe 28 membres actifs de la région issus du milieu municipal, de chambres de commerce, d'organismes socio-économiques et d'un organisme parapublic. Ce comité estime que le lien autoroutier Rivière-du-Loup–Mont-Joli est une priorité depuis une trentaine d'années : « le prolongement de l'autoroute 20 fait partie de nos préoccupations. Nous y travaillons depuis longtemps et nous y tenons ardemment » (mémoire, p. 1-2). Plusieurs membres de ce comité ont exprimé individuellement leur opinion et ont ajouté leur voix à celui-ci pour réclamer le prolongement de l'autoroute 20.

Cependant, quelques participants ont une opinion plus mitigée face au projet. Même si le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent admet que l'attente d'un lien autoroutier avec le reste du Québec a profondément marqué la population de la région, il émet des réserves quant à la justification du projet :

Depuis une vingtaine d'années, le projet autoroutier entre Cacouna et Rimouski fait partie de la culture régionale. Bien avant de se concrétiser, ce projet existait et existe toujours dans l'imaginaire de la plupart des Bas-Laurentiens. [...] Sans rejeter totalement le prolongement de l'autoroute 20, le Conseil estime que [...] aucun des documents consultés ne nous permet actuellement de conclure que le prolongement est la meilleure solution. (Mémoire, p. 2 et 5)

Un citoyen estime pour sa part que des aménagements à la route 132 suffiraient à en améliorer les conditions routières à moindre coût. La venue de l'autoroute dans son voisinage l'incommode :

[...] les tracés, c'est imposé, ce n'est pas demander : est-ce que vous êtes intéressés oui ou non ? [...] Quand même si on a des chemins de desserte et tout, on va être poigné toujours avec la 20 au sud, puis le chemin de fer à peu près à cent pieds de ma maison, puis la 132 qu'on entend journalièrement. [...] C'est difficile d'accepter. (M. Yvan Pettigrew, séance du 10 juin 2002, p. 74-75)

La sécurité routière

La sécurité des usagers de la route 132 inquiète. La Ville de Rimouski a bien exprimé l'impatience des gens de la région à voir les conditions routières s'améliorer entre Cacouna et Trois-Pistoles : « Il faut construire maintenant et au plus vite pour mettre fin à cette hécatombe de perte de vies humaines, de blessés graves et de familles décimées » (mémoire). De plus, le représentant de la Chambre de commerce de Rimouski en fait une question d'équité : « Les gens du Bas-Saint-Laurent ont le droit de circuler de façon sécuritaire comme tous les autres citoyens du Québec » (M. Yvan Bujold, séance du 11 juin 2002, p. 23).

Les conditions routières hivernales seraient ainsi responsables d'un grand nombre d'accidents : « quiconque passe régulièrement dans la région l'hiver sait les difficultés que cause la poudrière sur le bord du fleuve » (mémoire de M^{me} Catherine Broué, p. 2). Dans ces conditions, les usagers de la route 132 appréhendent de circuler entre Rimouski et Rivière-du-Loup : « il est fréquent qu'un sentiment d'insécurité s'installe et accompagne le conducteur lors de son parcours » (mémoire de la Table des préfets du Bas-Saint-Laurent, p. 4). C'est pourquoi la Direction de la santé publique, de la planification et de l'évaluation de la Régie régionale de la santé et des services sociaux du Bas-Saint-Laurent demande, à l'égard du projet du MTQ, que « des efforts particuliers [soient] faits pour maximaliser la facilité de l'entretien hivernal » (mémoire, p. 10). La MRC des Basques suggère pour sa part qu'une attention particulière soit portée aux zones boisées le long de l'emprise afin de maximaliser leur efficacité comme haies brise-vent ainsi que leur harmonisation avec le milieu naturel (mémoire, p. 19).

Selon les participants, les conflits entre usagers seraient un autre élément du problème de sécurité sur la route 132. Quelques-uns estiment que le prolongement de l'autoroute 20 permettrait de faciliter les déplacements de la machinerie agricole sur la route 132 dans ce secteur (mémoires de M^{me} et M. Grand'Maison et de la Table des préfets du Bas-Saint-Laurent, p. 2 et 8). Le Syndicat de l'Union des producteurs agricoles (UPA) Des Islets est conscient de cette partie du problème : « Qui dit véhicule lent dit incompatibilité avec une circulation à une vitesse permise de 90 km/h » (mémoire, p. 2). La présence de camions semble aussi une source de conflits avec les autres usagers de la route 132 (mémoires de la Table des préfets du Bas-Saint-Laurent, p. 4 et 7, de la MRC des Basques, p. 4 et du Syndicat de l'UPA Des Islets, p. 2), notamment les conducteurs âgés de plus en plus nombreux dans la région (M. Marc Saint-Laurent, séance du 10 juin 2002, p. 42). L'effet combiné des conditions hivernales et des conflits d'usages rend la situation d'autant plus difficile : « Il suffit de rouler sur la route 132 entre Rivière-du-Loup et Le Bic, en plein hiver et derrière un véhicule lourd pour vraiment être en mesure de jauger tous les risques encourus par les automobilistes » (mémoire de la Société de promotion économique de Rimouski, p. 2).

Par ailleurs, certains participants mentionnent que le niveau de service de cette route est problématique : « Force est de constater que la fluidité est déficiente sur la 132. [...] Une

situation qui augmente considérablement les risques d'accidents » (M. Jacques Michaud, séance du 10 juin 2002, p. 63). C'est pendant la saison estivale que la circulation est la plus dense : « de juin à septembre, l'afflux de touristes dans la région du Bas-Saint-Laurent contribue à faire de la route 132 un véritable enfer pour les automobilistes » (mémoire du Comité de relance pour le prolongement de l'autoroute 20 vers l'est, p. 5). Il semblerait, selon la Chambre de commerce de Rimouski, que cette situation donne mauvaise réputation à la région auprès des touristes qui risquent d'être victimes d'un accident de la route lors de leur passage : « comme marketing, je peux vous garantir que ça a un effet dévastateur sur notre région » (M. Yvan Bujold, séance du 11 juin 2002, p. 26).

Pour toutes ces raisons, plusieurs participants ont souligné le caractère essentiel des améliorations qui sont prévues par le MTQ sur la route 132 et demandent que ces travaux soient réalisés dans les plus brefs délais (mémoires de la municipalité du village de Saint-Georges-de-Cacouna, de la Table des préfets du Bas-Saint-Laurent, p. 2 et du Syndicat de l'UPA Des Islets, p. 2).

D'ailleurs, plusieurs sont d'avis que la route 132 devrait, à la suite de la réalisation du projet, continuer d'accueillir les touristes intéressés au côté pittoresque du Bas-Saint-Laurent :

La route 132 est une route touristique qui se doit de par sa vocation d'attirer une clientèle qui veut prendre le temps de regarder, d'observer les magnifiques paysages de notre région et d'arrêter pour découvrir nos produits et sites d'intérêts. Les gens qui emprunteront cette route auront un sentiment de sécurité et n'auront pas l'impression d'être bousculés dans leur visite.
(Mémoire de la Table des préfets du Bas-Saint-Laurent, p. 7)

La desserte d'une région

Au cours de l'audience, un sentiment d'isolement a maintes fois été exprimé par les participants (mémoires de la Table des préfets du Bas-Saint-Laurent, p. 10, de la Société de promotion économique de Rimouski, p. 2, de la Ville de Matane et de la Ville de Rimouski). Selon le Centre local de développement Rimouski-Neigette, la route 132, principal lien routier de la région du Bas-Saint-Laurent, « ne répond plus depuis plusieurs années aux divers besoins des industriels, des camionneurs et de la population en général » (mémoire, p. 4). Cet élément inquiète particulièrement tous les acteurs des milieux économique et municipal, y compris ceux localisés à l'est du projet à l'étude.

D'ailleurs, l'éventuelle construction des autres tronçons de l'autoroute 20 préoccupe nombre de participants : « Le réseau routier bas-laurentien ne saurait trouver un sens logique que lorsque cette autoroute aura forme d'un trait continu entre Cacouna et Le Bic » (mémoire de la Société de promotion économique de Rimouski, p. 1). De plus, le Comité de relance pour le prolongement de l'autoroute 20 vers l'est estime que les délais prévus par le MTQ pourraient être raccourcis : « Si on a réellement la volonté au gouver-

nement de faire en sorte de joindre Cacouna au Bic, on pourrait réaliser ce projet-là dans une période beaucoup plus courte qu'on semble vouloir nous dire » (M. Jacques Hamel, séance du 11 juin 2002, p. 76). De même, l'autoroute 20 est très attendue au-delà du Bic : « La région, la population, tous les acteurs socio-économiques du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie revendiquent à grands cris le prolongement de l'autoroute 20 jusqu'à Mont-Joli » (mémoire de la Ville de Rimouski). Selon certains, l'autoroute 20 permettrait, une fois complétée, d'améliorer également la desserte de la Gaspésie (mémoire de la Ville de Matane, p. 3 et M. Alain Dumas, séance du 11 juin 2002, p. 55) ainsi que du nord-est du Nouveau-Brunswick (mémoire de la Ville de Rimouski).

Par ailleurs, le porte-parole du Centre local de développement Rimouski-Neigette a souligné que la région du Bas-Saint-Laurent accuse « des écarts structurels de revenus, d'emplois et de chômage par rapport à la moyenne québécoise » (M. Serge Ouellet, séance du 11 juin 2002, p. 61). Bien que plusieurs concèdent qu'une autoroute n'est pas l'unique facteur de développement économique d'une région, la majorité des participants du milieu économique croient que la desserte efficace de la région du Bas-Saint-Laurent par le réseau routier est primordiale pour son développement économique. Le mémoire de la Ville de Mont-Joli souligne : « Une région-ressource comme la nôtre ne pouvant compter sur une autoroute est pratiquement condamnée à mourir à petit feu » (mémoire, p. 2). Pour une participante, le projet d'autoroute apparaît l'élément majeur qui aura des répercussions sur le plan économique régional pour les cinquante à cent prochaines années (M^{me} Caroline Beaulieu, séance du 11 juin 2002, p. 66).

Les acteurs des milieux économique et municipal sont d'avis que, pour être compétitive sur les plans national et international, la région doit nécessairement bénéficier d'un réseau routier moderne et efficace. Pour les agents de développement économique, l'efficacité du réseau routier constitue en outre un élément important de la décision d'implanter une entreprise. Dans la situation actuelle, la Société de promotion économique de Rimouski croit que l'absence de lien autoroutier continu dans la région décourage les investisseurs : « au point de vue industriel, [...] l'effet psychologique est toujours là [...] du grand trait qui manque entre Cacouna et Rimouski » (M. Michel Huot, séance du 11 juin 2002, p. 59).

En favorisant le développement économique de cette région éloignée des grands centres, le prolongement de l'autoroute 20 permettrait également d'offrir des « emplois durables et de qualité dans toutes les sphères d'activité économique » (M. Mathieu Truchon, séance du 11 juin 2002, p. 69). Selon plusieurs, ces emplois représentent un atout important pour inciter les jeunes à demeurer dans la région ou à venir s'y installer. Le Comité de relance pour le prolongement de l'autoroute 20 vers l'est explique :

Nous sommes conscients [...] que l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli ne peut seule renverser la vapeur, mais sa présence, que nous associons étroitement au développement économique de la région, empêchera

l'hémorragie démographique de se poursuivre. Une région qui se vide de ses jeunes est une région qui se meurt.

(Mémoire, p. 4)

L'intérêt d'un échangeur pour Notre-Dame-des-Neiges

Selon plusieurs, le secteur de Notre-Dame-des-Neiges situé à l'est de la route Drapeau est un pôle démographique, économique et touristique d'importance (mémoires du Centre local de développement des Basques, p. 1, des Fermes Léonard et Antoinette Rioux inc., p. 5, de la Table des préfets du Bas-Saint-Laurent, p. 8 et de la municipalité de Sainte-Rita). La municipalité de Notre-Dame-des-Neiges, qui craint les répercussions négatives du projet, estime qu'un échangeur serait justifié sur son territoire afin qu'il « ne prenne l'allure d'un ghetto socio-économique tant en été qu'en hiver à cause du passage de l'autoroute 20 » (mémoire p. 5). Le monde municipal, tout comme le milieu économique de la région, a appuyé cette demande mais est d'avis que ce nouvel échangeur ne devrait pas se substituer à ceux prévus (mémoire de la MRC des Basques, p. 6-20 et M^{me} Chantal Bélanger-Bouchard, séance du 10 juin 2002, p. 25).

La MRC des Basques appréhende la fermeture de commerces ainsi qu'une fuite commerciale vers Rivière-du-Loup. Elle estime en outre que, « sans un échangeur à la route Drapeau, l'autoroute 20 ne jouera pas son rôle de favoriser des transports efficaces dans notre milieu ni celui d'enlever le camionnage lourd sur la 132 ». Elle souhaite également que « le projet d'autoroute ne vienne pas déstructurer la communauté villageoise de Notre-Dame-des-Neiges et, par le fait même, affaiblir l'économie et la vie communautaire de la région des Basques et du Bas-Saint-Laurent ». Comme plusieurs participants, elle souligne l'importance de tenir compte du caractère rural du milieu, eu égard à la Politique nationale de la ruralité (mémoires de la MRC des Basques, p. 13, 16 et 20, de la municipalité de Saint-Éloi, de la Jeune Chambre des Basques et de la municipalité de Sainte-Rita).

Par ailleurs, plusieurs ont souligné l'importance qu'ils accordent à la halte touristique localisée sur la route 132. Cette halte favorise selon eux l'achalandage touristique puisqu'elle constitue une porte d'entrée pour la région (mémoires de la Table des préfets du Bas-Saint-Laurent, p. 8, du Centre local de développement des Basques, p. 2 et de la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges, p. 5). La représentante de la Jeune Chambre des Basques précise à cet égard : « Je pense que, si l'échangeur n'est pas là, ce sera suffisant pour faire fuir le touriste. Et c'est un risque qu'on ne peut pas prendre, étant une région qui a une économie très précaire, qui vit beaucoup du tourisme » (M^{me} Caroline Beaulieu, séance du 11 juin, p. 67). Et la MRC des Basques d'ajouter :

Le site contribue à renforcer le Bas-Saint-Laurent comme destination touristique (et non simplement comme lieu de passage) et joue ainsi un rôle clé dans le développement de notre industrie touristique. Il est pressenti pour accueillir un poste d'accueil du Parc marin Saguenay-Saint-Laurent. Par

ailleurs, il faut souligner que le prolongement futur de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles risque de briser l'effet structurant de cet équipement. La MRC souhaite donc qu'une sortie d'autoroute soit réalisée dans Notre-Dame-des-Neiges, à l'ouest de la ville de Trois-Pistoles. (Mémoire, p. 15)

Un tracé préoccupant à certains égards

De nombreux participants demeurent cependant en profond désaccord avec certains segments du tracé retenu et plusieurs demandent des modifications afin d'en minimiser les impacts.

Des problèmes d'exploitation pour certaines entreprises

D'une manière générale, les consultations du MTQ avec le milieu agricole semblent avoir porté fruits comme le mentionne le Syndicat de l'UPA Des Islets : « Nous croyons que ce tracé est celui qui aura le moins d'impact sur le territoire agricole » (mémoire, p. 3). Néanmoins, quelques producteurs agricoles ont souligné l'importance des impacts du projet sur leur exploitation :

Nous avons investi temps, argent, amour et persévérance à labourer, amender, semer, surveiller, sarcler, protéger, pleurer, espérer et récolter depuis 1968 chaque champ situé sur le versant ouest de la rivière des Trois Pistoles. [...] Chacune des variantes aurait à peu près le même impact sur la perte de terres agricoles et de revenus. (Mémoire des Fermes Léonard et Antoinette Rioux inc, p. 2)

Certains anticipent des difficultés d'accès à leurs terres malgré l'aménagement de voies de desserte et de passages agricoles (mémoires de la corporation Les Apôtres de l'amour infini, de M^{me} et M. Grand'Maison, des Fermes Léonard et Antoinette Rioux inc., p. 3 et M. Jean-Paul Marquis, séance du 6 mai 2002, p. 11).

Le tracé proposé par le MTQ pourrait également porter atteinte aux opérations d'une usine de transformation du bois située à L'Isle-Verte. La présence d'un viaduc sur le terrain de cette entreprise nuirait à l'utilisation d'une zone de chargement ferroviaire aménagée pour le transport de ses produits. De plus, son dépôt de matière ligneuse ainsi que son aire d'entreposage seraient touchés par le projet et ses possibilités d'expansion, compromises. Afin de régler ces problèmes, l'entreprise demande que l'autoroute soit légèrement déplacée vers le sud et que soit construite d'abord la demi-emprise sud plutôt que celle située au nord (mémoire des Produits forestiers Dubé inc.). Cette solution serait la meilleure selon elle : « ça va régler de beaucoup les problèmes immédiats, parce qu'on serait capable d'opérer tout de suite, puis ça nuirait pas, pas du tout » (M. Francis Avoine, séance du 11 juin 2002, p. 40).

Le propriétaire de Tourbière Réal Michaud et Fils inc. propose également un autre tracé dans le secteur où est située son entreprise. Il estime que le projet du MTQ empêcherait le développement prévu de son entreprise. Ses déplacements seraient allongés et une aire d'entreposage devrait être déplacée, ce qui occasionnerait des coûts supplémentaires qui pourraient menacer l'avenir de son entreprise. Des pertes de revenus seraient encourues puisque le tracé empiéterait sur une crête rocheuse et un boisé dont il peut tirer profit. Le propriétaire de cette entreprise souligne également que ses voisins immédiats auraient des difficultés d'accès à leurs terres (mémoire, p. 1, 2 et 4 et M. Réal Michaud, séance du 10 juin 2002, p. 50).

Une source d'eau à préserver

Un autre élément qui inquiète les participants vise la nappe d'eau souterraine située sur la rive ouest de la rivière des Trois Pistoles. Le projet du MTQ éviterait toutefois de passer au-dessus de l'aire d'alimentation d'un puits de captage que la Ville de Trois-Pistoles projette d'utiliser pour son approvisionnement en eau potable. Au cours de l'audience, elle a demandé, appuyée par plusieurs participants, que le tracé de l'autoroute tienne compte de ce fait :

[...] cette réserve constitue une richesse pour la collectivité en répondant aux besoins des générations actuelles et futures. Même si le projet de la Ville de Trois-Pistoles est abandonné, ce qui est fort peu probable, cette nappe sera toujours disponible et pourra servir en cas de nécessité. [...] Il s'agit d'un enjeu environnemental et social fondamental.
(Mémoire)

En revanche, le tracé de l'autoroute, en contournant la nappe d'eau souterraine dans ce secteur, décrit des courbes qui amènent certains citoyens à s'interroger sur l'aspect sécuritaire du projet (mémoire des Ami(e)s de la rivière des Trois Pistoles, p. 3). À ce propos, la MRC des Basques anticipe un risque accru de déversements accidentels aux abords de la rivière (mémoire, p. 8).

La traversée de la rivière des Trois Pistoles

Quoique le prolongement de l'autoroute 20 leur apparaisse souhaitable pour la région du Bas-Saint-Laurent, la traversée de la rivière des Trois Pistoles constitue un problème de taille pour de nombreux participants qui demandent que le tracé soit modifié dans ce secteur. Un résidant fait part de son inquiétude à l'égard du passage de l'autoroute dans la vallée de la rivière des Trois Pistoles :

[...] il s'y trouve à la fois une petite communauté unique, rassemblée près de l'église et le long de la rivière dans des maisons anciennes et coquettes, un sentier pédestre superbe et de plus en plus fréquenté, chaque année, de même qu'une des plus magnifiques vallées que la région puisse offrir au visiteur.

[...] le tracé proposé me semble généralement judicieux [...] Toutefois, un des choix proposés, celui concernant le franchissement de la rivière des Trois Pistoles, me semble injustifiable, inconséquent, pour ne pas dire catégoriquement scandaleux.

(Mémoire de M. Étienne Proulx)

Pour les résidants de la route du Sault, la présence du pont est inacceptable. Le Groupe de citoyens de la rivière des Trois Pistoles, qui représente quelque cinquante résidants du village, allègue :

Non seulement la construction d'un pont d'une telle envergure viendrait altérer irrémédiablement un site naturel d'une grande beauté et d'un très fort potentiel récréotouristique, mais elle viendrait écraser toute la partie sud du village sous une infrastructure gigantesque. La vie sociale et communautaire de la population concernée en serait affectée dramatiquement.

(Mémoire, p. 2)

Les arguments relatifs à la protection du territoire agricole et les difficultés géotechniques invoqués par le promoteur pour décliner les autres variantes de tracé soulèvent chez les résidants du village de Rivière-Trois-Pistoles de vives réactions (mémoires du Groupe de citoyens de la rivière des Trois Pistoles, p. 8-10, de M. Michel Lacroix, de M^{me} Élisabeth Rousseau et de M. Étienne Proulx). De nombreux citoyens demeurent perplexes : « L'étude d'impact sur l'environnement, pour ce qui concerne la traversée de la rivière des Trois Pistoles, minimise très fortement les conséquences sur le milieu naturel et humain, de même que sur le paysage et le climat sonore » (mémoire du Groupe de citoyens de la rivière des Trois Pistoles, p. 5).

Pour eux, le tracé devrait davantage tenir compte des éléments qui constituent leur milieu de vie : « Il faut trouver et choisir les solutions qui contribuent à améliorer notre situation commune et ajoutent à l'héritage que nos ancêtres ont su bâtir » (mémoire de M. Berthier Desjardins). Pour un citoyen, « cette autoroute risque très vite d'apparaître comme une catastrophe sociale, économique et environnementale » (mémoire de M. Michel Desjardins).

Ils appréhendent également les impacts liés à la construction d'une infrastructure de cette importance (M. Gaston Desjardins, séance du 10 juin 2002, p. 33). De plus, les impacts sur le paysage leur apparaissent irréparables :

Car un paysage n'est pas une carte postale [...] Il y a là tout un patrimoine sensible chargé du vécu social, communautaire et dont la richesse symbolique dépasse de beaucoup l'appréciation faite par le voyageur pressé ou même par le touriste. [...] ce sont des aspects qui peuvent compter parmi les plus grandes richesses de la vie.

