334719

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
JUIL 21 1994
TRANSPORTS QUÉBEC

Impacts sur le milieu socio-communautaire

Réaménagement de la route 132
Amqui, centre-ville

CAROLLE BOUCHARD, ANTHROPOLOGUE

HIVER 1993

Dor - Cen - Mon
CANQ
TR
GE
CA
241

Division des études environnementales Est
200, Dorchester Sud, 7e étage
Québec (Québec) G1K 5Z1

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1
Téléphone: (418) 643-6711
Télécopieur: (418) 644-9662

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES i

INTRODUCTION 1

1.0 AMQUI : PROFIL SOCIO-COMMUNAUTAIRE 2

1.1 MUNICIPALITÉ 2

1.2 DISTRIBUTION DES BÂTIMENTS RIVERAINS À LA ROUTE 132 3

1.3 DÉVELOPPEMENT SOCIAL 3

2.0 UTILISATIONS INFORMELLES DU TERRITOIRE / ÉLÉMENTS VULNÉRABLES 5

2.1 POPULATIONS SCOLAIRES 5

2.2 POPULATIONS AÎNÉES 5

2.3 AUTRES PIÉTONS ET CYCLISTES 6

2.4 COMMERCES TRADITIONNELS AUX ABORDS DU BOULEVARD SAINT-BENOÎT EST ET RÉSIDANTS DU SECTEUR 7

2.5 AMQUI, SON POUVOIR D'ATTRACTION ET DE RETENUE POUR LES TOURISTES 7

2.6 ACCÈS AUX SERVICES ESSENTIELS 8

2.7 RÉSIDANTS RIVERAINS DONT LES EXPROPRIÉS 8

3.0 PROBLÉMATIQUE ACTUELLE LIÉE À LA ROUTE 132 10

3.1 RÉAMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES NON JUSTIFIÉ 10

3.2 PROBLÉMATIQUE DES HEURES DE POINTE DES AUTOBUS SCOLAIRES 10

3.3 PROBLÉMATIQUE DU STATIONNEMENT EN DIAGONALE (INSÉCURITÉ) ET DU MANQUE DE STATIONNEMENT DANS CERTAINS SECTEURS . 10

3.4 PROBLÉMATIQUE DE NON CONVIVIALITÉ ENTRE VÉHICULES ROUTIERS / PIÉTONS / CYCLISTES, PRINCIPALEMENT AUX INTERSECTIONS 195/132 11

3.5 PROBLÉMATIQUE AU NIVEAU DES CENTRES D'ACHATS 11

3.6 PROBLÉMATIQUE PLUS PARTICULIÈRE POUR LES PERSONNES ÂGÉES ET LES ENFANTS 11

3.7 PROBLÉMATIQUE DE LA VILLE NON ATTRACTIVE POUR LE TOURISME 11

3.8 LA ROUTE 132 : UN EFFET COUPURE SUR LA STRUCTURE URBAINE ET LA DYNAMIQUE SOCIO-COMMUNAUTAIRE 12

3.9 PROBLÉMATIQUE DU BRUIT ET DES AUTRES POLLUANTS 12

4.0 SUIVI DES EFFETS D'UN RÉAMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES: BOULEVARD DE L'ANSE 13

5.0 RECENSION DES IMPACTS NÉGATIFS PAR ORDRE DE SÉVÉRITÉ . 16

5.1 PRIORISATION D'UNE ALTERNATIVE MOINS DOMMAGEABLE . . . 16

INTRODUCTION

Le mémoire suivant fait état d'un profil socio-communautaire du centre-ville de la municipalité d'Amqui. Il se permet ensuite une analyse des principaux enjeux liés à la présence de la route 132, qui peuvent influer sur un réaménagement éventuel de celle-ci dans le secteur.

Mettant en relief certaines conclusions d'une enquête-suivi réalisée à Roberval afin d'identifier les effets post-construction d'un quatre voies en milieu semi-urbain, nous verrons enfin à prévoir les différentes catégories d'impacts négatifs, par ordre de sévérité, à les décrire et les évaluer en fonction des deux options avancées actuellement pour la réalisation du projet en question (route 132 à Amqui).

Les données essentielles à ce travail d'inventaire et d'analyse ont été recueillies auprès d'informateurs-clé du milieu et au cours d'une enquête effectuée sur le terrain à l'automne 1992, à l'aide de la technique des entrevues semi-dirigées.

1.0 AMQUI : PROFIL SOCIO-COMMUNAUTAIRE

1.1 MUNICIPALITÉ

De part et d'autre de la route 132 se retrouvent des services variés, plus ou moins essentiels selon les catégories de populations clientes, leurs besoins ou leur priorisation d'utilisation de tels services. En direction nord-est sont localisées l'église et la salle du Club de l'Âge d'or, la commission scolaire de la Vallée de la Matapédia, une école primaire, et en direction nord-ouest le centre hospitalier. Vers l'ouest sont situés les services municipaux (hôtel de ville et bibliothèque, carrefour sportif et centre récréatif), le bureau de poste, une école primaire et la polyvalente.

Un peu dans toutes les directions trouvent assise de nombreuses résidences pour personnes âgées, dont un pavillon directement à l'abord de l'intersection du Parc/du Pont, et une autre infrastructure en construction sur la rue Desbiens, face à l'église et la commission scolaire.

Cette ville, axée sur des services socio-communautaires de toutes catégories, commerciaux, de santé, socio-culturels et récréo-touristiques, s'est retrouvée avec les années devant un développement économique incertain, une population vieillissante à la mesure du départ des jeunes, la présence de groupes moins favorisés socialement et qui tiennent d'autant à se rapprocher d'un centre les desservant plus entièrement. Donc une variété de populations, dont nous établirons quelques paramètres dans le paragraphe suivant, liée à l'importante proximité de ces différentes structures, ou même directement conséquente. Et un dynamisme socio-communautaire dépendant de cet ensemble.

Les abords de la route 132 sont sillonnés, de part et d'autre, par des résidences succédant à des commerces, des institutions gouvernementales, et des secteurs nettement récréatifs (hôtels et bars variés, salle de quilles). On y retrace tout aussi bien un centre commercial que des pharmacies et autres services médicaux, des commerces ponctuels intégrés au rez-de-chaussée de résidences avec logements à l'étage, et autre composition variée.

1.2