(Mémoire du Groupe de citoyens de la rivière des Trois Pistoles, p. 6)

L'évaluation du climat sonore faite par le MTQ ne semble pas par ailleurs correspondre à leur réalité :

[...] l'unité de mesure en décibels et les normes afférentes tiennent pour nous de l'abstraction pure. [...] Un cerveau humain n'est pas une machine à mesurer des sons. [...] Dans la perception des bruits, c'est le corps tout entier qui est interpellé, sa sensibilité, ses états d'âme, ses prédispositions affectives, sa culture, ses goûts [...] Ce qui fait problème ici [...] c'est la multiplication des bruits parasites.

(*Ibid.*, p. 8)

Une autre réserve vis-à-vis de la traversée de la rivière est que l'étude d'impact du MTQ ne considère pas la problématique d'ensemble pour la rivière des Trois Pistoles. Selon plusieurs, elle devrait considérer les éléments qui perturbent déjà l'environnement : les lignes à haute tension d'Hydro-Québec, l'usine Tembec, le projet de petite centrale hydroélectrique à proximité, le passage récent de lignes électriques en bordure de la route du Sault, la route 132 et le chemin de fer du CN (mémoires de M^{me} Catherine Broué, p. 5, des Ami(e)s de la rivière des Trois Pistoles, p. 5, de M. Michel Lacroix et de M^{me} Élisabeth Rousseau). Le Groupe de citoyens de la rivière des Trois Pistoles soutient :

[...] si l'on ajoute l'éventuel passage de l'autoroute [...] c'est l'ensemble du site naturel [...] qui sera détruit. Aussi nous apparaît-il grandement préférable de faire passer l'autoroute sur la portion déjà affectée, plutôt que d'échelonner les éléments négatifs sur l'ensemble du parcours. [...] Nous demandons donc [...] que soit reconsidéré le tracé retenu par le MTQ, de façon à privilégier un des parcours propres à contourner le village et le site naturel de la rivière. [...] Une autoroute soit, mais pas à tout prix !

(Mémoire, p. 14 et 15)

Par ailleurs, plusieurs ont encore en mémoire la réfection de la route 132 il y a plusieurs années, qui a laissé des traces (*ibid.*, p. 4). Les impacts socio-économiques de cette nouvelle infrastructure les inquiètent donc grandement. À ce propos, Les Ami(e)s de la rivière des Trois Pistoles demande que soit préservée l'intégrité du territoire acquis par la municipalité à des fins d'aménagement récréotouristique dans ce secteur :

Ce territoire classifié au schéma d'aménagement de la MRC des Basques comme comportant des éléments d'intérêt écologique, esthétique et historique se doit d'être développé de façon harmonieuse pour les citoyens d'aujourd'hui et les générations à venir. [...] nous croyons qu'il devrait être développé et mis en valeur pour le développement économique durable de la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges, de Trois-Pistoles et de la région des Basques.

(Mémoire, p. 2 et 6)

Les berges de la rivière des Trois Pistoles sont en effet occupées en partie par des aménagements récréotouristiques qui risquent, selon les citoyens du secteur, d'être

désertés par les visiteurs (mémoires de M^{me} Élisabeth Rousseau et de MM. Étienne et Michel Desjardins). Ils anticipent que, sur les plans visuel et sonore, « un pont à cet endroit détruirait à tout jamais le potentiel touristique et la qualité de vie dans la vallée » (mémoire des Ami(e)s de la rivière des Trois Pistoles, p. 3).

À cet effet, une participante fréquentant la région demande « une concertation de bonne foi entre tous les intervenants [...] afin d'élaborer un plan de développement global, cohérent et durable de façon à ce que les choix définitifs du tracé autoroutier ne compromettent pas le développement touristique de la région ni le bien-fondé du prolongement de l'autoroute même » (mémoire de M^{me} Catherine Broué, p. 6).

Lors de la présentation de son mémoire, la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges a également exprimé son inquiétude en ce qui concerne cette portion du tracé retenu. Elle estime que les voies autoroutières passeraient trop près des résidences situées sur la rive est de la rivière, spécialement en considérant qu'un deuxième pont pourrait être ajouté au nord ultérieurement : « force est de constater que nos citoyens et citoyennes sont inquiets par la traversée proposée de la rivière [...] Ceci mérite qu'on se penche un peu plus sur ces éléments afin de préserver la population résidante dans le secteur » (mémoire, p. 3-4).

Les citoyens du secteur se sentent lésés et manifestent leur impuissance face à l'ampleur du projet et des appuis qu'il obtient : « nous voulons simplement faire état de la disparité des forces en présence et des sentiments que cela peut susciter en nous » (mémoire du Groupe de citoyens de la rivière des Trois Pistoles, p. 2).

Un citoyen résume :

Il serait immoral d'entreprendre et de réaliser un projet qui, sans raison valable, obligera une partie de la population à accepter une éternité de bruits assaillants, des tonnes de béton dans leurs voisinages immédiats, la réduction à zéro de la valeur marchande de leurs propriétés, et la destruction complète de leur qualité de vie.

(Mémoire de M. Berthier Desjardins)

En bref

La plupart des participants attendent avec impatience la réalisation du projet. Pour les acteurs socio-économiques du Bas-Saint-Laurent et les représentants du monde municipal, la venue de l'autoroute permettrait une amélioration notable de la sécurité routière, ainsi qu'une meilleure liaison entre la région et les grands centres urbains du Québec. La route 132 pourrait alors conserver un caractère plus pittoresque, propre à accueillir les touristes. Il n'en demeure pas moins que la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges et la MRC des Basques sont inquiètes des répercussions du projet sur les commerces ainsi que sur la halte et le bureau d'information touristiques situés sur leur territoire.

Malgré que le tracé retenu soit globalement bien accueilli, il demeure que certains segments soulèvent de vives inquiétudes dans le milieu. Par exemple, des entrepreneurs locaux se trouveraient aux prises avec des problèmes d'exploitation significatifs en raison de la venue de l'autoroute dans leur voisinage immédiat. De même, le risque de contamination d'un aquifère dans le secteur de la rivière des Trois Pistoles inquiète plusieurs participants. Enfin, les résidents de ce même secteur s'objectent vigoureusement au tracé retenu pour la portion de la traversée de la rivière. Selon eux, il porterait gravement atteinte à leur qualité de vie, à l'intégrité du village qu'ils habitent ainsi qu'à celle de la rivière.

La commission examine ici le projet sous l'angle des enjeux qu'il soulève. Après avoir analysé la raison d'être du projet selon différents aspects, elle scrute les considérations qui ont mené au choix du tracé.

La raison d'être du projet

De tous les motifs invoqués par le MTQ pour justifier son projet, l'amélioration de la sécurité routière ainsi que les retombées sur le développement économique de la région ont retenu l'attention de la commission.

L'amélioration de la sécurité routière

Le prolongement de l'autoroute 20 jusqu'à Trois-Pistoles constituerait, selon le MTQ, la meilleure solution aux problèmes de circulation observés sur la route 132 dans le segment qui relie Cacouna à Trois-Pistoles.

La route 132 est la principale voie d'accès entre Rivière-du-Loup et Rimouski et elle a en outre pour fonction de faciliter les échanges entre les pôles d'activité plus locaux que sont les municipalités et les villages qu'elle traverse. Elle fait également office de desserte interrégionale majeure en assurant le transport des personnes et des marchandises qui transitent entre l'est et l'ouest du Québec. Les débits de circulation journaliers moyens annuels (DJMA), selon l'endroit où l'on se situe sur le parcours entre Cacouna et Trois-Pistoles, varient d'environ 4 700 à 6 700 véhicules. La circulation de transit accapare 80 % du débit, dont 16 % à 20 % est constitué du camionnage (documents déposés PR3.1, annexe 2, p. 3 et DA5, p. 6 et M. Berthold Bussièrès, séance du 7 mai 2002, p. 22 et 24).

Le profil de la circulation sur cette route est de type touristique, c'est-à-dire une circulation beaucoup plus élevée en été (155 % du DJMA) qu'en hiver (60 % du DJMA). En été, les débits élevés de circulation, qui ont déjà atteint au-delà de 200 % du DJMA (15 100 véhicules en 2001), permettraient peu les dépassements, favoriseraient la formation de nombreux pelotons de voitures et rendraient difficiles les insertions de véhicules sur la route 132 aux 650 accès résidentiels et commerciaux ainsi qu'aux 30 inter-sections que comptent les 28 km de ce tronçon routier. Le trafic local, particulièrement les tracteurs de ferme et la machinerie agricole, entrerait régulièrement en conflit avec la circulation de transit. En hiver, la poudrierie nuirait considérablement à la visibilité et créerait des lames de neige sur la chaussée dans les secteurs ruraux. Ainsi, en dépit de débits de circulation nettement inférieurs au DJMA durant cette saison, l'analyse des circonstances des accidents révèle que 70 % d'entre eux surviennent durant l'hiver. Les

conflits aux différentes intersections accaparent 35 % des accidents alors que les conditions de la route attribuables au mauvais temps et les pertes de contrôle, peu importe le temps, expliquent respectivement 22 % et 39 % d'entre eux (documents déposés PR3, p. 2 et DA20, Étude de sécurité, p. 3-4 et M. Berthold Bussièrès, séance du 7 mai 2002, p. 24 et 26).

Les deux études de sécurité menées par le Ministère entre 1992 et 2001 révèlent que, bien qu'affichant une légère tendance à la baisse, le nombre annuel d'accidents sur la route 132 est relativement stable, soit une moyenne de 70 par année. Le taux d'accidents (1,26 accident par million de véhicules et par kilomètre) est comparable à la moyenne québécoise pour ce type de route, soit 1,2. Toutefois, la gravité des accidents y est beaucoup plus élevée. Les accidents mortels et graves ont une représentation deux fois plus élevée que la moyenne nationale. L'indice de gravité des accidents de 2,49 indique qu'ils se produisent à vitesse élevée. L'indice moyen québécois pour ce type de route est de 1,9. Ces études mentionnent également que les accidents dépassent le seuil critique en six endroits sur la route, soit le seuil au-dessus duquel le nombre d'accidents est considéré anormalement élevé. Ces endroits sont majoritairement des courbes dont le rayon n'est pas standard. Il s'agit des courbes à Moïse, de la Pointe à la Loupe, du Garage Caron et de la Poissonnerie du Verseau II (figure 1) (documents déposés PR3, p. 3, PR3.1, annexe 2, p. 7 et DA20, Étude de sécurité, p. 5 et 8).

Le MTQ reconnaît que, si aucune mesure n'était envisagée dès maintenant pour corriger la situation, elle ne ferait qu'empirer compte tenu de l'augmentation prévisible des débits de circulation qu'il évalue à 1,5 % par année d'ici 2015, année à partir de laquelle les débits pourraient commencer à se stabiliser (M. Berthold Bussièrès, séance du 7 mai 2002, p. 23).

La recherche de solutions

L'analyse de l'état de la situation sur la route 132 a amené le MTQ à considérer un certain nombre d'interventions dans le corridor actuel afin de réduire les conflits entre le trafic local et celui de transit et d'améliorer le niveau de service considéré comme très déficient à plusieurs endroits sur ce segment de route. Son objectif est de réduire à terme le nombre et la gravité des accidents. Le réaménagement de la route 132 de même que la construction d'une autoroute sont au nombre des solutions examinées.

L'analyse des caractéristiques géométriques actuelles de la route 132 a orienté le MTQ vers des solutions visant son réaménagement d'ensemble. De simples améliorations ponctuelles apportées au réseau actuel ont vite été écartées principalement parce qu'elles ne permettraient pas d'accroître la capacité du réseau pour ainsi faire face à l'accroissement prévisible des débits de circulation. Ainsi, six options de réaménagement de la route 132 ont été étudiées. Les deux premières prévoyaient de maintenir une voie de circulation par direction dans le corridor actuel de la route 132 avec la possibilité de contourner ou non les milieux urbanisés. Les quatre autres planifiaient de construire deux

voies de circulation dans chaque direction dans le corridor actuel, avec ou sans terre plein central, et là encore avec la possibilité de contourner ou non les milieux urbanisés. Il ressort de l'évaluation de ces différents scénarios que les principales causes d'accidents ne seraient pas pour autant atténuées. Pour le promoteur, les problèmes de virage à gauche et d'insertion aux différents accès demeurerait, de même que l'occurrence de poudrière. Par ailleurs, le temps de parcours des usagers en transit ne serait pas pour autant amélioré. À cela s'ajouteraient l'acquisition de plusieurs propriétés bâties ou leur rapprochement de la route, l'augmentation de l'effet de barrière de la route 132 dans les villes et villages ainsi que des répercussions financières pour les municipalités qui, dans le cas où des voies de contournement seraient aménagées, se verraient confier la propriété des segments de route délaissés ainsi que leur entretien (document déposé DA11 et M. Berthold Bussières, séance du 7 mai 2002, p. 12-15).

Selon le MTQ, le prolongement de l'autoroute 20 comporterait sur le plan de la sécurité, un net avantage sur les autres options de réaménagement de la route 132. La voie rapide qui serait ainsi offerte à la circulation de transit déchargerait la route 132 d'un débit de circulation important, dont notamment la majeure partie du trafic des véhicules lourds. Ainsi, les risques d'accidents sur la route 132 attribuables aux nombreux accès, aux virages à gauche et aux excès de vitesse seraient atténués. Par ailleurs, le projet emprunterait plus de secteurs boisés, ce qui le mettrait à l'abri de la poudrière. Ainsi, le Ministère évalue que, sur les deux routes, soit la route 132 et l'autoroute 20, en ne considérant que les débits actuels de circulation, le nombre d'accidents annuels serait ramené aux alentours de 40 à 50, ce qui représente une diminution de 28 % à 42 % du nombre moyen d'accidents actuellement observés sur la route 132 (M. Berthold Bussières, séance du 7 mai 2002, p. 26).

Une évaluation récente du niveau de sécurité de la route 132 et de l'autoroute 20 entre Le Bic et Rimouski démontre qu'en intégrant les résultats des deux axes routiers le nombre d'accidents a diminué par rapport à ce qui était observé avant la construction du tronçon d'autoroute. C'est près de 12 accidents annuellement qui ont été évités, soit environ 30 % de moins que la situation qui existait dans ce secteur. Cependant, le Ministère retient de cette évaluation que le taux d'accidents sur la route 132 est demeuré semblable malgré la construction d'un tronçon autoroutier en raison du fait que le nombre d'accidents a diminué dans la même proportion que les débits de circulation. Il y a toutefois été observé une légère réduction de la gravité des accidents. Il conclut que, pour les usagers de la route 132 et pour les citoyens qui y résident, le gain se situe davantage dans l'amélioration de leur qualité de vie grâce à l'apaisement de la circulation obtenu par la diminution des débits de circulation et par l'interdiction de circuler faite au camionnage de transit. Pour les usagers de l'autoroute 20, leur exposition au risque d'accidents est beaucoup plus faible comme l'indiquent les résultats de l'évaluation alors que le taux d'accidents est passé de 1,70 à 0,76 de 1992 à 2001 (document déposé DA7, p. 5).

Sur la base de ces résultats probants, il appert que le prolongement de l'autoroute 20 devrait entraîner une amélioration tangible de la sécurité routière dans le secteur compris

entre Cacouna et Trois-Pistoles, notamment quant à la gravité des accidents et à leur nombre absolu. À cela s'ajoutent les bénéfices que rapporteraient les travaux d'amélioration que le MTQ compte réaliser sur la route 132 puisqu'un projet de construction de voie de dépassement en direction ouest figure à la programmation quinquennale du Ministère à la hauteur de L'Isle-Verte. Y sont également prévus des corrections au profil vertical de la route à la courbe de la Pointe à la Loupe ainsi que des travaux de surfacage de la route et d'asphaltage des accotements sur six kilomètres à Saint-Georges-de-Cacouna, L'Isle-Verte et Notre-Dame-des-Neiges (document déposé DA13).

- ◆ *La commission considère que l'accroissement prévisible des débits de circulation sur la route 132 entre Cacouna et Trois-Pistoles requiert, comme le planifie le ministère des Transports, une intervention à court terme pour éviter que la sécurité routière ne s'y détériore davantage.*
- ◆ *La commission reconnaît que le prolongement de l'autoroute 20 améliorerait la sécurité des usagers de la route dans le secteur compris entre Cacouna et Trois-Pistoles, tout comme la qualité de vie des usagers et des résidants de la route 132 qui ne seraient plus gênés par la circulation de transit.*
- ◆ *La commission estime important que le ministère des Transports exécute les projets d'amélioration et d'entretien de la route 132 planifiés à sa programmation quinquennale dans le secteur compris entre Cacouna et Trois-Pistoles et qu'il exerce un suivi continu de l'état de sécurité de cette route nationale.*

Les retombées du projet sur le développement régional

Le projet autoroutier ne ferait pas que contribuer à améliorer la sécurité des usagers de la route entre Cacouna et Trois-Pistoles. Il est vu également comme un jalon essentiel au développement régional du Bas-Saint-Laurent, voire même de la Gaspésie. Plusieurs participants ont souligné l'effet incitatif du projet sur le développement régional. En s'inscrivant parfaitement bien au Cadre de développement de la région du Bas-Saint-Laurent (document déposé DC4) ainsi qu'à la Politique nationale de la ruralité (Gouvernement du Québec, 2001), ce projet contribuerait selon plusieurs à maintenir la compétitivité des entreprises établies et à soutenir leur expansion.

Si tous les acteurs socio-économiques s'entendent pour réclamer haut et fort le prolongement de l'autoroute 20, d'aucuns craignent toutefois les répercussions négatives du projet sur les activités économiques de leur municipalité. Comme l'autoroute projetée canaliserait la circulation de transit, les commerces qui servent actuellement les usagers de la route 132 se verraient privés d'une bonne partie de leur clientèle, soit celle qui choisirait de poursuivre sur l'autoroute jusqu'à sa fin projetée à Trois-Pistoles. C'est ce qui, entre autres, a incité les MRC de Rivière-du-Loup et des Basques à demander au MTQ, lors de consultations préalables sur le projet, d'ajouter quelques échangeurs aux trois alors planifiés. Le promoteur a acquiescé à la demande de la MRC de Rivière-du-Loup en prévoyant un quatrième échangeur à la fin actuelle de l'autoroute 20 pour relier

la paroisse de Saint-Georges-de-Cacouna, des commerces localisés sur la route 132 et le lieu d'enfouissement sanitaire de Rivière-du-Loup (figure 1). De plus, un cinquième échangeur est projeté à la hauteur de la route du Coteau-des-Érables afin de servir certaines entreprises génératrices d'une circulation importante de véhicules lourds telles la coopérative agricole Agriscar, Les Produits forestiers Dubé inc., Tourbière Ouellet et Fils inc. et quelques entreprises de camionnage. Autrement, ces véhicules lourds se verraient dans l'obligation de circuler dans le centre de la municipalité de L'Isle-Verte dont les rues ne se prêtent pas au passage de tels véhicules.

Le Ministère n'a toutefois pas donné suite à la requête de la MRC des Basques qui, à l'instar notamment de la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges et de la Jeune Chambre des Basques, réclame la construction d'un échangeur à la hauteur de la route Drapeau pour desservir Notre-Dame-des-Neiges.

Deux raisons principales motivent leur demande. Le pôle ouest de Notre-Dame-des-Neiges possède une concentration de population, de commerces, de services touristiques, d'entreprises en transport routier et d'industries. Ce secteur constitue également la porte d'entrée touristique et économique de Trois-Pistoles et de la MRC des Basques (mémoires de la MRC des Basques, p. 8, de la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges, p. 5-6 et de la Jeune Chambre des Basques). Le porte-parole de cette MRC craint particulièrement que, sans échangeur à la route Drapeau, « l'autoroute va créer de fortes fuites commerciales vers Rivière-du-Loup », le principal centre de services régional des citoyens de la MRC des Basques (M. Benoit Rheault, séance du 10 juin 2002, p. 7). Il précise en outre que, sans cet échangeur, l'autoroute 20 ne jouerait pas son rôle de favoriser des transports efficaces et de restreindre le camionnage sur la route 132 :

[...] plusieurs industries et transporteurs lourds du secteur Rivière-Trois-Pistoles [...] font 90 % de leurs transports vers les centres urbains de l'ouest. Et comme certains nous l'ont précisé, devoir retourner vers Trois-Pistoles pour prendre l'autoroute rallonge le trajet vers l'ouest de 10 km [...]. Donc pas question pour eux de retourner à Trois-Pistoles pour prendre l'autoroute. Et encore moins d'aller prendre la côte de la Mer de la route de la Station. [...] L'un d'eux nous mentionnait : « Cette côte est difficile d'accès et de configuration problématique pour le camionnage lourd. Je défends même à mes employés de l'utiliser l'hiver comme l'été. J'ai trois fois plus de chance de sauter mon différentiel dans une côte. J'irai prendre l'autoroute à L'Isle-Verte ou Cacouna s'il le faut ».

(Mémoire de la MRC des Basques, p. 16)

Par ailleurs, fiers de leur halte et de leur bureau d'information touristiques, tous deux localisés sur la route 132 (figure 1), ces participants anticipent, sur la base des prévisions de débit du MTQ, une forte baisse d'achalandage à la suite de la construction de l'autoroute 20. Cette situation pourrait à leur avis être atténuée par l'aménagement d'un échangeur qui leur serait en grande partie destiné. Ces installations touristiques sont exploitées de juin à septembre. Selon les dernières données disponibles, près de 15 000 visi-

teurs fréquentent annuellement le bureau d'information touristique et trois fois plus utilisent l'aire de pique-nique ou les sentiers pédestres et le belvédère qui y sont aménagés. La majorité des utilisateurs, soit trois sur quatre, sont des voyageurs qui se dirigent vers l'est (*addenda* n° 1 au mémoire de la MRC des Basques, p. 6-7 et M. Benoit Rheault, séance du 10 juin 2002, p. 14-15).

Le MTQ invoque notamment des difficultés d'ordre technique pour rejeter la demande de la MRC des Basques. La présence d'une pente importante sur la route Drapeau (18 %), sa capacité portante nettement insuffisante pour respecter les exigences qu'apporterait sa nouvelle vocation de sortie d'autoroute, de même que le caractère problématique de son raccordement à la route 132 sont au nombre des difficultés mentionnées (documents déposés DA27 et DA27.1).

Par ailleurs, le Ministère cherche, dans l'implantation et le réaménagement d'échangeurs autoroutiers, à privilégier les échanges à partir d'un réseau routier hiérarchisé, soit les routes nationales et régionales ou les artères urbaines. En règle générale, aucune autre route ne doit être reliée à l'autoroute par un échangeur (document déposé DA26). En vertu de cette orientation, la route Drapeau ne pourrait être dotée d'un échangeur. Ce n'est cependant pas le cas des autres échangeurs projetés, soit Cacouna, Coteau-des-Érables, Saint-Paul, Saint-Éloi et Trois-Pistoles. De plus, le cadre normatif du MTQ suggère en milieu rural un espacement normal entre les échangeurs de 8 km, qui ne doit jamais être inférieur à 5 km (*ibid.*). En aménageant un échangeur à la route Drapeau, cette norme serait transgressée. L'échangeur plus à l'ouest (route de la Station) et l'échangeur plus à l'est (route 293) seraient respectivement distants de la route Drapeau de 3,4 km et 6,4 km (documents déposés DA27 et DQ1.1, p. 3). Comme le mentionne la MRC des Basques, ce ne serait pas la seule dérogation au cadre normatif du Ministère puisqu'en aménageant un échangeur à l'intersection de la route du Coteau-des-Érables il contreviendrait à cette norme. Près de 4,3 km le séparerait de l'échangeur localisé plus à l'est (Saint-Paul). Tous les autres échangeurs seraient distants l'un de l'autre d'au moins 6,7 km et d'au plus 9,7 km (mémoire, p. 10).

Par ailleurs, le MTQ évalue également que l'économie en distance et en temps pour accéder aux commerces de Notre-Dame-des-Neiges par l'entremise d'une sortie à la route Drapeau serait relativement minime par rapport à ce qu'offrirait l'échangeur de la route de la Station aux automobilistes en provenance de l'ouest. Pour se rendre à la halte touristique, le Ministère évalue qu'en transitant par l'échangeur de la route de la Station ces automobilistes devraient parcourir 500 m de plus qu'avec l'échangeur de la route Drapeau et il leur faudrait 36 secondes supplémentaires. Ces faibles écarts de distance et de temps ne justifieraient pas alors l'investissement de 4,7 M\$ requis pour satisfaire à toutes les exigences techniques d'un tel échangeur, sans compter un surplus de 7,62 ha, dont 3,37 ha de terres agricoles cultivées, qu'il devrait acquérir (document déposé DA27.1, p. 1-3 et tableau 2).

Selon le MTQ, l'un des effets importants du projet serait de rendre la route 132 entre Cacouna et Trois-Pistoles beaucoup plus conviviale à la circulation touristique puisque le trafic lourd en transit serait, en vertu d'une disposition réglementaire, canalisé sur l'autoroute 20. À son avis, une stratégie « agressive » pour intercepter les touristes et les orienter vers la route 132 dès l'échangeur de Saint-Georges-de-Cacouna, pour ceux venant de l'ouest, ou à l'échangeur de Trois-Pistoles (route 293) pour ceux s'y dirigeant serait plus efficace et efficiente. En s'appuyant sur le dynamisme des agents économiques de la région, le véritable enjeu serait d'élaborer une signalisation incitative pour les touristes afin de leur annoncer les installations touristiques accessibles sur la route 132 (document déposé DA27.1, p. 2-3).

Sans sous-estimer les appréhensions du milieu quant aux répercussions que pourrait avoir sur leurs activités locales le prolongement de l'autoroute 20 jusqu'à Trois-Pistoles, il faut reconnaître que l'addition d'un échangeur à la route Drapeau ne pourrait attirer à lui seul, à la halte et au bureau d'information touristiques de Notre-Dame-des-Neiges non plus que dans les commerces locaux, les voyageurs empruntant l'autoroute 20. Ce n'est qu'en jumelant une signalisation touristique appropriée à cet échangeur qu'un voyageur qui connaît sa destination et qui cherche à s'y rendre dans le meilleur temps possible pourrait être incité à fréquenter les installations touristiques ou les commerces annoncés. Il faut admettre que cette signalisation serait à la charge du milieu puisque le MTQ ne s'occupe aucunement de signalisation touristique, si ce n'est que d'en autoriser la présence dans l'emprise de la route. C'est la Société québécoise de promotion touristique qui en est responsable, qui fait affaire avec les commerces et les organismes touristiques et qui fixe la tarification des panneaux de signalisation (M. Jean Loranger, séance du 8 mai 2002, p. 51-52).

Par ailleurs, la présence d'un échangeur à l'intersection de la route Drapeau ne saurait freiner l'exode commercial vers Rivière-du-Loup qu'anticipe la MRC des Basques. À l'inverse, cela risquerait de le stimuler en raison du peu de temps (35 minutes) qui sépare Notre-Dame-des-Neiges de Rivière-du-Loup et du pouvoir d'attraction commerciale qu'exerce cette ville sur les populations touchées par le projet, compte tenu qu'elle est le pôle de services régional.

En outre, les gains de temps et de distance que procurerait aux voyageurs un échangeur à la route Drapeau ne sauraient à eux seuls justifier un tel investissement. La réticence des camionneurs de Notre-Dame-des-Neiges à emprunter éventuellement l'autoroute 20 par l'entremise de l'échangeur de Saint-Éloi à l'intersection de la route de la Station pourrait facilement être levée si des correctifs étaient apportés à la côte de la Mer pour en atténuer la pente et ainsi faciliter les manœuvres d'accès. La route de la Station appartenant au MTQ, il lui reviendrait d'assumer la réalisation de ces travaux qui devraient être moins coûteux que l'aménagement d'un échangeur à la route Drapeau.

En fait, la contribution de l'autoroute au développement économique régional repose pour beaucoup sur le dynamisme des agents économiques de la région et sur les stratégies

qu'ils mettraient de l'avant pour faire connaître leurs attraits touristiques et les services disponibles. À cet égard, l'aménagement d'un échangeur à la hauteur de Cacouna apparaît fort judicieux et pourrait constituer une pièce indispensable au déploiement d'une stratégie visant à retenir la clientèle touristique sur la route 132, compte tenu qu'il serait localisé là même où, pour un bon nombre de voyageurs, commencent actuellement les vacances en Gaspésie.

- ◆ *La commission est d'avis que, pour minimiser les répercussions négatives qu'entraînerait le prolongement de l'autoroute 20 sur les activités économiques des municipalités traversées entre Cacouna et Trois-Pistoles, il est essentiel que les autorités municipales, en concertation avec les agents économiques, misent sur une stratégie de promotion touristique persuasive et dynamique qui ferait connaître les attraits et les services offerts aux voyageurs.*
- ◆ *La commission considère que la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges serait tout aussi bien servie par l'échangeur prévu à la hauteur de la route de la Station. Elle estime que l'économie de temps et de distance que procurerait aux voyageurs un échangeur à la route Drapeau ne saurait justifier l'investissement qui serait nécessaire pour notamment contrer les difficultés techniques de son aménagement.*
- ◆ *La commission estime que l'échangeur prévu à l'intersection de la route de la Station pourrait être plus attrayant pour les résidents et les commerçants de Notre-Dame-des-Neiges si des correctifs étaient apportés à la côte de la Mer pour en atténuer la pente et en faciliter l'accès. La commission attribue au ministère des Transports la responsabilité de ces travaux.*

Le choix du tracé

Dans son analyse du choix du tracé, la commission aborde les impacts du projet sur le milieu agricole et sur la ressource en eau potable du territoire.

Un territoire agricole à protéger

Le projet de prolongement de l'autoroute 20 aurait des répercussions importantes sur le milieu agricole. L'emprise du projet mobiliserait plus de 300 ha, en plus de provoquer un effet de barrière important, l'enclavement de parcelles et des détours parfois contraignants pour les exploitants. Or, l'agriculture constitue un levier économique important dans le Bas-Saint-Laurent et elle est considérée comme le moteur de l'économie de la MRC des Basques, où elle se pratique principalement sur les hautes terres. Elle constitue un milieu dynamique, la production y est intense et laisse peu de place aux friches. Plus de la moitié des sols sont des terres de grande valeur, de catégorie 1, 2 ou 3 selon le système de classification de l'Inventaire des terres du Canada. La production animale y domine et certains secteurs sont en émergence (fruitier, maraîcher), d'autres en

progression ou en explosion (acériculture, productions ovine et porcine) (documents déposés PR3, p. 141, DB2 et DB3 et M. Benoit Rheault, séance du 8 mai 2002, p. 35).

Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire ont pour objectif premier d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture, ce qui suppose d'y maintenir l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles, d'y contrôler les usages non agricoles et d'éviter toute extension des territoires agricoles déstructurés (document déposé DB1, p. 12-18).

C'est donc dans ce cadre que le promoteur vise à minimiser les impacts de son projet sur le milieu agricole. Dans sa grille de caractérisation des composantes de l'environnement, il confère d'ailleurs aux bâtiments agricoles, aux érablières exploitées et à toutes les aires de productions agricoles intensives (pisciculture, horticulture, vergers, cultures spécialisées et porcheries) une résistance environnementale très forte. Ces éléments ne sont surpassés que par des composantes du milieu dont l'intégrité est légalement protégée. Ils acquièrent ainsi la même valeur que les secteurs urbanisés, de villégiature, d'extraction des ressources, ainsi que certains habitats naturels (document déposé PR3, tableau 4.2, p. 100).

L'élaboration du tracé par le promoteur

La démarche de sélection du tracé s'amorce par l'élaboration des variantes (figure 1). Elles sont examinées principalement au regard des contraintes géotechniques, de la protection du milieu agricole, des risques de poudrerie, de la protection de l'approvisionnement en eau potable et des impacts visuels. Cette première approche a conduit le promoteur à rejeter un tracé sud juxtaposé aux lignes de transport d'énergie d'Hydro-Québec, entre la rivière Verte et la rivière des Trois Pistoles. Le regroupement de ces infrastructures avait *a priori* été envisagé par le MTQ, mais rapidement abandonné parce que le projet d'autoroute dans cette partie du territoire aurait traversé en diagonale les terres agricoles de grande qualité entre la rivière Verte et les lignes de transport d'électricité, en plus de passer directement au-dessus des drains de captage de la prise d'eau de L'Isle-Verte.

Comparé au tracé retenu, le tracé sud touchait au double des terres en culture et enclavait le double de superficies cultivées. Il présentait également des difficultés d'ordre technique puisque le relief accidenté et les fortes pentes dans l'argile auraient rendu la réalisation du projet beaucoup plus difficile et plus coûteuse. En outre, l'éloignement des bassins de population a contribué au rejet de cette variante. Dans la même foulée, le MTQ a rejeté une option sud pour la traversée de la rivière des Trois Pistoles, qui, de la proximité du 2^e Rang à la limite des municipalités de L'Isle-Verte et de Notre-Dame-des-Neiges, aurait rejoint le tracé sud et les lignes de transport d'énergie d'Hydro-Québec (documents déposés PR3, p. 108-111, DA1, p. 7 et DA14, M. Jean-Paul Gravel, séance du 6 mai 2002, p. 20 et M. Jean-Louis Loranger, séances du 7 mai 2002, p. 114 et du 8 mai 2002, p. 87).

Une fois le tracé sud rejeté ne subsistaient alors que quelques variantes locales autour d'un tracé situé entre la route 132 et le 2^e Rang. La préservation de l'approvisionnement en eau potable a joué un rôle non négligeable dans le choix de ces variantes locales à Saint-Georges-de-Cacouna et à la traversée de la rivière des Trois Pistoles. Ce tracé a par la suite été bonifié par la consultation du milieu. Ainsi, la version présentée lors de la séance publique d'information du 20 mars 2002 tenait compte des commentaires des six municipalités intéressées, des deux MRC et de l'Union des producteurs agricoles. Les aménagistes des deux MRC ont d'ailleurs collaboré à son élaboration avec le MTQ, en s'appuyant sur l'avis de leur comité consultatif agricole respectif (document déposé DA1, M. Jean-Paul Gravel, séance du 6 mai 2002, p. 22 et M. André Leblond, séance du 11 juin 2002, p. 15).

Les modifications résultant de la consultation du milieu

Le changement le plus marquant qui découle de cet exercice de consultation est le déplacement du tracé vers le nord pour l'éloigner du 2^e Rang, de Tourbière Réal Michaud et Fils inc. à la route de la Station. Ce déplacement permettrait d'atténuer les impacts visuels et sonores pour les résidants du 2^e Rang, tout en minimisant les effets sur les terres en culture, en touchant moins de superficie, en créant moins de résidus de petite dimension et en préservant des réserves d'eau utilisées à des fins d'irrigation de fraisières (documents déposés DB16 et DB17, M. Raymond Duval, séance du 7 mai 2002, p. 46 et M. Benoit Rheault, séance du 8 mai 2002, p. 46). Les enjeux du contournement de Tourbière Réal Michaud et Fils inc. font l'objet d'un examen plus détaillé au chapitre 3.

C'est à cette étape également que s'est fait le choix du tracé pour la traversée de la rivière des Trois Pistoles. Selon le promoteur, le tracé devait obligatoirement contourner la zone de protection de l'aquifère que la Ville de Trois-Pistoles envisage d'utiliser sur la rive ouest de cette rivière, soit par le nord (tracé retenu) soit par le sud (variante centre) (document déposé DA25, p. 1 et M. Jean-Louis Loranger, séance du 6 mai 2002, p. 28). Au dire du MTQ, « ces deux variantes de tracé comportent des impacts importants sur des éléments différents de l'environnement de sorte qu'il est difficile de désigner un tracé préférable sans privilégier un élément par rapport à un autre élément » (document déposé PR3, p. 114).

Le choix du tracé au nord résulte d'un avis du comité consultatif agricole de la MRC des Basques, et refléterait l'opposition ferme de la municipalité de Saint-Éloi et du milieu agricole à la variante centre. Les terres agricoles traversées par cette variante seraient parmi les meilleures de la région et l'utilisation des boisés par le tracé retenu minimiserait l'atteinte aux terres cultivées. Le MTQ fait valoir que les impacts agricoles de l'option centre seraient plus importants. Le tracé passerait au-dessus du Sault Mackenzie, un site touristique reconnu (figure 1). Sa faisabilité technique pourrait présenter des problèmes liés à la topographie et aux rayons des courbes qui atteindraient la limite des normes de conception (documents déposés PR3, p. 115, tableau 4.5 et DA1, p. 8 et M. Jean-Paul Gravel, séance du 6 mai 2002, p. 21). Il faut toutefois noter que le tracé retenu comporte

lui aussi des courbes de rayon plutôt faible de 1 000 m et 1 200 m, de part et d'autre du pont de la rivière des Trois Pistoles.

Sans remettre en question la nécessité de protéger les activités agricoles, les résidants de la route du Sault s'interrogent sur le peu de cas qu'aurait fait le promoteur des contraintes majeures que représente le tracé retenu, et dont ils proposent une liste plus étoffée. Il s'agit pour eux « d'essayer d'établir une juste mesure entre les éléments en cause » (mémoire du Groupe de citoyens de la rivière des Trois Pistoles, p. 9-10). Ainsi, abstraction faite de la composante agricole à laquelle le promoteur donne une grande importance dans son évaluation comparative, rien ne permet d'affirmer que le tracé retenu constituerait un meilleur choix sur la base des éléments présentés dans l'étude d'impact (document déposé PR3, tableau 4.5, p. 115). Les répercussions sur le village de Rivière-Trois-Pistoles et sur le paysage pourraient selon eux conduire au rejet de ce tracé.

L'avantage indéniable du tracé retenu du point de vue de la protection du territoire et des activités agricoles est qu'il permettrait de préserver une plus grande unité du territoire. Ce tracé utiliserait le pied d'un escarpement boisé entre deux étendues de terres cultivées, alors que le tracé centre engendrerait un effet de barrière marqué sur de grandes étendues de terres de très bonne qualité. En contrepartie, le tracé retenu entraînerait un enclavement plus ou moins généralisé et des inconvénients pour les activités agricoles de toutes les exploitations qu'il traverse (document déposé PR3, figures 6.7 et 6.8).

La MRC des Basques et la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges avaient accepté le tracé au nord, à condition qu'il soit déplacé le plus loin possible des résidences bordant la route du Sault, au sud de la route 132. Ni la municipalité ni la MRC ne trouvaient recevable la solution retenue par le MTQ au moment de l'audience, et elles ne l'auraient pas acceptée si elle leur avait été présentée telle quelle à l'époque. Selon elles, la traversée de la rivière des Trois Pistoles devrait être déplacée (document déposé DB16, mémoires de la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges, p. 3 et de la MRC des Basques, p. 17-18, M. Benoit Rheault, séances du 7 mai 2002, p. 41, du 8 mai 2002, p. 36 et du 10 juin 2002, p. 9 et M. André Leblond, séance du 11 juin 2002, p. 15). La commission procède à un examen plus détaillé des contraintes et des répercussions liées à la traversée de la rivière des Trois Pistoles par le tracé retenu au chapitre 3.

Les modifications issues de la période d'information et de consultation publiques

Sur la base des questions et des commentaires soumis à la séance publique d'information du 20 mars 2002, le MTQ a apporté une nouvelle série de modifications au projet pour en réduire les impacts sur l'agriculture, à savoir :

- l'emprise nominale passerait de 92 à 90 m ;
- l'emprise des voies de desserte diminuerait de 20 m à 10 m ;

- les voies de desserte seraient autant que possible situées dans la demi-emprise non utilisée ;
- une voie de desserte serait ajoutée entre la route à Cœur et le lot 300, au sud ;
- la partie pour l'échangeur à l'est de la route 293 ne serait pas acquise dans le cadre du présent projet.

Au moment de l'audience publique, le bilan des terres mobilisées par l'emprise du projet s'établissait comme l'indique le tableau 1.

Tableau 1 Superficies de terres agricoles requises pour l'emprise du projet de prolongement de l'autoroute 20

Catégorie de terres	Forêt (ha)	Friche (ha)	Culture (ha)	Total (ha)
Projet initial	190	16	142	348
Projet modifié à la suite de la séance publique d'information	168	13	130	311

Sources : adapté du document déposé DA31 et M. Jean-Louis Loranger, séance du 6 mai 2002, p. 70.

L'impact sur les terres agricoles pourrait être moindre encore dans la mesure où le promoteur entend laisser à l'exploitant l'usufruit de la demi-emprise non utilisée dans l'attente de la construction de la deuxième chaussée. Cependant, cette partie de l'emprise recevrait les voies de desserte, lorsque possible, et les haies brise-vent dans plusieurs cas, ce qui en réduirait d'autant l'accessibilité et la disponibilité pour la culture. Néanmoins, à l'examen du dossier cartographique déposé par le promoteur, il apparaît que le projet maximalise l'utilisation des boisés existants et que l'axe retenu est celui qui en comporte le plus. Selon les représentants des deux MRC, leur territoire est abondamment boisé et il n'existe pas de signal de déboisement abusif ou excessif en milieu agricole. Ils sont d'avis que le recours aux corridors boisés est approprié pour le projet (document déposé DA17 et MM. Raymond Duval et Benoit Rheault, séance du 8 mai 2002, p. 113-115). Il faut toutefois remarquer que les boisés ne constituent pas le couvert dominant du corridor du projet et que, malgré l'engagement du MTQ à déboiser le moins possible, le projet contribuerait à en accroître la fragmentation, en plus d'occasionner une perte nette de 168 ha d'habitats fauniques forestiers. Afin d'en atténuer les effets, Environnement Canada recommande d'éviter les travaux de coupe durant la saison de reproduction des oiseaux nicheurs, soit du 1^{er} mai au 15 août (document déposé DQ2.1).

Par ailleurs, il apparaît que toute tentative pour rejoindre les hautes terres ou l'arrière-pays à partir de la fin de l'autoroute existante conduirait à couper en diagonale de très bonnes terres agricoles, à moins de traverser les boisés de la rivière Verte et les nombreux méandres qui la caractérisent, ce qui augmenterait la difficulté technique et le coût du projet. Le tracé retenu serait donc celui qui minimiserait globalement les pertes de terres

cultivées dans l'emprise du projet. Une fois ce principe admis, il n'en demeure pas moins que le projet pourrait avoir des effets importants sur des exploitations agricoles individuelles. L'atténuation et la compensation de ces effets devraient alors être effectuées dans le cadre des modalités prévues à cet égard et sans remettre en question le choix du tracé.

- ◆ *La commission constate les efforts de concertation déployés par le ministère des Transports et les MRC de Rivière-du-Loup et des Basques pour atténuer les effets du projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles sur le milieu agricole. Elle note toutefois que le choix du tracé exercé par les organismes du milieu, qui s'appuie principalement sur la composante agricole, ne fait pas l'unanimité.*
- ◆ *La commission appuie le principe d'un axe autoroutier situé à proximité des bassins de population, d'autant plus que l'emplacement de la fin de l'autoroute 20 existante à Saint-Georges-de-Cacouna ne permettrait pas de s'éloigner des basses terres sans provoquer des inconvénients majeurs aux terres cultivées. La commission a donc toutes les raisons de croire que le tracé retenu pour le prolongement de l'autoroute 20 est celui qui, globalement, minimiserait les pertes de terres en culture. Elle reconnaît également qu'un tracé situé plus au sud et juxtaposé aux lignes de transport d'énergie d'Hydro-Québec aurait augmenté la difficulté de réalisation et le coût du projet.*
- ◆ *La commission considère que, si l'utilisation des corridors boisés permet de minimiser les répercussions du projet de prolongement de l'autoroute 20 sur les terres cultivées, elle entraîne une perte nette et une fragmentation des habitats fauniques forestiers. Afin d'atténuer les impacts du déboisement, la commission est d'avis que le ministère des Transports devrait s'abstenir de toute activité de coupe durant la période de reproduction de la faune terrestre et avienne et qu'il devrait limiter le plus possible les superficies à déboiser.*

Des modalités d'acquisition sont prévues par le MTQ pour l'emprise du projet, sous forme de compensation monétaire pour la perte de production ou encore pour rétablir la superficie perdue sur la propriété. Un bien substitut peut également être proposé. Chaque situation est négociée avec l'exploitant. Une banque des terres disponibles dans les environs permettrait au promoteur d'offrir un bien substitut ou à l'exploitant de retrouver par lui-même les superficies perdues. Au moment de l'audience publique, le promoteur n'était cependant pas au fait de la disponibilité des terres.

Selon le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, il y aurait peu de terres disponibles dans le corridor du projet, qui constitue un secteur d'activité agricole intense. Au nord du tracé, il serait difficile de trouver des terres de remplacement. Des terres seraient probablement disponibles plus au sud, mais l'inventaire n'en a pas été dressé. Les résidus agricoles résultant du sectionnement des terres au sud du tracé pourraient être réutilisés par les propriétaires du sud. Ce ministère n'a toutefois pas examiné la distribution et la réutilisation des résidus. Étant donné que la situation des ex-

exploitations agricoles peut évoluer grandement entre l'autorisation éventuelle du projet et sa construction, l'exercice serait à faire au moment des acquisitions (document déposé DA9, p. 3 et MM. Jean-Louis Loranger, Camille Morneau et René Gagnon, séance du 6 mai 2002, p. 99-101).

Le sectionnement des exploitations agricoles

Malgré les efforts du promoteur pour utiliser systématiquement les corridors boisés ou des éléments du relief qui marquent des ruptures naturelles des pentes, ou encore pour suivre les lignes de séparation des lots (le fronteau des terres), le sectionnement des exploitations demeure une conséquence importante du projet et est à l'origine du mécontentement de certains producteurs agricoles. Différentes mesures sont prévues pour réduire les inconvénients du morcellement, incluant l'achat et la rétrocession de lots. En ce qui a trait au mode d'exploitation des terres, la construction de traverses agricoles et de voies de desserte permettrait de redonner aux exploitants l'usage de leurs terres en minimisant les inconvénients. Le promoteur considère toutefois qu'une superficie minimale de 60 ha est requise pour relier les parcelles enclavées, et ce, en raison du coût de ces ouvrages. À titre d'exemple, les 188 ha enclavés par le tracé retenu pour la traversée de la rivière des Trois Pistoles justifieraient deux traverses, alors qu'il aurait été plus difficile de le faire pour les 50 ha de la variante centre répartis en plus petites unités. Cette mesure permettrait de récupérer 90 % des terres enclavées par le projet, selon le bilan du MTQ (tableau 2).

Tableau 2 Bilan des résidus agricoles avant et après les mesures d'atténuation

Catégorie de résidus	Boisé (ha)	Friche (ha)	Culture (ha)	Total (ha)
Résidus difficilement accessibles	129	21	148	298
Résidus non accessibles	216	4	294	514
Total des résidus	344	25	443	812
Résidus desservis après application des mesures d'atténuation	288 (84 %)	24 (96 %)	418 (94 %)	730 (90 %)
Résidus restants	56 (16 %)	1 (4 %)	25 (6 %)	82 (10 %)

Source : adapté du document déposé DA16. Les chiffres arrondis sont tirés tels quels du document déposé DA16. Ils peuvent ainsi entraîner des inexactitudes dans les totaux.

- ◆ *La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait mettre en œuvre toutes les mesures disponibles pour donner aux exploitants agricoles l'accès à leurs parcelles enclavées ou à des superficies équivalentes, étant donné la faible disponibilité de terres cultivables pour compenser les pertes encourues dans*

l'emprise du projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles.

Dans l'état actuel du projet, sept traverses sont prévues ainsi qu'environ 12 km de voies de desserte, ce que le promoteur considère comme une valeur élevée pour un projet de 30 km (document déposé DQ3.1 et M. Jean-Paul Gravel, séance du 6 mai 2002, p. 22). De manière générale, les traverses sont construites au-dessous de l'autoroute. Leur gabarit dépend du type d'exploitation et tient compte du potentiel de développement des exploitations. Le MTQ propose ici un ponceau rectangulaire de béton armé, offrant une hauteur libre de 4,5 m et une largeur de 6 m. L'emplacement des traverses, qui découle d'une analyse avantages-coûts pour les exploitants visés, est provisoire puisque leur faisabilité technique reste à valider. Le coût d'une traverse serait d'environ 350 000 \$ et pourrait même atteindre 500 000 \$. Les voies de desserte, incluant deux voies de roulement de gravier de 1,8 m chacune, seraient aménagées dans une emprise de 10 m et leur coût serait de 100 000 \$/km (document déposé DA6 et M. Jean-Louis Loranger, séances du 6 mai 2002, p. 66-67 et 69, du 7 mai 2002, p. 48 et 69 et du 8 mai 2002, p. 104).

Lors de la première partie de l'audience, le MTQ s'est engagé à concevoir les traverses de manière à ce qu'elles puissent accueillir la machinerie agricole utilisée, dont les dimensions sont de plus en plus imposantes et ne cesseraient d'augmenter. Un passage au-dessus de l'autoroute pourrait même être envisagé pour éviter la contrainte de hauteur (MM. Jean-Paul Marquis et Jean-Louis Loranger, séance du 6 mai 2002, p. 75-76 et M. Yvan Pettigrew, séance du 7 mai 2002, p. 70). Comme dans le cas d'un viaduc, ce type de passage mobiliserait toutefois plus de superficie qu'une traverse souterraine, et la configuration du terrain et des ouvrages prévus ne permettrait tout simplement pas d'envisager un tel passage pour plusieurs des traverses prévues.

- ◆ *La commission retient l'engagement du ministère des Transports de prévoir des dimensions suffisantes aux traverses agricoles afin que la machinerie puisse y circuler librement, compte tenu de l'importance pour les exploitants agricoles d'accéder sans entrave aux parcelles susceptibles d'être enclavées par le projet de prolongement de l'autoroute 20.*

Lors de la première partie de l'audience publique, de nombreux éclaircissements ont été demandés par les agriculteurs au sujet des compensations prévues pour le sectionnement d'une exploitation. Celles-ci tiennent compte de la possibilité d'accès, de la superficie résiduelle, du parcours supplémentaire, du type et du mode de production. Elles incluent les changements au mode d'exploitation résultant du sectionnement des lots, par exemple l'installation de ponceaux. Si la compensation n'était pas économiquement rentable par rapport au revenu de la parcelle, le MTQ envisagerait l'achat partiel ou total de l'exploitation. Si la rentabilité de l'entreprise était compromise, l'achat de la partie restante pourrait également être possible. Toutefois, bien qu'il n'ait pas procédé à une analyse de chaque exploitation, le MTQ est d'avis que le projet ne mettrait en cause la viabilité d'aucune exploitation agricole en raison des faibles superficies résiduelles (document

déposé DA9, p. 4-5 et M. Jean-Louis Loranger, séances du 6 mai 2002, p. 63-65 et du 8 mai 2002, p. 119).

Ces éléments n'ont pas été repris au cours de la deuxième partie de l'audience. Toutefois, deux producteurs agricoles sont en désaccord avec le passage de l'autoroute sur leurs terres (mémoire des Fermes Léonard et Antoinette Rioux inc., p. 6 et M. Yvan Pettigrew, séance du 7 mai 2002, p. 59). La solution retenue par le promoteur serait, pour l'un d'entre eux, la moins désavantageuse alors que l'autre désirait voir privilégier l'option sud, déjà rejetée. Étant donné que le tracé retenu résulte d'un exercice de concertation visant à minimiser globalement les impacts sur le milieu agricole, les répercussions du projet sur les exploitations agricoles individuelles devraient être examinées dans le cadre des modalités d'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales, sans remettre en question le choix de ce tracé.

- ◆ *La commission est d'avis que, sans remettre en question le choix du tracé, les répercussions inévitables que le prolongement de l'autoroute 20 aurait sur les exploitations agricoles devraient être examinées attentivement dans le cadre des modalités d'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales.*

À la suite de l'intervention d'une exploitante agricole riveraine de la route du Coteau-des-Érables, qui estimait que le déplacement de l'échangeur de cette route vers le chemin du Coteau-du-Tuf lui imposait des détours trop importants, le MTQ considère maintenant possible de ramener cet échangeur sur la route du Coteau-des-Érables. À condition de déplacer vers l'est sa jonction avec la route 132 pour l'éloigner de la courbe à Moïse, cette solution entraînerait globalement moins d'impacts, notamment en mobilisant moins de superficie que l'échangeur original. De plus, la municipalité de L'Isle-Verte acquiescerait à sa réalisation. Toutefois, la route du Coteau-des-Érables n'étant pas conçue pour le trafic lourd, elle devrait être reconstruite jusqu'au 2^e Rang (document déposé DA30 et M. Jean-Louis Loranger, séance du 8 mai 2002, p. 74-77). Les exploitants seraient satisfaits de la solution proposée à condition qu'un chemin les relie au nouveau tracé de la route du Coteau-des-Érables afin de leur éviter un détour par la route 132. Le MTQ prévoit leur verser une indemnité pour la construction de ce nouveau chemin (document déposé DA39 et mémoire de M^{me} et M. Grand'Maison).

- ◆ *La commission prend acte que le nouvel emplacement de l'échangeur à la route du Coteau-des-Érables, en lieu et place de celui précédemment prévu au chemin du Coteau-du-Tuf, fait maintenant partie du projet de prolongement de l'autoroute 20.*
- ◆ *La commission considère qu'il serait justifié de mettre en place des mesures limitant les détours des exploitants agricoles par la route 132 pour accéder à leurs terres, puisque cela permettrait de diminuer les interférences entre la machinerie agricole et le trafic routier sur cette route. La commission tient à rappeler que ces interférences constituaient l'un des éléments de la justification du projet.*

La préservation de la ressource en eau potable

L'enjeu environnemental relatif à la ressource en eau potable résulte, dans le cadre d'un projet autoroutier, de l'épandage de sels de déglacage (chlorure de sodium [NaCl] et chlorure de calcium [CaCl₂]) utilisés sur l'autoroute lors de l'entretien hivernal. À la suite de l'épandage, l'eau de fonte salée ruisselle en surface jusqu'aux cours d'eau ou s'infiltré dans le sol jusqu'aux aquifères. La teneur en chlorures dans l'eau souterraine est fonction de nombreux facteurs tels que la quantité épandue sur le réseau routier, la nature des sols et du milieu géologique, la durée et l'intensité des précipitations, les caractéristiques de la fonte et le réseau de drainage de la route (Gélinas et Locat, 1988, p. 1).

Les sels de déglacage ne présenteraient pas de danger pour la santé humaine. Toutefois, selon les recommandations de Santé Canada, la concentration de chlorures dans l'eau potable ne doit pas dépasser 250 mg/l et celle de sodium, 200 mg/l. Il s'agit d'objectifs organoleptiques car, à des concentrations supérieures à ces seuils, l'eau a un goût désagréable. Par ailleurs, une teneur trop élevée en chlorure pourrait provoquer la corrosion des conduites des réseaux de distribution (document déposé DB10, p. 2 et Santé Canada, 2001).

Au regard du projet, les variantes de tracé proposées par le promoteur traverseraient un milieu qui puise principalement son eau potable à partir des eaux souterraines. Par exemple, la municipalité de L'Isle-Verte possède un réseau d'approvisionnement alimenté par une nappe phréatique dont la prise d'eau est située aux environs de l'intersection de la route de Saint-Paul et du 2^e Rang (documents déposés PR3, p. 45 et DA21, p. 3). Un des tracés qui n'ont pas été retenus par le promoteur aurait à l'évidence traversé l'aire d'alimentation de l'aquifère. Ce serait notamment pour cette raison qu'il aurait été éliminé. Quant à l'impact qu'aurait le tracé retenu sur la qualité des eaux souterraines à cet endroit, il serait inexistant puisque le point de captage et son aire d'alimentation seraient situés en amont hydraulique de ce tracé (document déposé DA21, p. 8).

L'approvisionnement en eau de la ville de Trois-Pistoles

La ville de Trois-Pistoles est actuellement alimentée en eau potable par un réseau de distribution municipal dont tous les puits de captage, sauf un, sont aménagés dans des sédiments de surface à l'ouest de la route à Cœur (document déposé DA22, annexe 3). Le tracé retenu par le MTQ est situé à proximité de ces puits. Les relevés des niveaux piézométriques de ce secteur démontrent que le tracé passerait dans l'aire d'alimentation des puits (document déposé PR5.1, p. 22). De plus, l'aquifère est constitué d'un mélange perméable de sable et de silt favorable à l'infiltration de l'eau de surface jusqu'à la nappe d'eau souterraine. Ainsi, les sels de déglacage utilisés sur cette section du projet autoroutier constitueraient un risque de contamination de cet aquifère.

Le promoteur propose donc d'imperméabiliser les fossés latéraux et central sur cette portion du tracé, et ce, sur une distance d'un kilomètre à l'aide de membranes composites bentonite-géotextile. Cette mesure entraînerait toutefois un détournement des eaux de

surface, ce qui pourrait provoquer une diminution de la recharge naturelle de la nappe d'eau souterraine. De plus, il est spécifié que les niveaux des fossés seraient d'au moins deux mètres au-dessus du niveau de la nappe d'eau observé au printemps de façon à éviter son abaissement (documents déposés PR5.1, p. 22 et DA19, lettre du 31 octobre 2001, p. 2 et M. André Drolet, séance du 7 mai 2002, p. 76-77).

- ◆ *La commission considère que les mesures prévues par le ministère des Transports pour atténuer le risque de contamination des puits d'approvisionnement en eau potable de la ville de Trois-Pistoles, qui sont localisés sur la rive est de la rivière des Trois Pistoles, sont adéquates.*

La Ville de Trois-Pistoles a précisé qu'elle avait déposé au ministère des Affaires municipales et de la Métropole un projet visant l'amélioration du système en eau potable qui alimente les citoyens de Trois-Pistoles et ceux d'une partie de Notre-Dame-des-Neiges. Ses multiples recherches lui ont permis de localiser un aquifère sur la rive ouest de la rivière des Trois Pistoles, qui est vite apparu comme une contrainte quant au choix du tracé (mémoire de la Ville de Trois-Pistoles). La commission traite de cette question au chapitre 3.

Les puits individuels qui parsèment le territoire

Plusieurs puits d'eau potable individuels sont présents le long du tracé retenu par le MTQ. Des puits vulnérables ont été repérés en aval hydraulique de ce tracé. Parmi ceux-ci, les puits alimentés par le roc fissuré sans protection d'argile ainsi que les puits de surface seraient plus sensibles à la contamination.

Certains des puits vulnérables sont situés le long de la route 132 dans les municipalités de Saint-Georges-de-Cacouna (paroisse), L'Isle-Verte et Notre-Dame-des-Neiges, ainsi que le long du chemin du Coteau-du-Tuf sur le territoire municipal de L'Isle-Verte. Quelques-uns d'entre eux devraient être acquis pour permettre la réalisation du projet. D'autres puits localisés dans la paroisse de Saint-Georges-de-Cacouna seraient vulnérables puisqu'ils sont alimentés par une zone de roc fissuré non protégée par une couche argileuse. Bien que le MTQ ait tenté de réduire la longueur du tracé passant sur cette zone en le maintenant le plus longtemps possible dans l'argile, il lui faudrait tout de même imperméabiliser les fossés d'une partie de cette section (documents déposés DA21 et DA25, p. 5). Par ailleurs, la pente longitudinale du tracé retenu dans ce secteur pourrait engendrer des problèmes d'érosion en aval de la zone imperméabilisée en raison de la vitesse élevée des eaux de ruissellement dans ces fossés (document déposé DA19, lettre du 12 avril 2001, p. 4).

- ◆ *La commission est d'avis qu'advenant le prolongement de l'autoroute 20 l'application de mesures réduisant efficacement la vitesse des eaux de ruissellement dans les fossés imperméabilisés de cette infrastructure dans la paroisse de Saint-Georges-de-Cacouna devrait être sérieusement envisagée.*

Il est à noter que des puits qui n'auraient pas été repérés lors des démarches du MTQ et dont les propriétaires n'auraient pas été rencontrés pourraient se retrouver dans la catégorie des puits vulnérables à la contamination. Le promoteur propose d'éclaircir cette situation lors de l'étude plus détaillée des puits (document déposé DA21, p. 8).

- ◆ *La commission souligne qu'un repérage systématique et détaillé de tous les puits individuels d'approvisionnement en eau potable à proximité du tracé retenu devrait être réalisé par le ministère des Transports afin que tous bénéficient de mesures de protection appropriées.*

Le suivi de la qualité des eaux souterraines

Le MTQ propose de faire le suivi de la qualité des eaux des puits utilisés à des fins d'approvisionnement en eau potable. Ce suivi aurait une durée de deux ans à partir de la réalisation du projet, plus un an supplémentaire si un changement de qualité de l'eau causé par le projet était observé (document déposé PR3, p. 191).

Le promoteur se base sur son expérience de suivi environnemental des puits d'approvisionnement en eau potable pour affirmer qu'un suivi d'une durée de deux ans est suffisant (M. André Drolet, séance du 7 mai 2002, p. 66). Toutefois, les sels de déglacement sont mobiles, persistants et peuvent parcourir de grandes distances (document déposé DB7, p. 6). De plus, leur temps de parcours vertical à travers une zone non saturée peut varier selon le type de sol (Environnement Canada – Santé Canada, 2001). Ainsi, il serait envisageable que la constatation d'une contamination d'eau souterraine par les sels de déglacement survienne plus de deux ans après la réalisation du projet.

Par ailleurs, en ce qui a trait aux fossés non imperméabilisés, il serait important de minimiser les apports en contaminants des eaux de ruissellement qui pourraient s'infiltrer dans les aquifères afin d'en préserver l'intégrité, et ce, même si ces aquifères ne sont pas utilisés comme source d'eau potable. À cet effet, la méthode de gestion écologique d'entretien des fossés, nommée méthode du tiers inférieur et qui consiste à conserver les espèces végétales sur les deux tiers supérieurs des versants des fossés en n'enlevant que la partie du tiers inférieur lors de leur entretien, devrait être préconisée par le MTQ. Cela permettrait aux végétaux demeurant sur les versants des fossés de filtrer naturellement les contaminants, ce que ne permettrait pas la pratique de nettoyage consistant à retirer toute la végétation des fossés (Ministère des Transports, 2001).

Enfin, de façon générale, une meilleure gestion environnementale de l'épandage hivernal serait de mise afin de réduire les apports en sels de déglacement dans l'environnement. Bien que ces produits ne présenteraient pas de danger pour la santé, il n'en demeure pas moins qu'ils pourraient compromettre l'utilisation des eaux souterraines à des fins de consommation humaine et animale. Par ailleurs, ils perturberaient les écosystèmes aquatiques et auraient également des répercussions sur la flore et la faune terrestres ainsi que sur le biote du sol car ils en modifient les paramètres physiques et chimiques (Environnement Canada – Santé Canada, 2001). Cependant, le choix des produits de remplacement ou des

techniques appropriées permettant de réduire l'utilisation des sels de déglacage ne devrait pas se faire au détriment de la sécurité sur l'autoroute projetée.

- ◆ *La commission estime que, sur la base du principe de précaution, la durée du suivi de la qualité des eaux des puits localisés en aval hydraulique du projet de prolongement de l'autoroute 20 devrait être accrue étant donné l'importance de leur contribution dans l'approvisionnement en eau potable du territoire visé par le projet.*
- ◆ *La commission suggère, advenant la réalisation du projet, que la méthode de gestion écologique d'entretien des fossés, nommée méthode du tiers inférieur, soit utilisée afin de diminuer les apports de contaminants dans les eaux de ruissellement, là où les fossés ne sont pas imperméabilisés.*
- ◆ *La commission insiste sur la nécessité d'améliorer les pratiques de gestion de l'épandage des sels de déglacage afin de minimiser les effets nocifs qu'ils ont sur le milieu biophysique.*

Chapitre 3

Les segments controversés du tracé

Après avoir traité des enjeux globaux du projet, la commission approfondit ici l'étude de trois segments du tracé qui constituent des enjeux particuliers du projet dans les secteurs de la rivière Verte, de Tourbière Réal Michaud et Fils inc. et de la rivière des Trois Pistoles.

Le secteur du chemin du Coteau-du-Tuf à la rivière Verte

La présente section s'intéresse à un segment du tracé situé au sud du périmètre urbain de L'Isle-Verte et qui traverse successivement le chemin du Coteau-du-Tuf, le viaduc de la voie ferrée et la rivière Verte (figure 1). Selon le MTQ, lors de sa proposition initiale :

Les méandres de la rivière Verte, la présence de la scierie Les Produits forestiers Dubé inc. et la localisation des résidences et des bâtiments agricoles le long du chemin du Coteau-du-Tuf font en sorte qu'un seul tracé [...] est réalisable dans cette section. La présence des méandres de la rivière Verte au sud et du milieu bâti et du village de L'Isle-Verte, au nord, rend impossible tout autre tracé.

(Document déposé PR3, p. 110)

Ce tracé a néanmoins pu être bonifié, notamment à partir des recommandations émises par le comité d'aménagement et le Conseil des maires de la MRC de Rivière-du-Loup (document déposé DB17, p. 2 et M. Jean-Paul Gravel, séance du 6 mai 2002, p. 21). En l'occurrence, le tracé fut légèrement déplacé vers le sud (déplacement variant entre 60 et 300 m) de manière à toucher le moins possible aux terrains des Produits forestiers Dubé inc., une usine de transformation du bois. Le MTQ s'est également engagé à ce que le pont prévu pour la traversée de la rivière Verte permette le passage de la machinerie agricole sous l'autoroute afin de redonner l'accès aux terres se trouvant du côté nord de la voie rapide (lots 410 et 211). Il y aurait aussi une traverse en rive ouest pour la scierie de même qu'une voie de desserte allant du chemin du Coteau-du-Tuf jusqu'au lot 387 (documents déposés PR3, p. 118, 122, 165-166, DQ3.1, p. 1 et DQ4.1, p. 2 et M. Jean-Louis Loranger, séance du 7 mai 2002, p. 104).

Le tracé retenu (figure 2) nécessiterait en outre l'acquisition de trois résidences et de quatre bâtiments secondaires sur le chemin du Coteau-du-Tuf (document déposé PR5.1, p. 22), de même que l'empiètement sur « des terres en culture spécialisée, un verger et/ou

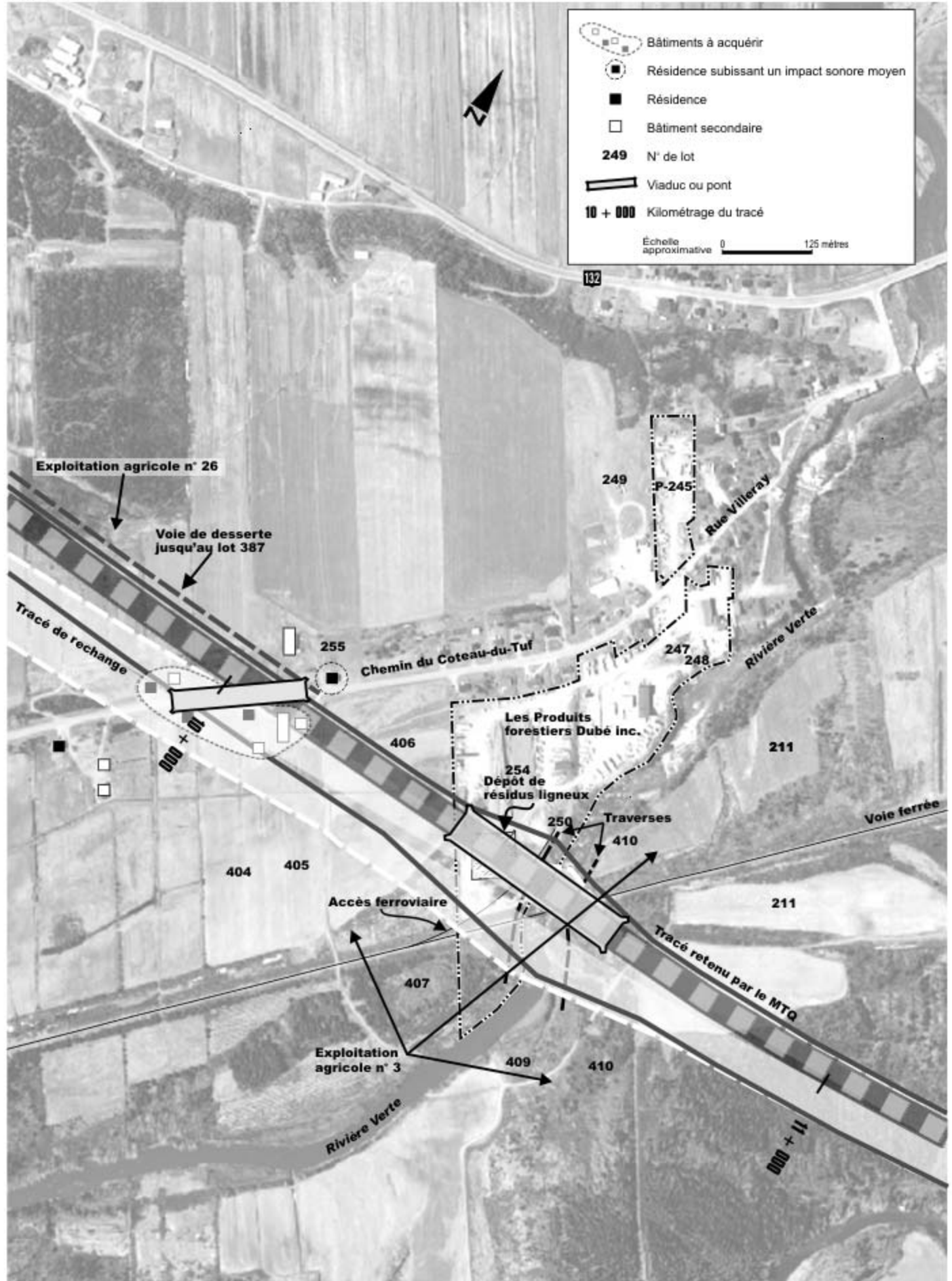
une zone de production de petits fruits » (document déposé PR3, p. 122). Par ailleurs, comme l'emprise traverse les lots 250 et 254, le projet réduirait la superficie exploitable pour les activités de la scierie. La structure proposée, en remblai à l'approche du pont enjambant la voie ferrée et la rivière Verte, surplomberait également un accès au chemin de fer récemment aménagé et engendrerait des inconvénients sérieux quant à l'utilisation de la zone de chargement et déchargement des trains pour le bois de sciage et le bois rond. Finalement, il y aurait pour les propriétaires de l'entreprise perte de jouissance du dépôt de résidus ligneux et obligation d'éliminer ces derniers dans un autre lieu autorisé. Pour le MTQ, la réalisation du projet nécessiterait de vider le dépôt et de disposer de son contenu selon les normes en vigueur, puis en aménager un autre sur la propriété de l'entreprise ou à proximité, ou compenser celle-ci qui devrait alors éliminer ses résidus de sciage à l'extérieur (mémoire des Produits forestiers Dubé inc., M. Michel Brie, séance du 6 mai 2002, p. 78, MM. Luc Valiquette et Michel Brie, séance du 7 mai 2002, p. 4-5, 100-101 et 103-104 et MM. Francis Avoine et Michel Brie, séance du 11 juin 2002, p. 29-33 et 36-42).

Au croisement du chemin du Coteau-du-Tuf, le MTQ prévoit un viaduc, avec approche en remblai de l'ordre de 4 m, et une emprise supérieure à 90 m pour l'aménagement de la structure et de ses talus (documents déposés PR5.1, p. 22 et DQ1.1, p. 2 et 13). Les bâtiments dans l'emprise devraient donc être acquis et leurs propriétaires, dédommagés. Ces derniers seraient soumis à des règles bien établies, incluant si nécessaire une procédure d'arbitrage entre les parties. S'il n'y a pas entente sur le montant des dommages subis, l'indemnité est fixée par le Tribunal administratif du Québec (documents déposés PR8.2, PR8.4, PR8.5 et DA9). Les occupants de la résidence sise à quelque 25 m au nord-est de l'emprise de l'autoroute, à moins que ne soit retenue l'une des options décrites au paragraphe suivant, subiraient pour leur part une détérioration de leur environnement visuel et un impact sonore qualifié de moyen par le promoteur (documents déposés PR3.1, annexe 13, impact n° V5 et PR5.1, p. 22 et annexe 4, figure 6.11 corrigée).

- ◆ *Advenant que le projet se réalise tel qu'il est proposé au croisement du chemin du Coteau-du-Tuf, la commission estime que la résidence occupant le lot 255 en bordure nord du chemin et de l'autoroute devrait faire l'objet d'une évaluation particulière du ministère des Transports dans le cadre de ses programmes de surveillance et de suivi environnementaux. Selon les résultats observés quant au niveau de bruit qu'elle devrait subir, il y aurait lieu d'appliquer les mesures d'atténuation appropriées et de considérer notamment son déplacement pour permettre l'installation d'un écran sonore efficace.*

Au sujet des impacts anticipés sur la propriété des Produits forestiers Dubé inc., deux demandes ont été faites au promoteur afin de les atténuer, soit de déplacer le tracé projeté d'une quarantaine de mètres vers le sud puis d'utiliser d'abord la demi-emprise sud plutôt que celle du nord planifiée à la première étape du projet (document déposé DC3, mémoire des Produits forestiers Dubé inc. et M. Michel Brie, séance du 6 mai 2002, p. 78-79).

Figure 2 Le secteur des Produits forestiers Dubé inc.



Sources : adaptée des documents déposés PR3, p. 165, DA18, DQ1.1, annexe 4, figure A, DQ4.1 et certificat de localisation fourni par Les Produits forestiers Dubé inc.

Le promoteur a conséquemment évalué un tracé plus au sud et réalisable sur le plan technique, tout en justifiant son choix d'utiliser la demi-emprise nord, dans un premier temps, pour être le plus possible en secteur boisé et laisser l'usufruit de la demi-emprise sud à ses anciens propriétaires (M. Jean-Louis Loranger, séance du 7 mai 2002, p. 101-102). Il est ressorti que le tracé de rechange permettrait d'éviter la voie de chargement et déchargement et qu'il entraînerait pour la compagnie un gain d'environ 1 ha. Le dépôt de résidus ligneux devrait tout de même être relocalisé. Ce tracé annulerait également l'impact sonore sur la résidence du lot 255, en bordure nord du chemin du Coteau-du-Tuf. En contrepartie, le milieu agricole serait davantage touché par la perte supplémentaire de 1,9 ha de terres en culture (20 ha contre 18,1 ha). Il y aurait aussi, toujours selon le promoteur, aggravation des impacts pour deux agriculteurs puisque le tracé passerait au centre d'une production de petits fruits plutôt que sur la moitié nord (exploitation n°26) et empêcherait l'accès au lot 404 à partir du chemin du Coteau-du-Tuf, enclavant ainsi les lots 404 à 407, 409, 410 et 211. Ce résidu agricole de 64 ha de l'exploitation n°3 pourrait toutefois être désenclavé grâce à une voie de desserte reliant le chemin du Coteau-du-Tuf au lot 404. D'une longueur d'environ 100 m et d'une largeur de 10 m, cette voie de desserte nécessiterait à peu près 0,1 ha de terre en zone agricole. Toutes ces considérations ont conduit le promoteur à rejeter la proposition de l'entreprise de déplacer le tracé plus au sud (documents déposés DA18, DQ1.1, p. 4-5 et annexe 4, figure A et DQ4.1).

La commission comprend que les activités agricoles ont joué un rôle déterminant dans les choix du promoteur et, conséquemment, dans l'élaboration générale du tracé entre Cacouna et Trois-Pistoles. Elle comprend aussi que le point de traversée de la rivière Verte laisse très peu de marge de manœuvre au MTQ qui a déjà tenté d'optimiser ce segment de tracé en fonction des diverses utilisations du milieu récepteur. Ces choix viendraient toutefois porter ombrage à l'entreprise. Fondée au milieu du siècle dernier, cette scierie embauche maintenant quelque 45 personnes à longueur d'année et constitue la principale usine de L'Isle-Verte de même qu'un employeur important de la région. Elle fut acquise en 1999 par quatre jeunes entrepreneurs qui témoignent d'un dynamisme certain :

Depuis que nous avons acheté cette industrie, nous n'avons jamais cessé d'innover, de moderniser et de motiver les gens de cette paroisse. D'une scierie qui fonctionnait dix mois par année sur une faction, aujourd'hui c'est onze mois par année sur deux factions [...] L'alternative du chemin de fer, c'était de réduire les coûts de transport, mais aussi de réduire l'achalandage de camions dans la petite rue qui mène à notre usine [rue Villera].
(M. Francis Avoine, séance du 11 juin 2002, p. 29-30)

Ils songeraient également à acquérir des lots voisins pour répondre à leur besoin d'expansion et ainsi poursuivre le développement de l'entreprise (*ibid.*, p. 30-31 et 38-39).

Le MTQ reconnaît d'ailleurs que l'autoroute causerait préjudice à l'entreprise en portant atteinte à certaines de ses activités (M. Jean-Louis Loranger, séances du 6 mai 2002, p. 80-81 et du 7 mai 2002, p. 101-102). En outre, sans vouloir se substituer à la Commission de protection du territoire agricole du Québec, la commission a pu constater, notamment lors d'une visite de terrain le 11 juin 2002, que les impacts de ce tracé de rechange sur le milieu agricole pourraient avoir été surestimés par le promoteur (document déposé DA18).

- ◆ *La commission soutient que l'entreprise Les Produits forestiers Dubé inc. devrait pouvoir maintenir l'ensemble de ses activités et être en mesure de concrétiser ses projets d'expansion. À cet égard, il lui apparaît essentiel que le ministère des Transports réévalue la possibilité de déplacer l'emprise du tracé plus au sud, ou à tout le moins de construire d'abord, à la hauteur de la propriété de cette entreprise, la chaussée sud du tracé retenu. L'utilisation de terrains au nord du chemin du Coteau-du-Tuf et l'acquisition d'une partie du lot 406 à l'ouest de la propriété de l'entreprise, pour compenser la perte de superficie d'entreposage et relocaliser l'accès à la voie ferrée, pourraient également constituer des avenues de solution.*

Le secteur de Tourbière Réal Michaud et Fils inc.

Le tracé retenu et ses impacts sur le milieu

Au quatorzième kilomètre de son point d'origine à l'ouest, en parallèle au 2^e Rang et chevauchant alors la ligne séparatrice des rangs I et II du cadastre de la paroisse de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte, le tracé retenu modifie sa course pour s'orienter vers le nord. Il traverse ainsi en diagonale les lots 101 à 97, 95, 94, 92 à 86, 84 et 83 avant de reprendre son orientation nord-est et d'intercepter de façon perpendiculaire la route du 1^{er} Rang (figure 3).

Le tracé contourne donc Tourbière Réal Michaud et Fils inc. par le nord en prenant place sur la crête de roc qui surplombe la tourbière du Plateau et qui supporte le sol organique de l'entreprise sise au sud. Il s'agit là d'un segment de tracé modifié par rapport à la proposition initiale du MTQ, à la suite de consultations menées par ce dernier en juin et septembre 2000 auprès des représentants du milieu, comme il a été mentionné au chapitre précédent (documents déposés PR3, p. 118 et DA1, p. 10).

Ce tracé modifié soulève néanmoins certains problèmes. Premièrement, le contournement de la tourbière par le nord entraîne des inconvénients pour l'exploitation de l'entreprise, notamment en éliminant l'accès actuel et en empiétant dans l'aire d'entreposage (M. Réal Michaud, séance du 6 mai 2002, p. 14 et M. Gaston Michaud, séance du 10 juin 2002, p. 51). Le détour requis pour le nouvel accès serait d'environ 1,5 km, en empruntant le chemin Pettigrew, la route du 1^{er} Rang et la voie de desserte qui serait aménagée par le promoteur puis entretenue par la municipalité (document déposé DQ3.1, p. 3-4 et M. Jean-Louis Loranger, séance du 7 mai 2002, p. 48). De plus, il y aurait perte

de revenus liés à l'exploitation de la crête rocheuse sur laquelle passerait l'autoroute puisque, selon une entente de 25 ans conclue en 1997 avec Béton provincial inc., chaque tonne de pierre qui en serait extraite rapporterait un montant net de 0,27 \$ à 0,50 \$ à Tourbière Réal Michaud et Fils inc. (mémoire de Tourbière Réal Michaud et Fils inc., p. 2 et M. Réal Michaud, séance du 10 juin 2002, p. 49-50).

Deuxièmement, le tracé influencerait sur l'utilisation des lots détenus par la corporation Les Apôtres de l'amour infini (mémoire). Même si la voie de desserte proposée était prolongée jusqu'au lot 81, il y aurait en effet enclavement de la partie sud des lots 81 et 83, soit une superficie de 25,2 ha (document déposé DQ3.1, p. 4 et annexe). Troisièmement, le propriétaire des lots 86 à 90 dans la tourbière du Plateau serait également touché en perdant l'accès à son chalet situé à l'ouest de Tourbière Réal Michaud et Fils inc. qui lui accorde présentement un droit de passage (document déposé DQ3.1, p. 4 et M. Suzan Bélanger, séance du 7 mai 2002, p. 49-52).

Quatrièmement, le tracé occasionnerait une perte et une fragmentation d'habitats pour les grands et les petits mammifères, de même que pour la sauvagine, en traversant un secteur boisé bordé par deux tourbières (document déposé PR3, p. 31, *addenda* au mémoire du Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent et M. Réal Michaud, séance du 6 mai 2002, p. 14). Finalement, il y aurait empiètement sur l'extrémité sud des parties de lots 95, 97, 98 et 99 appartenant au Service canadien de la faune, lequel s'est toutefois montré intéressé à un échange de terrain avec le MTQ en vue de consolider le territoire de la Réserve nationale de faune de la baie de L'Isle-Verte. Selon les bases de données sur les oiseaux nicheurs de la Division des évaluations environnementales d'Environnement Canada, aucune espèce digne de mention n'utiliserait ces terrains, bien qu'il n'y ait pas eu d'inventaire récent à cet égard. Par ailleurs, il est reconnu que les friches et les jeunes boisés qui caractérisent ces lots jouent un rôle non négligeable comme habitats fauniques, et particulièrement dans les régions agricoles (documents déposés DA12, DQ1.1, p. 12 et DQ2.1).

Le tracé de rechange

Tel qu'il a été mentionné au chapitre 1, quelques citoyens ont fait valoir leur mécontentement face au tracé retenu à la suite des consultations menées en 2000. Le propriétaire de la tourbière a même suggéré une esquisse de tracé de rechange (document déposé DC1 et mémoire de Tourbière Réal Michaud et Fils inc.) de laquelle deux options furent élaborées par le MTQ. De toutes les options envisagées (document déposé DA24), deux sont plus acceptables aux yeux de la commission : celle du tracé retenu par le MTQ, au nord, et une de celles qu'il a conçues à partir de la proposition de Tourbière Réal Michaud et Fils inc., soit le tracé de rechange plus au sud. Elles sont illustrées à la figure 3 et évaluées l'une par rapport à l'autre au tableau 3.

Figure 3 Le secteur de Tourbière Réal Michaud et Fils inc.



Sources : adaptée des documents déposés PR3.3, carte 10 et DA24, mémoire de Tourbière Réal Michaud et Fils inc., annexe, MM. Gaston et Réal Michaud, séance du 10 juin 2002, p. 47-48 et 51-52 et Dion, 1977.

Tableau 3 L'évaluation comparative des options de tracé dans le secteur de Tourbière Réal Michaud et Fils inc.¹

Les éléments de comparaison	Les options de tracé	
	Le tracé retenu (nord) (6 km ; 54 ha)	Le tracé de rechange (sud) (6,03 km ; 54,3 ha)
Les superficies touchées (ha)		
▪ Boisées	37,8	34,5
▪ En culture	16,2	19,8
La sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> ▪ deux courbes très douces (rayons de 1 600 et 1 500 m) ▪ en milieu boisé sur 70 % du parcours 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ deux courbes très prononcées (rayons de 1 000 m) ▪ en milieu boisé sur 64 % du parcours
L'ambiance sonore	Loin de la zone habitée (> 200 m) ; impact faible	Loin de la zone habitée (≥ 200 m) ; impact faible
L'accès actuel aux lots 72 à 84 (Tourbière Réal Michaud et Fils inc.)	Éliminé ; l'accès éventuel se ferait par la voie de desserte aménagée à partir de la route du 1 ^{er} Rang	Maintenu
L'accès aux lots P-81 et P-83 (corporation Les Apôtres de l'amour infini)	Enclavement de la partie sud des lots, soit une superficie de 25,2 ha ; le tracé de la voie de desserte serait toutefois prolongé jusqu'au lot P-81 pour donner accès à ce résidu de terre	Enclavement de la partie sud des lots, soit une superficie de 3,4 ha
L'accès actuel au chalet du propriétaire des lots 86 à 90	Éliminé	Maintenu
L'empiétement sur une partie des lots 95, 97, 98 et 99 (propriété fédérale – Service canadien de la faune)	Environ 2 ha	Nul ; tracé au sud du fronteau des lots
L'atteinte aux milieux humides	Évite un milieu humide mais provoque une perte et une fragmentation d'habitats pour certains grands et petits mammifères	Traverse un milieu humide mais minimise la perte et la fragmentation d'habitats pour certains grands et petits mammifères
La nature des sols pour le corridor emprunté	De bonne consistance	De faible consistance

1. Chaînage approximatif : de 14+000 à 20+000.

Sources : adapté des documents déposés DA24, DQ1.1, p. 11-12 et DQ3.1, p. 4-9, M. Réal Michaud, séances du 6 mai 2002, p. 14 et du 10 juin 2002, p. 50 et M. Suzan Bélanger, séance du 7 mai 2002, p. 49-50.

L'analyse comparative des deux tracés

Ni le tracé nord ni le tracé sud ne compromettraient l'activité d'extraction de Tourbière Réal Michaud et Fils inc. puisque la totalité de l'aire d'extraction que compte exploiter cette entreprise serait préservée. Toutefois, le tracé sud, proposé afin de régler les problèmes qu'occasionnerait le contournement de la tourbière par le nord, aurait lui aussi ses défauts puisqu'il toucherait davantage le milieu agricole et impliquerait certains inconvénients sur le plan technique.

En effet, le tracé sud toucherait à 3,6 ha de plus de terre en culture que le tracé nord, soit un excédent de 20 % et il entraînerait un résidu agricole supplémentaire de 0,96 ha que le MTQ devrait acquérir.

De plus, les propriétaires d'une ferme laitière qui exploitent les lots P-80, P-82 et P-83 ont d'ailleurs exprimé leur désaccord face au tracé sud :

Ayant pris connaissance du tracé suggéré par Tourbière Réal Michaud et Fils inc. [...] nous constatons que ce tracé vient directement amputer une part de terre cultivable très prospère nous appartenant (étant une terre noire qui par rapport à une grande partie du reste de nos terres est de sable) [...] Vous comprendrez notre réaction à vouloir conserver en entier cette partie de nos bonnes terres étant donné sa dimension déjà trop petite.
(Mémoire de M^{me} Lyne Boulianne et M. Jean-Guy Côté pour Ferme de la Rivière enr.)

Le tracé nord offrirait pour sa part une meilleure protection contre la poudrière en s'intégrant davantage aux secteurs boisés. Il serait également favorisé par une zone d'affleurement rocheux présentant une meilleure capacité portante que celle des sols organiques et argileux plus au sud. Toutefois, les inconvénients du tracé sud pourraient assez facilement être surmontés par le Ministère : d'une part, des aménagements spécifiques à l'aide de végétaux et un entretien hivernal rigoureux assureraient éventuellement de bonnes conditions routières en hiver et, d'autre part, des travaux d'excavation plus importants et la mise en place d'une fondation appropriée garantiraient un bon comportement de la chaussée.

De plus, le tracé nord comporterait un avantage indéniable du point de vue de la sécurité routière : il afficherait deux courbes successives avec des rayons de 1 600 m et 1 500 m et séparées par un corridor en ligne droite d'une longueur de 818 m, alors que les courbes du tracé sud offriraient toutes deux un rayon de 1 000 m et seraient séparées par une tangente d'une longueur de 274 m. En outre, elles pourraient difficilement être adoucies sans empiéter davantage dans la zone exploitée de la tourbière ou sur les terres cultivées.

Les études effectuées sur le sujet démontrent que le nombre d'accidents augmente avec la diminution du rayon de courbure d'une voie de circulation. Ainsi, le MTQ considère qu'une courbe ayant un rayon de 650 m s'avère sécuritaire à une vitesse de 110 km/h

mais que des vitesses de 120 km/h et 130 km/h exigent respectivement des rayons de 750 m et 950 m. Or, le promoteur a retenu une vitesse de conception de 130 km/h pour le prolongement de l'autoroute 20. Il faut également considérer le fait que les courbes situées après un alignement droit doivent présenter des rayons plus grands pour être sécuritaires, alors que les courbes en aval d'autres courbes peuvent avoir des rayons plus petits (document déposé DQ3.1, p. 4, 6 et 8).

C'est donc dire que le tracé sud comporterait deux courbes consécutives avec des rayons à peine supérieurs au critère minimum pour la conception d'une telle autoroute. Cela ne serait toutefois pas exceptionnel puisque, sur l'ensemble du territoire québécois, le réseau autoroutier en zone rurale affichant une vitesse de 100 km/h en totalise 150 avec des rayons de 1 000 m ou moins, la grande majorité des courbes ayant cependant plus de 650 m. À titre de comparaison, le tracé sud impliquerait à cet endroit des courbes similaires à celles qui peuvent être observées actuellement sur l'autoroute 20, quelque peu à l'est de la halte routière de Kamouraska et aux limites nord de la municipalité de Sainte-Anne-de-la-Pocatière (documents déposés DQ3.1, p. 5-6 et DQ3.1.1).

Le promoteur ne dispose pas de données fiables concernant les accidents dans les courbes sur les autoroutes du Québec mais, selon lui, cette configuration rendrait la conduite inconfortable et pourrait occasionner des sorties de route à haute vitesse puisque le conducteur circulant sur une voie rapide s'attend à pouvoir maintenir une vitesse élevée et que sa vigilance est amoindrie par une diminution de sa sollicitation (document déposé DQ3.1, p. 5-6 et 8). Pour le projet de prolongement de l'autoroute 20, cet élément serait d'autant plus important que la circulation se ferait dans les deux sens sur une même chaussée.

En résumé, le tracé sud comporterait plusieurs désavantages dont certains ne pourraient pas être atténués ou compensés, ce qui semble plus facilement envisageable pour le tracé nord. De plus, il ne permettrait pas de répondre aux attentes des MRC intéressées qui demeurent, par les pouvoirs qui leur sont dévolus en matière d'aménagement du territoire, les instances désignées du milieu municipal pour convenir avec les autorités gouvernementales de la localisation des infrastructures publiques. Il faut mentionner à cet effet le désir des MRC de Rivière-du-Loup et des Basques de minimiser les impacts sur le milieu agricole, d'éloigner le plus possible l'autoroute du 2^e Rang, de maximaliser son intégration aux secteurs boisés et de réduire l'impact sur le paysage (documents déposés DB16, p. 1, DB17, p. 2-3, *addenda* au mémoire de la MRC des Basques, p. 4 et 6, M. Raymond Duval, séance du 7 mai 2002, p. 46 et M. Benoit Rheault, séances du 8 mai 2002, p. 46-47 et du 10 juin 2002, p. 18).

- ◆ *La commission acquiesce à la proposition du ministère des Transports de contourner par le nord Tourbière Réal Michaud et Fils inc. Elle reconnaît que le tracé qu'il propose est celui qui offrirait le plus haut niveau de sécurité routière. Il comporterait en outre moins de répercussions sur le milieu agricole, en plus de correspondre aux recommandations des MRC de Rivière-du-Loup et des Basques.*

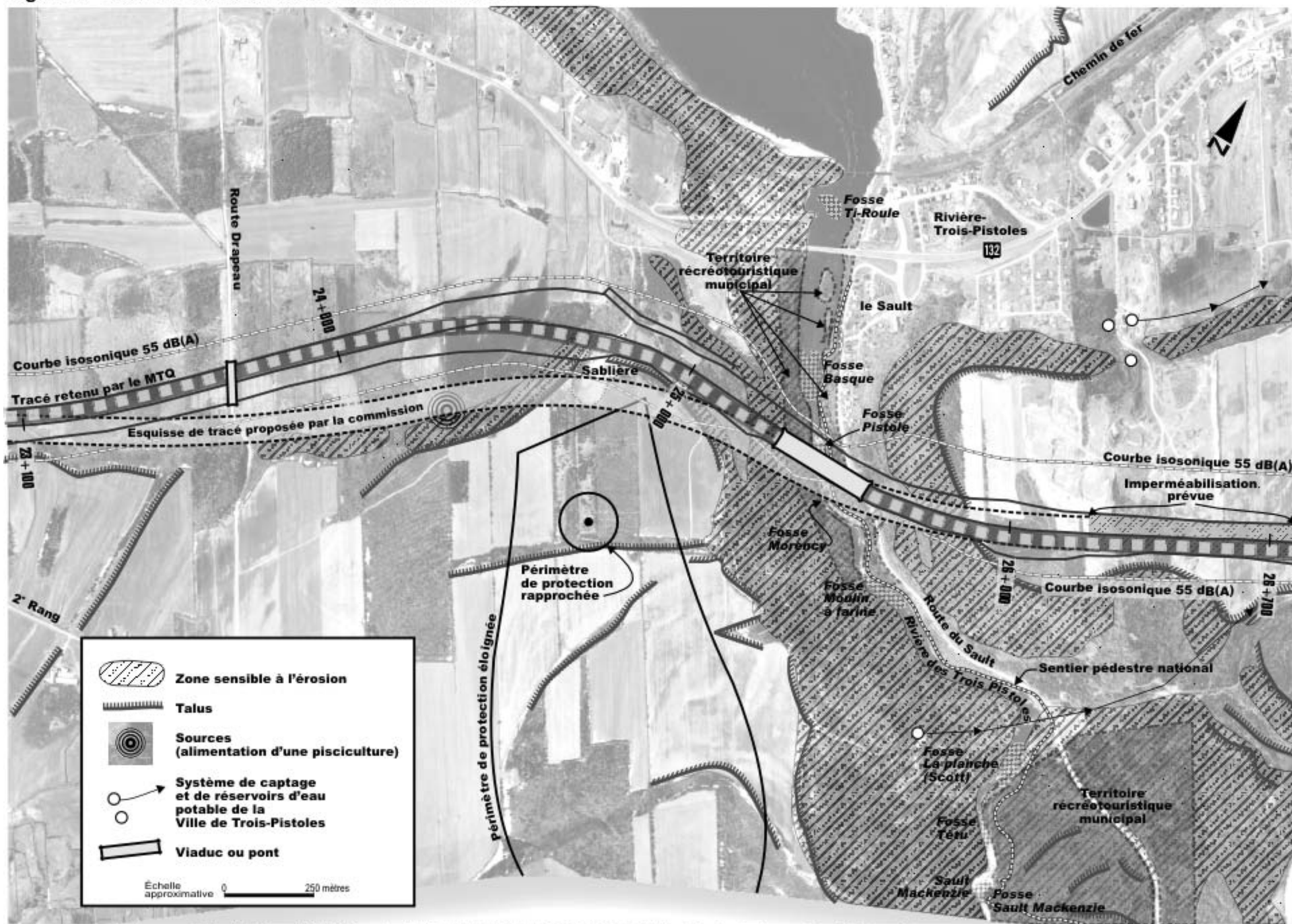
- ◆ *La commission considère néanmoins que le ministère des Transports devrait évaluer la possibilité de déplacer de quelques dizaines de mètres vers le nord la section de l'autoroute qui traverse l'aire d'entreposage de Tourbière Réal Michaud et Fils inc. pour faciliter toute réorganisation des activités d'ensachage et d'entreposage de l'entreprise. La commission est d'avis que les propriétaires de l'entreprise devraient être dédommagés pour la perte de superficie exploitable et pour les inconvénients prévisibles d'exploitation.*
- ◆ *La commission prend acte que le ministère des Transports aménagerait au sud de l'autoroute une voie de desserte entre la route du 1^{er} Rang et le lot P-81, propriété de la corporation Les Apôtres de l'amour infini, et qu'il maintiendrait un accès au chalet du propriétaire des lots 86 à 90 ou compenserait le préjudice subi.*
- ◆ *La commission rappelle l'engagement du ministère des Transports de limiter au minimum les surfaces à déboiser. De plus, elle estime que le Ministère devrait atténuer l'impact de ses travaux de coupe en évitant la saison de reproduction des oiseaux nicheurs, soit du 1^{er} mai au 15 août.*

La traversée de la rivière des Trois Pistoles

La présence d'obstacles sur un tracé routier crée des contraintes techniques et requiert un contournement ou la construction d'ouvrages onéreux pour les franchir. Ceux-ci peuvent constituer une part non négligeable des coûts du projet et, sur cette base, le promoteur a tout intérêt à les éviter ou à les raccourcir le plus possible. À cet égard, le tracé retenu constituerait le seul endroit intéressant pour traverser la rivière des Trois Pistoles (figure 4), pour un coût estimé entre 30 et 40 M\$ (document déposé DA34 et M. Jean-Louis Loranger, séance du 6 mai 2002, p. 33).

En raison du périmètre de protection de l'aquifère situé dans les terrasses de la rive ouest de la rivière, le tracé passerait à proximité du village de Rivière-Trois-Pistoles, dans la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges. Le quartier dénommé « le Sault », situé au sud de la route 132, aurait été isolé du reste du village et déstructuré à la suite de la réfection de cette dernière il y a une trentaine d'années. La petite communauté en aurait été lourdement affectée, et ce n'est que récemment qu'elle aurait repris de la vigueur, notamment en raison des aménagements récréotouristiques en bordure de la rivière. Aussi ses habitants voient-ils avec beaucoup d'appréhension la venue d'un nouvel axe routier à l'autre extrémité du hameau (mémoire du Groupe de citoyens de la rivière des Trois Pistoles, p. 3-4).

Figure 4 La traversée de la rivière des Trois Pistoles



Sources : adaptée des documents déposés PR3, p. 142, PR3.3, cartes 1 et 11, DA19, DA35, DB21, DB23, DC5 et M. André Leblond, séance du 7 mai 2002, p. 91.

Bien que le MTQ ait choisi de construire la chaussée sud plutôt que sa portion nord à partir de la traversée de la rivière des Trois Pistoles, le tracé retenu fait craindre aux résidents de nombreux impacts, dont l'altération du site et du paysage, des effets sur le climat sonore et les répercussions de la période de construction. Ils anticipent la possibilité que le village soit écrasé sous un pont gigantesque et que la qualité de vie sociale et communautaire en soit diminuée à nouveau. Les deux groupes de citoyens opposés au tracé retenu regrettent que la variante de tracé qui rejoignait au sud les lignes de transport d'énergie d'Hydro-Québec n'ait pas été retenue et considèrent qu'elle aurait dû être privilégiée (mémoires du Groupe de citoyens de la rivière des Trois Pistoles, p. 2 et des Ami(e)s de la rivière des Trois Pistoles, p. 3-4 et M. Gaston Desjardins, séances du 6 mai 2002, p. 8-9 et du 10 juin 2002, p. 30).

Les répercussions de la traversée

Le potentiel récréotouristique de la rivière des Trois Pistoles

La vallée de la rivière des Trois Pistoles constitue une composante importante du corridor du projet. Élément valorisé du milieu naturel et du paysage et utilisée par la population locale et les touristes, elle est reconnue au schéma d'aménagement de la MRC des Basques comme comportant des éléments d'intérêt écologique, esthétique et historique (document déposé DB4, mémoire des Ami(e)s de la rivière des Trois Pistoles, p. 2 et M. Gaston Desjardins, séance du 6 mai 2002, p. 8). En particulier, un territoire discontinu de quelque 67 ha acquis par la municipalité en 1993 a fait l'objet de plus de dix ans de développement. Des stationnements et des sentiers en facilitent l'accès et diverses activités de randonnée, de pêche, d'observation de la nature, de baignade et de cueillette s'y déroulent. La Société de développement de la rivière des Trois Pistoles aurait dépensé quelque 200 000 \$ dans le développement et la gestion de ces activités. Depuis 1992, la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges y a contribué à raison de 64 350 \$ (document déposé DB21 et mémoire des Ami(e)s de la rivière des Trois Pistoles, p. 2). Le sentier qui relie Notre-Dame-des-Neiges à Saint-Éloi par les rives de la rivière des Trois Pistoles fait partie depuis octobre 2000 du sentier national du Bas-Saint-Laurent (document déposé DB22).

Les Ami(e)s de la rivière des Trois Pistoles, un groupe de citoyens opposés au projet de petite centrale hydroélectrique sur la rivière à la hauteur de l'usine Tembec, a pour objectif de protéger l'intégrité des 67 ha du territoire municipal qui forment selon eux un ensemble et dont les chutes du Sault Mackenzie constituent peut-être l'élément le plus remarquable. Ils voudraient en faire une aire protégée. Une demande en ce sens aurait été adressée au conseil municipal de Notre-Dame-des-Neiges, mais elle aurait été rejetée. Une demande visant à mettre en place un comité de gestion de bassin versant aurait également été présentée par ce groupe à la MRC des Basques et à la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges (mémoire des Ami(e)s de la rivière des Trois Pistoles, p. 5 et M^{me} Linda Lanthier, séance du 10 juin 2002, p. 61).

À cet égard, la municipalité a laissé entendre qu'un projet de développement récréotouristique des 67 ha du territoire municipal, beaucoup plus ambitieux que les aménagements actuels, n'attendrait que la réalisation du projet de petite centrale hydroélectrique et les redevances afférentes pour aller de l'avant. Cependant, les grandes lignes de ce projet seraient encore à définir et il pourrait englober une zone en amont du Sault Mackenzie. Il appert en effet, selon l'information déposée par la municipalité, que ce territoire est réparti en deux ensembles distincts (figure 4). Le premier consiste en une bande de superficie relativement faible de part et d'autre de la rivière, entre la route 132 et la fosse du Moulin à farine. Le second forme un ensemble plus imposant couvrant le Sault Mackenzie et l'amont, jusqu'au premier grand méandre de la rivière, incluant l'usine Tembec et le projet de petite centrale (document déposé DC5 et M. André Leblond, séance du 11 juin 2002, p. 17-18).

Les riverains conviennent qu'il faudrait traverser la rivière à un endroit déjà touché par d'autres infrastructures. Selon le promoteur, c'est dans le corridor visé par le projet, qui comprend le pont de la route 132 et celui du chemin de fer, que le pont s'inscrirait le mieux, dans un paysage déjà urbanisé et dont l'espace est déjà organisé par d'autres structures, ce qui permettrait de préserver le reste de la vallée (M. Jean-Paul Gravel et M. Jean-Louis Loranger, séance du 8 mai 2002, p. 27-28 et 58-59). Par ailleurs, concevoir un tracé qui, à la fois, contournerait le périmètre de protection de l'aquifère de la rive ouest, éviterait les installations récréotouristiques du Sault Mackenzie et le territoire municipal, tout en respectant les limites cadastrales et en restreignant les effets sur les terres agricoles semble à toutes fins utiles irréalisable. D'ailleurs, pour certains, déplacer le tracé vers l'emplacement de l'usine Tembec et du projet de petite centrale hydroélectrique, et également vers le Sault Mackenzie, reviendrait à déplacer le problème et ruiner le même paysage (mémoire de M. Étienne Proulx). Quant à la variante de tracé vers les lignes de transport d'énergie d'Hydro-Québec, elle a été rejetée pour les raisons mentionnées au chapitre 2. Ainsi, le tracé qui minimiserait les impacts sur le potentiel de développement récréotouristique de la vallée de la rivière des Trois Pistoles, tout en respectant les autres contraintes qu'impose la traversée de cette vallée, demeurerait le tracé retenu par le promoteur.

- ◆ *La commission est d'avis que le tracé retenu par le ministère des Transports pour la traversée de la rivière des Trois Pistoles est celui qui minimiserait les impacts sur le développement du potentiel récréotouristique de cette vallée étant donné les autres contraintes que cette traversée comporte.*

Le choix de la structure et les impacts visuels

Le pont prévu pour la traversée de la rivière des Trois Pistoles est une structure à multiples travées de moyenne portée, dont la longueur minimale serait de 670 m et la hauteur maximale au-dessus de la rivière, de 80 m. Le choix du MTQ porterait sur des caissons en béton construits par encorbellement, qui permettraient des longueurs de travées de 200 m tout en constituant un meilleur choix visuel. Dans ces ouvrages, l'épaisseur du

tablier est directement proportionnelle à la portée. Avec de telles travées, l'épaisseur du tablier du pont serait de 5 m au centre, entre les piliers, et de 10 m aux piliers, dont la hauteur irait de 30 à 50 m. Ceux-ci auraient une épaisseur de 5 m et une largeur de 7 m. Le pont de l'autoroute 20 sur la rivière Rimouski, utilisé à titre d'exemple par le MTQ, montre une structure imposante mais élancée. Tel que l'a montré la simulation visuelle faite par le promoteur, il apparaît que le choix serait un compromis entre le nombre de piliers et la portée des travées. Le tablier doit être suffisamment fin pour être esthétique, mais suffisamment fort pour éviter de construire un mur de piliers (documents déposés DA34 et DA37).

Si le promoteur juge que la présence de l'infrastructure nuirait fortement aux résidents de la rive est de la rivière des Trois Pistoles, il estime toutefois que le pont s'intégrerait très bien dans le paysage parce que des structures similaires, quoique de moindre envergure, y existent, soit le pont de la route 132 et le pont du chemin de fer et son remblai. L'ouvrage serait situé sur un plateau dans l'alignement des structures morphologiques et suivrait les lignes naturelles du paysage, ce qui en atténuerait les impacts perceptuels et pourrait même, de l'avis du MTQ, être considéré comme un apport positif dans le contexte (document déposé DA8 et MM. Jean-Paul Gravel et Jean-Louis Loranger, séance du 8 mai 2002, p. 27-28 et 58-59).

- ◆ *La commission est d'avis que la structure projetée pour la traversée de la rivière des Trois Pistoles occasionnerait une modification significative du paysage pour tous les observateurs situés au nord de l'ouvrage. La commission considère également que cet impact pourrait difficilement être atténué pour les résidents de la route du Sault, à proximité, et que toute la latitude disponible devrait être utilisée pour l'éloigner le plus possible des résidences.*

Les impacts sonores à la route du Sault

L'étude d'impact sonore a déterminé qu'une fois l'autoroute en service, l'impact serait faible au-delà d'une distance moyenne de 115 m de l'emprise, soit une valeur inférieure à 55 dB(A) considérée comme acceptable par le MTQ. Si quelques résidences de la route du Sault sont à une distance inférieure de l'autoroute, en plan, elles seraient néanmoins protégées par la structure elle-même, selon le promoteur. Ainsi, le pont aurait pour effet d'atténuer le bruit d'environ 9 dB(A), auxquels il y aurait lieu d'ajouter l'effet du parapet dont la modélisation ne tient pas compte. Celle-ci, effectuée avec le « Traffic Noise Model » utilisé aux États-Unis et reconnu au Québec, considérerait par ailleurs la réflexion et la réverbération sur les parois de la gorge de la rivière (document déposé DA3, p. 7-9 et M. Renaud Lemoine, séance du 8 mai 2002, p. 12 et 14-16). Selon le promoteur, le pont de l'autoroute 20 sur la rivière Rimouski, avec sa dénivelée, donnerait un bon aperçu du climat sonore à la rivière des Trois Pistoles (M. Jean-Louis Loranger, séance du 8 mai 2002, p. 20).

Lors d'une visite de cet ouvrage à la rivière Rimouski, la commission a constaté que le claquement des essieux au passage des joints de dilatation du pont était nettement perceptible sous le pont lui-même. Sorti de « l'ombre » du pont, soit à une distance de 40 à 50 m, le bruit de la circulation des camions devenait nettement perceptible, d'autant plus que leur tuyau d'échappement était alors visible au-dessus du parapet. Même si ces niveaux représentent de l'avis du MTQ un niveau de gêne acceptable, ils contribuent à introduire de nouveaux bruits parasites dans un climat sonore par ailleurs constitué de bruits reconnus comme « naturels » par les résidants. Ceux-ci perçoivent actuellement les bruits de la route 132, de façon plus ou moins prononcée selon les conditions ambiantes, mais ils considèrent que ces niveaux sont tolérables. Cependant, ils craignent fortement que l'augmentation des bruits de circulation provenant des deux axes routiers n'occulte l'ambiance sonore actuelle qui constitue un des attraits de leur lieu de résidence (mémoire du Groupe de citoyens de la rivière des Trois Pistoles, p. 8 et M. Gaston Desjardins et M^{me} Linda Lanthier, séance du 10 juin 2002, p. 38 et 61).

Dans les circonstances, l'impact résulterait moins de l'augmentation du niveau sonore lui-même que d'un changement significatif et perceptible du climat sonore. D'ailleurs, le niveau sonore actuel sur la route du Sault n'est pas connu, mais le MTQ considère que la valeur de 45 dB(A) qu'il a retenue pour son projet est représentative. Afin de s'assurer de la justesse de ses évaluations, le promoteur envisage de procéder au suivi du bruit à la traversée de la rivière des Trois Pistoles. Des mesures avant, pendant et après la construction permettront d'y quantifier le climat sonore (M. Renaud Lemoine, séance du 8 mai 2002, p. 20).

- ◆ *La commission est d'avis que la circulation sur le pont qui enjambrerait la rivière des Trois Pistoles engendrerait pour les résidants de la route du Sault un changement significatif du climat sonore, changement qui milite en faveur d'un déplacement de l'ouvrage un peu plus au sud. La commission estime également que le ministère des Transports devrait procéder à la caractérisation du climat sonore actuel de ce secteur, ainsi qu'au suivi des modifications du climat sonore occasionnées par la présence de l'autoroute. Par ailleurs, il devrait prendre tous les moyens à sa disposition pour atténuer les changements perceptibles du climat sonore, le cas échéant.*

En ce qui a trait aux pêcheurs qui fréquentent les sentiers en bordure de la rivière, il y a tout lieu de croire que le bruit routier devrait constituer une perturbation moindre en raison de la proximité des rapides et du niveau sonore de l'écoulement de la rivière.

Les contraintes de la traversée

Le projet de captage de la Ville de Trois-Pistoles

Les terrasses de dépôts sableux et graveleux situées de part et d'autre de la rivière des Trois Pistoles contiennent d'importantes réserves d'eau actuellement exploitées. Il existe sur la rive est un système complexe de captage et de réservoirs utilisés par la Ville de

Trois-Pistoles. L'aquifère y est peu profond, la qualité de l'eau, discutable, et la quantité, limitée. La Ville recherche donc depuis plus de dix ans un nouvel aquifère permettant un plus grand débit d'une eau de meilleure qualité. Deux solutions s'offrent actuellement à elle, soit le captage de l'eau de la rivière des Trois Pistoles et une usine de traitement traditionnel, soit l'utilisation de l'aquifère en rive ouest (document déposé DA22, p. 9-11).

La Ville de Trois-Pistoles préférerait l'eau de la nappe souterraine, même avec un léger traitement, à celle issue du traitement de l'eau de la rivière. Il appert toutefois que les dépôts granulaires de la rive ouest ne permettraient pas d'en tirer les débits espérés, soit de l'ordre de 4 m³/minute, mais seulement environ 1 m³/minute en raison notamment de la nature du sous-sol. C'est pourquoi il a été envisagé d'utiliser l'eau de la rivière pour recharger plus rapidement la nappe. Ces options ont été soumises au ministère des Affaires municipales et de la Métropole pour évaluation et approbation. Dans le cadre de l'optimisation financière et technique du projet, ce ministère désire se renseigner davantage au sujet de la performance épuratrice des sols et des études restent à faire, qui dépendent de la Ville de Trois-Pistoles et du Ministère (document déposé DA22, p. 12, M. Jean-Paul Leclerc, séance du 6 mai 2002, p. 31 et M. Luc Valiquette, séance du 7 mai 2002, p. 8-9).

Si le projet de captage de la Ville se réalisait, un déplacement du tracé vers le sud reviendrait pour le promoteur à sacrifier la nappe. Un tel déplacement impliquerait en effet de toucher à une terrasse plus élevée, ce qui requerrait des travaux d'excavation, et les pentes requises pour la stabilisation du talus feraient en sorte que la zone d'appel du puits serait atteinte (MM. André Drolet et Jean-Louis Loranger, séance du 7 mai 2002, p. 72 et 88). Par ailleurs, si le projet de la Ville ne se réalisait pas, l'aquifère demeurerait une source potentielle d'approvisionnement en eau potable et devrait être préservé, au dire du MTQ et du ministère de l'Environnement (M. Jean-Louis Loranger, séance du 6 mai 2002, p. 33 et M. Luc Valiquette, séance du 7 mai 2002, p. 8-9 et 89).

La protection des nappes d'eau contre des sources potentielles de contamination est habituellement assurée par des périmètres de protection. Dans le cas du projet de la Ville de Trois-Pistoles, le périmètre de protection rapprochée, qui vise à éviter la contamination par les virus et les bactéries, devrait correspondre à un rayon de 70 m autour du puits de captage alors que le périmètre de protection éloignée, qui vise les contaminants persistants, couvrirait toute la zone susceptible d'alimenter le puits en amont, ainsi que toute la terrasse en aval du puits de pompage (figure 4) (documents déposés DB7 et DB23, p. 24 et annexe XV). Toutefois, la MRC des Basques et la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges contestent la délimitation de l'aire d'alimentation en aval de ce puits, notamment parce que le fond de la sablière située précisément à la limite nord du périmètre de protection est à sec. Elles estiment qu'une étude plus précise de ce secteur permettrait peut-être de déplacer le tracé plus au sud, jusque dans cette sablière, sans nuire au captage de l'eau. Les deux autorités municipales proposent même de déplacer le puits plus au sud. Le déplacement du tracé permettrait de redresser l'angle de passage

dans la vallée, ce qui contribuerait à éloigner les ouvrages des habitations de la route du Sault (mémoires de la MRC des Basques, p. 17 et de la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges, p. 4, M. Benoit Rheault, séance du 7 mai 2002, p. 42 et M. André Leblond, séance du 10 juin 2002, p. 10).

À ce sujet, il faut noter que le puits de captage avait été placé de façon stratégique dans la partie la plus profonde du réservoir que constitue l'aquifère, au pied et à faible distance d'un escarpement de plus de 25 m (document déposé DB23, annexe III, coupe AA'). Il pourrait donc difficilement être déplacé sans diminuer les volumes d'eau pouvant être prélevés. Par contre, en ce qui a trait à l'aire d'alimentation du puits, l'information disponible montre que ce ne serait pas toute la terrasse en aval du puits qui contribuerait à son approvisionnement. Selon l'étude hydrogéologique de 1994, le projet de captage de la Ville de Trois-Pistoles fonctionnerait ainsi avec deux bassins de recharge. À l'aide de ce dispositif et toujours selon cette étude, la zone d'alimentation du puits vers l'aval serait d'environ 70 m, soit l'équivalent du périmètre de protection rapprochée, alors qu'elle serait près du double avec un seul bassin de recharge. Hors de cette zone, l'eau s'écoulerait en s'éloignant du puits de captage. Cependant, comme ce document ne fait état d'aucune mesure dans le piézomètre installé dans le fond de la sablière lors des essais de pompage de la Ville, il n'est pas possible de vérifier le comportement de la nappe et la direction de l'écoulement entre le périmètre de protection rapprochée et la sablière (documents déposés DB7, figure A5 et DB23, p. 21 et annexe XIV).

Il faut enfin rappeler que le tracé retenu traverse de part et d'autre de la rivière des Trois Pistoles des aquifères utilisés ou potentiellement utilisables, très perméables et par conséquent sensibles à la pollution saline. En outre, la nappe en rive ouest se prolonge vers le nord au-dessous du tracé retenu, elle contribue à l'approvisionnement en eau en aval hydraulique de ce tracé et cet approvisionnement est jugé vulnérable par le MTQ (document déposé DA21, p. 4, 7 et annexe 1 et M. André Drolet, séance du 7 mai 2002, p. 73). Par conséquent, quel que soit l'emplacement du tracé, il serait situé au-dessus d'un aquifère utilisé ou potentiellement utilisable qui commanderait une attention particulière quant aux effets du projet sur la qualité des eaux souterraines.

- ◆ *La commission prend note de l'existence du puits de captage situé dans l'aquifère de la rive ouest de la rivière des Trois Pistoles, susceptible de servir de source d'approvisionnement en eau potable pour la ville de Trois-Pistoles en utilisant un système de recharge alimenté par l'eau de cette rivière. La commission convient de la nécessité de protéger la zone d'alimentation de ce puits. Elle constate toutefois qu'avec le dispositif de recharge prévu la zone d'alimentation du puits n'occuperait pas tout l'espace entre ce dernier et le tracé retenu par le ministère des Transports et qu'en conséquence ce tracé pourrait être déplacé vers le sud.*
- ◆ *La commission comprend que l'autorisation du projet de captage de la Ville de Trois-Pistoles requerrait des essais supplémentaires pour évaluer plus précisément la capacité des sols à épurer l'eau de la rivière utilisée pour la recharge de la nappe. La commission est d'avis qu'il y a lieu que le ministère des Transports coordonne ses*

efforts à ceux de la Ville de Trois-Pistoles afin d'évaluer plus précisément le profil de la nappe, la direction de l'écoulement et l'aire d'alimentation en aval du puits de captage. À la lumière des résultats obtenus, le Ministère pourrait alors déterminer dans quelle mesure il est possible de déplacer le tracé vers le sud et agir en conséquence.

Les problèmes de stabilité des pentes

Même si le tracé n'avait pas à contourner la zone de protection de l'aquifère, le MTQ préférerait ne pas le déplacer vers le sud en raison des pentes prononcées et de la sensibilité à l'érosion des sols de part et d'autre de la rivière des Trois Pistoles. Les matériaux en place, sable et gravier, ne sont pas les plus problématiques en matière de stabilité des pentes, et leur sensibilité à l'érosion est qualifiée de moyenne par le promoteur.

Un déplacement du tracé en rive ouest porterait atteinte à un talus d'environ 25 m dans lequel se trouvent une petite carrière, une sablière et le chemin de ferme qui permet l'accès aux terres situées plus au sud. Il présente par ailleurs des pentes équivalentes au talus situé en rive est où le MTQ aurait à y résoudre le même problème. À cet égard, il existe de nombreux moyens techniques pour stabiliser des talus. Certains sont d'ailleurs similaires à ceux que le MTQ propose pour la stabilisation des berges des cours d'eau (documents déposés PR3, p. 19, PR3.1, annexe 15, PR3.3, carte 1 et DB22 et M. Jean-Louis Loranger, séances du 6 mai 2002, p. 33, du 7 mai 2002, p. 88 et du 8 mai 2002, p. 90).

Selon le plan déposé par le MTQ, le tracé retenu suivrait l'escarpement depuis le chaînage 21+900. Il s'en écarterait un peu avant la route Drapeau pour revenir s'incurver vers l'escarpement au chaînage 24+400. Ce tracé créerait de nombreux résidus agricoles de petite taille sur près d'un kilomètre à l'est de la route Drapeau, du côté de l'escarpement. Par ailleurs, le profil en long montre qu'à partir de la route Drapeau le tracé commencerait à s'élever en remblai, à partir d'une altitude d'environ 57 m pour atteindre 97 m au talus de la rive est (document déposé DQ3.1).

Un déplacement de la voie de 100 à 200 m vers le sud, qui permettrait de suivre l'escarpement comme l'illustre l'esquisse de tracé proposée à la figure 4, aurait pour avantage d'augmenter le rayon des courbes du tracé, de minimiser les volumes de remblai, de faire disparaître les résidus agricoles à l'est de la route Drapeau, d'éliminer le remblai sur les lots directement au nord de la sablière, sans empiéter outre mesure sur les terres en culture de la terrasse supérieure. Enfin, il permettrait surtout d'éloigner le plus possible le tracé des résidences du Sault. Il présenterait cependant l'inconvénient de porter atteinte aux sources qui alimentent une pisciculture en bordure de la route 132, pour lesquelles un nouveau captage devrait être envisagé.

Les résidents du secteur considèrent cependant que ce déplacement n'atténuerait en rien les effets sur le paysage et le climat sonore et empiéterait davantage dans la vallée de la rivière des Trois Pistoles. Ils craignent surtout que la construction d'une deuxième

chaussée n'annule les effets du déplacement (M. Gaston Desjardins, séance du 10 juin 2002, p. 35). Si le déplacement peut paraître important en rive ouest, l'arrimage à l'axe du projet sur le talus de la rive est entraîné en effet un gain d'environ une demi-emprise directement au-dessus de la route du Sault. Ce déplacement permettrait néanmoins d'éloigner les ouvrages de la percée visuelle des résidants de cette route (vue vers l'ouest) sans que la structure n'empiète plus haut dans la vallée, puisqu'elle demeurerait en aval du coude de la fosse Morency.

- ◆ *À l'issue de son analyse, la commission est consciente qu'un déplacement du tracé vers le sud à la hauteur de la traversée de la rivière des Trois Pistoles peut présenter des difficultés d'ordre technique qui ne seraient toutefois pas insurmontables. Il lui apparaît néanmoins que ce déplacement, autant que le permettrait la délimitation de la zone d'alimentation du puits prévu pour l'approvisionnement en eau potable de la ville de Trois-Pistoles, constituerait le seul moyen d'atténuer l'ensemble des impacts que subirait les résidants du quartier du Sault du fait de la présence de l'autoroute. Ce déplacement est d'autant plus nécessaire qu'une seconde chaussée pourrait un jour être construite au nord de la première.*

La période de construction

Les effets sur la rivière

La rivière des Trois Pistoles comporte huit fosses entre son embouchure et le Sault Mackenzie, dont trois dans les parages de la traversée, soit les fosses Morency, Pistole et Basque. Le pont passerait au-dessus de la fosse Pistole, un peu en aval de la fosse Morency. La rivière est ensemencée plusieurs fois par année d'ombles de fontaine de grande taille et la pêche y est pratiquée moyennant paiement d'un droit d'accès d'environ 20 \$ (document déposé DB21). Le saumon de l'Atlantique y frayait encore récemment et sa protection était évoquée dans l'étude d'opportunité (document déposé DA5, p. 6 et 72). C'est donc un habitat aquatique de grande valeur.

Pour le MTQ, la traversée des rivières demeure un impact majeur de la construction d'un projet autoroutier. Les travaux de construction sur les pentes abruptes des berges de la rivière des Trois Pistoles pourraient y entraîner l'érosion des sols, l'augmentation des solides en suspension dans l'eau et le dépôt de sédiments dans la rivière. En conséquence, le promoteur effectuerait ces travaux de façon à ne pas interférer avec la période de protection de la faune aquatique, qui va du 16 septembre au 30 mai. Dans le cadre de la réalisation des plans et devis, le promoteur prévoit préparer un programme d'aménagement des rives de la rivière des Trois Pistoles, incluant de nombreuses mesures à l'égard de la stabilisation des sols et de leur remise en végétation (documents déposés PR3, p. 135 et 155, PR3.1, annexe 15 et PR5.1, p. 13).

Selon le MTQ, la traversée de la rivière requerrait un minimum de 100 m entre les piliers. Or, la longueur des travées autorisées par le type de pont prévu, soit jusqu'à 200 m, devrait permettre de ne pas installer de piliers dans le lit de la rivière, ni dans le fond de la

vallée. Même dans ces conditions, le promoteur ne pouvait pas garantir, au moment de l'audience, qu'il n'y aurait pas d'effet dans la rivière. Par ailleurs, le schéma d'aménagement de la MRC des Basques précise que les rives de la rivière des Trois Pistoles doivent être protégées en forêt sur une largeur de 30 m, soit une largeur plus grande que celle stipulée dans la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (documents déposés PR5.1, p. 12 et DB4 et M. Jean-Louis Loranger, séance du 8 mai 2002, p. 91).

- ◆ *En raison de la longueur des portées dans le type de pont prévu pour la traversée de la rivière des Trois Pistoles, la commission considère qu'aucun pilier ne devrait être installé dans le lit de la rivière, ni dans le fond de la vallée à proximité immédiate de celle-ci ou des sentiers pédestres qui permettent d'en longer le cours.*
- ◆ *La commission est d'avis que le déboisement requis pour la réalisation des travaux devrait respecter les exigences du schéma d'aménagement de la MRC des Basques en ce qui a trait aux abords de la rivière des Trois Pistoles, dont les berges ne devraient pas être déboisées sur une distance minimale de 30 m. La commission estime également que toutes les mesures devraient être prises pour empêcher le drainage direct des eaux de chantier vers la rivière, incluant des bassins de sédimentation si nécessaire.*

Par ailleurs, il est prévu que le sentier pédestre le long de la rivière soit fermé dans le secteur des travaux pour la durée du chantier. L'impact est considéré comme mineur (document déposé PR3, p. 140).

- ◆ *Même si, pour des raisons de sécurité, il apparaît fondé de fermer l'accès à la section de la rivière située dans l'emprise du projet durant la période de construction, la commission considère que le promoteur devrait prendre toutes les mesures, de concert avec la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges, pour ne pas nuire à la fréquentation de ce territoire, non plus qu'à l'utilisation du sentier national du Bas-Saint-Laurent.*

Les effets sur les résidents du secteur du Sault

C'est durant la période de construction que les inconvénients les plus importants pourraient être vécus par les résidents du secteur de la traversée de la rivière des Trois Pistoles. Ayant connu le chantier de la route 132, ils ne désirent pas vivre une seconde fois un tel épisode. Leurs résidences sont confinées dans une petite vallée encaissée et aux pentes abruptes où d'importantes excavations sont prévues. Ils craignent le bruit, la poussière et les bourbiers dus au passage de la machinerie. Ils semblent par ailleurs désarmés devant cette situation et n'ont pas de proposition pour diminuer les impacts du chantier ou encore pour obtenir voix au chapitre (M. Gaston Desjardins, séance du 10 juin 2002, p. 33-34 et 36).

L'étude d'impact ne contient rien de spécifique à l'égard de l'étape de construction. Le MTQ a cependant mentionné que les piliers seraient vraisemblablement construits à partir de la route du Sault, de même que l'excavation, le plantage des pieux et les coulées de béton des piles. Lorsque la construction des piliers serait terminée, les travaux relatifs aux poutres et aux culées seraient exécutés à partir du haut des pentes (document déposé DQ3.1, p. 9).

Le porte-parole du ministère de l'Environnement mentionne que le principal inconvénient lors de la construction est le bruit et que son ministère peut inclure des exigences relatives au bruit et à la sécurité dans le certificat d'autorisation. Il pourrait notamment limiter les heures de travail de 7 h à 19 h ou encore fixer des niveaux de bruit si le travail devait se poursuivre après 19 h, au plus tard jusqu'à 22 h. Les objectifs de niveaux sonores des chantiers de construction soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prescrivent qu'après 19 h le niveau de bruit équivalent sur une heure provenant d'un chantier ne peut dépasser le niveau de bruit ambiant mesuré à toute résidence. Lorsque le bruit ambiant est inférieur à 45 dB(A), le niveau à respecter est de 45 dB(A). Certaines mesures d'atténuation, par exemple des paravents, pourraient être envisagées (document déposé DB6 et M. Luc Valiquette, séance du 8 mai 2002, p. 94).

- ◆ *La commission estime que des mesures spécifiques devraient être mises en œuvre pour minimiser les répercussions de la construction du pont de l'autoroute 20 sur les résidents du secteur du Sault, dans le village de Rivière-Trois-Pistoles.*
- ◆ *La commission est d'avis qu'un comité de suivi, composé de représentants des citoyens, du promoteur et de l'entrepreneur ainsi que du ministère de l'Environnement, permettrait aux résidents du secteur d'être bien informés et de contribuer à l'application des mesures d'atténuation pour les aspects qui les concernent, à savoir et sans s'y restreindre le climat sonore et la période de construction.*

Conclusion

Au terme de la consultation publique, la commission est d'avis que le projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles est justifié à plusieurs égards. L'accroissement prévisible des débits de circulation sur la route 132 entre Cacouna et Trois-Pistoles requiert, comme il est planifié par le ministère des Transports, une intervention à court terme pour éviter que la sécurité routière ne s'y détériore davantage. Le projet du Ministère apparaît être la meilleure solution pour améliorer la sécurité des usagers de la route dans ce secteur, tout en procurant une meilleure qualité de vie aux résidents de la route 132. En outre, sa réalisation ne devrait pas compromettre pour autant les travaux d'amélioration et d'entretien de la route 132 déjà planifiés par le Ministère et que la commission juge nécessaires.

Un projet attendu

Le projet est hautement désiré par le milieu socio-économique du Bas-Saint-Laurent qui estime primordial un lien autoroutier efficace avec les grands centres urbains du Québec pour favoriser le développement économique de la région. La commission estime qu'il ne serait toutefois pas sans impact sur les activités économiques et touristiques des municipalités et des villages riverains. C'est pourquoi elle considère qu'il est essentiel que les agents économiques de la région se concertent avec les agents gouvernementaux et misent sur une stratégie de développement et de promotion touristique persuasive et dynamique.

Nonobstant l'avis qui devra être obtenu auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec, la commission a toutes les raisons de croire que le tracé retenu par le ministère des Transports est celui qui minimiserait globalement les pertes de terres en culture. Il n'en demeure pas moins que de nombreuses superficies agricoles seraient enclavées. C'est pourquoi elle estime que le Ministère devrait prendre les mesures appropriées pour en faciliter l'accès tout en limitant le plus possible les détours de la machinerie agricole par la route 132.

Des modifications demandées

La commission soutient que les entreprises localisées le long du tracé devraient pouvoir maintenir leurs activités. À cet égard, il lui apparaît essentiel que le Ministère réévalue la demande de l'entreprise Les Produits forestiers Dubé inc. de déplacer plus au sud, à la hauteur de sa propriété, l'emprise de l'autoroute. À défaut, la commission est d'avis qu'à cet endroit la chaussée sud pourrait d'abord être construite.

Par ailleurs, après analyse de la demande de modification du tracé soumise par Tourbière Réal Michaud et Fils inc., la commission considère que le tracé retenu par le ministère des Transports, contournant la tourbière par le nord, ne remettrait pas en cause les

activités de l'entreprise, ni ses possibilités prévisibles d'expansion. Elle est toutefois d'avis que ses propriétaires devraient être dédommagés pour la perte de superficie exploitable et pour les inconvénients causés par le projet.

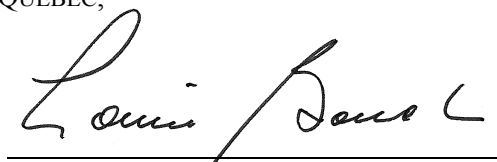
La commission estime en outre que l'économie de temps et de distance que procurerait aux voyageurs un échangeur à la route Drapeau, comme le demande la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges, ne saurait justifier l'investissement nécessaire à sa réalisation. À son avis, cette municipalité serait servie adéquatement par l'échangeur projeté à la route de la Station, à la condition toutefois que la pente de la côte de la Mer qui en permettrait l'accès soit atténuée pour en faciliter l'utilisation.

La traversée de la rivière des Trois Pistoles

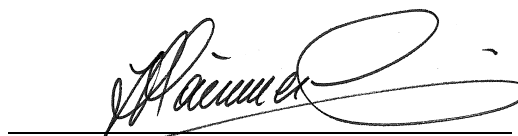
La commission constate que l'endroit choisi par le Ministère pour enjamber la rivière des Trois Pistoles est celui qui concilierait le mieux les enjeux du projet. Néanmoins, elle reconnaît que ce tracé entraînerait des impacts importants qui pourraient difficilement être atténués pour les résidants du village de Rivière-Trois-Pistoles, notamment une altération du paysage et une détérioration du climat sonore. C'est pourquoi la commission estime que toute la latitude disponible devrait être utilisée par le Ministère pour éloigner le pont le plus possible des résidences de la route du Sault, d'autant plus qu'une seconde chaussée pourrait un jour être construite au nord de la première. En ce sens, des efforts devraient être déployés afin d'évaluer avec plus d'exactitude le profil et la direction de l'écoulement de la nappe d'eau localisée sur la rive ouest de la rivière, ainsi que l'aire d'alimentation du puits de captage que la Ville de Trois-Pistoles envisage d'utiliser pour l'approvisionnement en eau potable, ce qui permettrait au Ministère de déterminer l'espace disponible pour déplacer plus au sud l'emprise de l'autoroute.

Enfin, la commission considère qu'il faut prendre toutes les mesures requises afin de minimiser les répercussions de la construction du pont sur la rivière, sur sa vallée et sur les résidants du secteur du Sault. Elle est d'avis qu'un comité de suivi permettrait à ces derniers d'être bien informés et de contribuer à l'application des mesures d'atténuation propres à limiter les impacts sur leur qualité de vie.

FAIT À QUÉBEC,



LOUISE BOUCHER
Présidente de la commission



JOHN HAEMMERLI
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :

Yvon Deshaies, analyste
Mireille Genest, analyste-stagiaire
Julie Milot, analyste

Bibliographie

DION, D.-J. (1977). *Propriétés géotechniques des dépôts meubles entre Rivière-du-Loup et Saint-Joachim-de-Tourelle (rapport DPV-540)*, Québec, gouvernement du Québec, Service de géotechnique du ministère des Richesses naturelles.

ENVIRONNEMENT CANADA – SANTÉ CANADA (2001). *Liste des substances d'intérêt prioritaire. Rapport d'évaluation. Sels de voirie*, 188 p.

GÉLINAS, P. et J. LOCAT (1988). *Effets des sels déglaçants sur la qualité de l'eau de l'aquifère de Trois-Rivières-Ouest*, Québec, ministère des Transports, 120 p.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2001). *Politique nationale de la ruralité : une vision d'avenir*, Québec, ministère des Régions, 73 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2001). *Sommaire du diagnostic et proposition d'un plan de transport pour l'Estrie*, Direction de l'Estrie, 91 p.

SANTÉ CANADA (2001). *Résumé des recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada*, Ottawa, document préparé par le Sous-comité fédéral-provincial sur l'eau potable du Comité fédéral-provincial de l'hygiène du milieu du travail, 8 p.

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

Les entreprises, groupes et organismes

Corporation Les Apôtres de l'amour infini
Groupe de citoyens de la rivière des Trois Pistoles
Les Fermes Léonard et Antoinette Rioux inc.
Municipalité du village de Saint-Georges-de-Cacouna
Tourbière Réal Michaud et Fils inc.

Représentants

Père Clément des Trois Ss Cœurs
M. Gaston Desjardins
M^{me} Jacinthe Rioux
M. Gilles D'Amours
M. Réal Michaud

Les citoyens

MM. Donald Marquis et Jean-Paul Marquis

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 6 mai au 6 septembre 2002

La commission et son équipe

La commission

Louise Boucher, présidente
John Haemmerli, commissaire

Son équipe

France Carter, agente de secrétariat
Yvon Deshaies, analyste
Robert Fournier, conseiller en communication
Mireille Genest, stagiaire-analyste
Marielle Jean, conseillère en communication
Anne Lacoursière, agente de secrétariat
Julie Milot, analyste
Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

L'audience publique

1^{re} partie

6, 7 et 8 mai 2002
Centre culturel de Trois-Pistoles

2^e partie

10 et 11 juin 2002
Centre culturel de Trois-Pistoles

Les activités de la commission

29 et 30 avril 2002

Rencontres préparatoires tenues à Trois-Pistoles

2 mai 2002

Rencontre préparatoire tenue à Québec

Les participants

Le promoteur

Ministère des Transports

Le Groupe Urbatique

Représentants

M. Jean-Louis Loranger, porte-parole

M^{me} Janine Banville

M. Berthold Bussières

M. André Drolet

M. Réal Fréchette

M. Donald Labbé

M. Jean-Paul Gravel

M. Renaud Lemoine

Les ministères et organismes

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

Ministère de l'Environnement

Ministère de la Santé et des Services sociaux

MRC de Rivière-du-Loup

MRC des Basques

Société de la faune et des parcs du Québec

Ville de Trois-Pistoles

Personnes-ressources

M. Camille Morneau, porte-parole

M. René Gagnon

M. Luc Valiquette, porte-parole

M^{me} Danielle Dallaire

M. Michel Laferrière

M. Raymond Duval

M. Benoit Rheault

M. Nelson Fournier¹

M. Jean-Paul Leclerc

M. Marc Lemay

Mémoires

DM21

DM21.1

DM28

1. Cette personne était disponible pour les besoins de la commission bien qu'elle ne soit pas intervenue lors de l'audience publique.

Les entreprises, groupes et organismes

	Représentants ²	Mémoires
Centre local de développement des Basques	M. Bruno Gagnon	DM14
Centre local de développement Rimouski-Neigette	M. Serge Ouellet	DM29
Chambre de commerce de Rimouski	M. Yvan Bujold	Verbal
Chambre de commerce régionale du Bas-Saint-Laurent	M. Éric Bujold	Verbal
Comité de relance du prolongement de l'autoroute 20 vers l'est	M. Jacques Hamel, porte-parole M. Éric Bujold M. Yvan Bujold	DM17
Conseil régional de concertation et de développement du Bas-Saint-Laurent	M. Gérald Beaudry	Verbal
Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent		DM22 DM22.1
Corporation de développement économique de Mont-Joli	M. Marcel Dubé	DM16
Corporation Les Apôtres de l'amour infini		DM1
Direction de la santé publique, de la planification et de l'évaluation de la Régie régionale de la santé et des services sociaux du Bas-Saint-Laurent	M. Robert Maguire M. Marc Saint-Laurent	DM19
Ferme Côte d'Or	M. Yvan Pettigrew	Verbal
Ferme de la Rivière enr.		DM31
Fermes Léonard et Antoinette Rioux inc.		DM4
Groupe de citoyens de la rivière des Trois Pistoles	M. Gaston Desjardins, porte-parole M. Christian Rioux	DM5
Jeune Chambre des Basques	M ^{me} Caroline Beaulieu	DM12
Jeune Chambre de Rimouski	M. Daniel Ouellet M. Mathieu Truchon	Verbal
Les Ami(e)s de la rivière des Trois Pistoles	M ^{me} Linda Lanthier	DM20
Les Produits forestiers Dubé inc.	M. Francis Avoine M. Michel Brie	DM3
MRC de Rimouski-Neigette	M. Alain Dumas	Verbal
Municipalité de Notre-Dame-des-Neiges	M. André Leblond	DM18

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

Municipalité de Saint-Éloi	M ^{me} Chantal Bélanger-Bouchard	DM2 DM2.1
Municipalité de Sainte-Rita		DM25
Municipalité du village de Saint-Georges-de-Cacouna		DM30
Paroisse de Saint-Arsène	M. Vincent Dionne	
Société d'aide au développement des collectivités de la Neigette inc.	M. Florian Lavoie	Verbal
Société de promotion économique de Rimouski	M. Michel Huot	DM6
Syndicat de l'UPA Des Islets		DM33
Table des préfets du Bas-Saint-Laurent	M. Jacques M. Michaud	DM10 DM10.1
Tourbière Réal Michaud et Fils inc.	M. Gaston Michaud M. Réal Michaud	DM8 DM8.1
Ville de Matane		DM26
Ville de Mont-Joli	M. Ghislain Fiola	DM15
Ville de Rimouski	M. Michel Tremblay	DM27

Les citoyennes et citoyens

	Mémoires
M. Suzan Bélanger	
M. Bruno Bérubé	
M ^{me} Catherine Broué	DM13
M. Michel Desjardins	DM23
M. Berthier Desjardins	DM7
M. Bernard Éthier	
M ^{me} Diane Grand'Maison et M. Alain Grand'Maison	DM32
M. Michel Lacroix	DM9
M. Alain Lévesque	
M. Jean-Paul Marquis	
M. Gilles Pigeon	
M. Étienne Proulx	DM24
M ^{me} Élisabeth Rousseau	DM11

Au total, trente-trois mémoires et sept présentations verbales ont été adressés à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Hôtel de ville de Trois-Pistoles Trois-Pistoles	Bibliothèque municipale de Trois-Pistoles Trois-Pistoles
Municipalité de Cacouna Cacouna	Bibliothèque municipale de Cacouna Cacouna
Municipalité de L'Isle-Verte L'Isle-Verte	Université du Québec à Montréal Montréal
Centre de consultation du BAPE Québec	

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

Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, 6 octobre 1983, 15 pages.
- 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*, 18 janvier 1984, 10 pages.
- PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement, rapport principal*, juin 2001, 212 pages.
- PR3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Annexes à l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, juin 2001, pagination diverse.
- PR3.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Résumé de l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, décembre 2001, 31 pages et annexe.
- PR3.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Cartes concernant le projet de prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles*, juin 2001, 11 cartes.
- PR4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Addenda au dernier paragraphe de la page 163 de l'étude d'impact*, 9 avril 2002, 1 page.
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 5 novembre 2001, 6 pages.
- PR5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, décembre 2001, 26 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 17 juillet au 22 août 2001, pagination diverse.
- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 23 janvier 2002, 5 pages.

- PR8** MRC DES BASQUES et MRC DE RIVIÈRE-DU-LOUP. *Extraits des procès-verbaux des séances des conseils du 21 juin 2001*, 4 pages.
- PR8.1** GROUPE URBATIQUE. *Liste des lots touchés par le projet*, 26 février 2002, 7 pages.
- PR8.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport sur les calculs des honoraires dans les dossiers d'expropriation*, 3 avril 2002, 5 pages.
- PR8.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Simulations visuelles avant-après du prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles*, octobre 2001, 10 pages.
- PR8.4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, avril 2002, 7 pages.
- PR8.5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Méthode d'actualisation pour les acquisitions de commerces ou de terres agricoles à des fins gouvernementales*, avril 2002, 15 pages.
- PR8.6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Aménagement d'un chemin de desserte de la route à Cœur jusqu'au lot 300 du côté sud de la voie rapide*, 11 avril 2002, 1 page.

Par le promoteur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation du projet*, mai 2002, 15 pages.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparent présentant la mise à jour de la figure 4.1 de l'étude d'impact : variantes de tracé étudiées*, mai 2002, 1 page.
- DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, mars 1998, 13 pages.
- DA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, 2000, 24 pages.
- DA5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'opportunité autoroute 20 tronçon Cacouna–Bic. Rapport synthèse*, Le Groupe Mur (Malette, Urbatique, Roche), 1990, 81 pages.
- DA6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Justification des traverses agricoles et chemins de desserte*, mai 2002, 9 pages.
- DA7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Comparaison du niveau de sécurité de l'autoroute 20 avec la route 132 entre le village du Bic et la ville de Rimouski*, mai 2002, 5 pages.
- DA8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Simulations visuelles avant et après des sites 1, 2, 3 et 4*, mai 2002, 4 pages.
- DA9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Modalités d'expropriation en milieu agricole*, mai 2002, 10 pages.
- DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Planage et réutilisation de l'enrobé bitumineux additionné de fibres d'amiante. Vérification de la qualité de l'air lors des travaux*, mars 2002, 21 pages.
- DA11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Route 132 et lien autoroutier Cacouna–Trois-Pistoles. Étude d'options*, septembre 1998, 8 pages et annexes.
- DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précisions sur les terrains de la réserve nationale de la baie de L'Isle-Verte*, mai 2002, 2 pages et annexes.

- DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projets planifiés route 132 entre la fin de l'autoroute 20 à Saint-Georges-de-Cacouna et Trois-Pistoles*, mai 2002, 2 pages.
- DA14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Comparaison du tracé retenu et du tracé sud au point de vue agricole (juxtaposé aux lignes électriques)*, mai 2002, 2 pages.
- DA15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Bilan des détours occasionnés par les traverses agricoles et chemins de desserte*, 6 mai 2002, 5 pages.
- DA16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Bilan des résidus agricoles avant et après les mesures d'atténuation*, 6 mai 2002, 6 pages.
- DA17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Haies brise-vent, version révisée*, 8 mai 2002, 9 pages.
- DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Alternative du tracé dans le secteur de l'entreprise Les Produits forestiers Dubé*, mai 2002, 2 pages et carte.
- DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation de M. André Drolet à la séance du 7 mai 2002 sur les aspects hydrogéologiques à l'étape de l'étude d'opportunité*, 7 mai 2002, 4 pages et annexes.
- DA20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation de M. Berthold Bussièrès à la séance du 7 mai 2002 sur la sécurité routière*, 7 mai 2002, 5 pages et annexes.
- DA21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur les puits (préliminaire), autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles. Une expertise à partager*, 11 février 2002, 11 pages et annexe.
- DA22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'opportunité, inventaire hydrogéologique, autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles*, 21 avril 1995, 14 pages et annexes.
- DA23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précision sur l'analyse économique*, mai 2002, 2 pages.
- DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Évaluation de quatre options dans le secteur de la tourbière Michaud*, mai 2002, 2 pages et carte.
- DA25** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Aspects hydrologiques*, mai 2002, 7 pages.
- DA26** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Localisation et espacements des échangeurs*, 8 mai 2002, 2 pages et annexe.
- DA27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Position du ministère des Transports sur la demande d'aménagement d'un échangeur à la route Drapeau (Notre-Dame-des-Neiges)*, 8 mai 2002, 3 pages et carte.
- DA27.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précisions sur la proposition de la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges relativement à l'aménagement d'un échangeur à la route Drapeau*, 19 juin 2002, pagination diverse.
- DA28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation de M. Renaud Lemoine à la séance du 8 mai 2002 sur l'étude d'impact sonore*, 8 mai 2002, 11 pages.
- DA29** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Visualisation du raccordement de l'autoroute 20 à la route 293 (Trois-Pistoles)*, 8 mai 2002, 2 pages et carte.
- DA30** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Alternative de la présence d'un échangeur, option 2, dans l'axe de la route Coteau-des-Érables*, mai 2002, 3 pages et annexes.

- DA31** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Notes sur le projet. Modifications au projet présenté dans l'étude d'impact sur l'environnement*, mai 2002, 2 pages.
- DA32** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Détournement d'une route. Lois et jurisprudence*, mai 2002, 3 pages et annexes.
- DA33** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Explications concernant la grille d'évaluation sur l'impact sonore*, mai 2002, 5 pages et annexe.
- DA34** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précisions sur la structure traversant la rivière des Trois Pistoles*, mai 2002, 3 pages.
- DA35** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précisions demandées par la commission sur le tracé dans le périmètre de protection du projet d'alimentation en eau à Notre-Dame-des-Neiges*, 24 mai 2002, 2 pages et carte.
- DA36** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à une demande d'information de la MRC des Basques concernant les coûts de réalisation du projet*, 30 mai 2002, 3 pages.
- DA37** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Explications sur les simulations visuelles rectifiées*, 28 juin 2002, 2 pages et annexe.
- DA38** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rectificatif au contenu du mémoire (DM22) du Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent*, 11 juillet 2002, 6 pages.
- DA39** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précisions à la commission concernant le mémoire (DM32) de M^{me} et M. Grand'Maison pour le déplacement de l'échangeur au Coteau-des-Érables*, 11 juillet 2002, 2 pages.

Par les ministères et les organismes

- DB1** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. La protection du territoire et des activités agricoles*, document complètement révisé, décembre 2001, 43 pages et annexes.
- DB2** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Portrait agricole de la MRC de Rivière-du-Loup*, mai 1999, 14 pages.
- DB3** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Portrait agricole de la MRC des Basques*, mai 1999, 15 pages.
- DB4** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES BASQUES. *Premier projet de schéma d'aménagement révisé*, extraits, octobre 2001, pagination diverse.
- DB5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Note d'instruction concernant le bruit en regard des articles 20 et 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2)*, 18 février 1998, 5 pages.
- DB6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Objectifs de niveaux sonores des chantiers de construction pour des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*, 1 page.
- DB7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Les périmètres de protection autour des ouvrages de captage d'eau souterraine. Guide*, 1995, 53 pages et annexe.

- DB8** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES BASQUES. *Schéma d'aménagement*, mis à jour en novembre 1996, 138 pages et cartes.
- DB9** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE RIVIÈRE-DU-LOUP. *Schéma d'aménagement*, 1987, 337 pages et cartes.
- DB10** CNW CANADA NEWSWIRE. *L'évaluation scientifique conclut que les sels de voirie sont toxiques pour l'environnement*, [en ligne], [<http://www.newswire.ca/releases/August2000/11/c0240.html>] (consulté le 1^{er} mai 2002), 5 pages.
- DB11** RADIO-CANADA – NOUVELLES. *Environnement : le sel au banc des accusés*, [en ligne], [<http://radio-canada.ca/nouvelles/Santeeducation/nouvelles/200202/06/001-sel.asp>] (consulté le 1^{er} mai 2002), 1 page.
- DB12** SEL WINDSOR LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DE SEL LIMITÉE. *Commentaire sur l'ébauche du rapport d'évaluation des sels de voirie*, [en ligne], [<http://www.windsorsalt.com/fr/deicing/cscl.htm>] (consulté le 1^{er} mai 2002), 10 pages.
- DB13** ENVIRONMENTAL HEALTH INFORMATION. *Résumé d'orientation des directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement*, [en ligne], [http://www.who.int/environmental_information/Noise/bruit.htm] (consulté le 1^{er} mai 2002), 12 pages.
- DB14** BENOÎT LÉVESQUE ET DENIS GAUVIN. « Le bruit communautaire », *BISE*, volume 7, numéro 1, [en ligne], [http://www.inspq.qc.ca/cse/bise/1996/bise_7_1.htm] (consulté le 1^{er} mai 2002), 2 pages.
- DB15** GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Règlement sur les fabriques de pâtes et papiers [c. Q-2, r. 12.1]*, extraits, pagination diverse.
- DB16** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES BASQUES. *Procès-verbal de la réunion (12) du Comité consultatif agricole de la MRC des Basques*, 3 août 2000, 2 pages.
- DB17** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE RIVIÈRE-DU-LOUP. *Extrait du procès-verbal. Résolution 2000-271-C*, 18 octobre 2000, 3 pages.
- DB18** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES BASQUES. *Guide touristique 2002 Les Basques, Trois-Pistoles, L'Isle-Verte, Île-Verte*, 31 pages et annexes.
- DB19** GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Guide touristique officiel Bas-Saint-Laurent 2002-2003*, 155 pages.
- DB20** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE RIVIÈRE-DU-LOUP. *Documents cartographiques relatifs au projet de la Route verte dans la MRC de Rivière-du-Loup*, 15 mai 2002, 3 pages.
- DB21** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DES-NEIGES. *Éléments d'information concernant les activités de pêche sur la rivière des Trois Pistoles*, 4 pages et annexes.
- DB22** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DES-NEIGES. *Illustrations des aménagements situés sur le tronçon terminal de la rivière des Trois Pistoles*, 1 page et carte.
- DB23** CORPORATION MUNICIPALE DU VILLAGE DE TROIS-PISTOLES. *Étude de faisabilité du système de captage de 1 000 GUSPM jumelé à des installations de recharge artificielle, rapport final*, février 1994, 35 pages et annexes.

Par le public

- DC1** TOURBIÈRE RÉAL MICHAUD ET FILS INC. *Document présenté à la séance publique du 6 mai 2002 concernant ses préoccupations relatives au tracé et proposition d'une variante*, 2 pages et carte.
- DC2** FERME CÔTE D'OR. *Résultats d'une expertise agronomique et d'une évaluation comptable concernant le projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles*, 25 octobre 2000, 11 pages.
- DC3** LES PRODUITS FORESTIERS DUBÉ INC. *Lettre adressée au ministère de l'Environnement concernant le déplacement du tracé de l'autoroute 20 dans la municipalité de L'Isle-Verte*, 28 mars 2002, 1 page.
- DC4** MINISTÈRE DES RÉGIONS. *Politique de soutien au développement local et régional. Entente-cadre de développement de la région du Bas-Saint-Laurent 2002-2005*, 20 février 2001, 49 pages.
- DC5** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DES-NEIGES. *Plan du territoire acquis par la municipalité à des fins récréotouristiques*, 1 page.

Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée au ministère des Transports comportant plusieurs questions sur le projet*, 21 mai 2002, 4 pages.
- DQ1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions de la commission et document DA30 modifié*, 30 mai 2002, 14 pages et annexes.
- DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée à Environnement Canada comportant plusieurs questions sur le projet*, 21 mai 2002, 2 pages.
- DQ2.1** ENVIRONNEMENT CANADA. *Réponses aux questions de la commission*, 11 juin 2002, 2 pages.
- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée au ministère des Transports comportant des questions supplémentaires sur le projet*, 31 mai 2002, 2 pages.
- DQ3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions de la commission*, 7 juin 2002, 9 pages et annexes.
- DQ3.1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Identification et localisation des courbes accentuées existantes sur l'autoroute 20, en réponse à la question 5*, 17 juin 2002, 4 pages.
- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée au ministère des Transports comportant des questions supplémentaires sur le projet*, 2 juillet 2002, 1 page.
- DQ4.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions de la commission et document DA18 modifié*, 11 juillet 2002, 2 pages et annexes.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles.*

DT1 Séance tenue le 6 mai 2002 en soirée, à Trois-Pistoles, 102 pages.

DT2 Séance tenue le 7 mai 2002 en soirée, à Trois-Pistoles, 116 pages.

DT3 Séance tenue le 8 mai 2002 en soirée, à Trois-Pistoles, 123 pages.

DT4 Séance tenue le 10 juin 2002 en soirée, à Trois-Pistoles, 79 pages.

DT5 Séance tenue le 11 juin 2002 en soirée, à Trois-Pistoles, 81 pages.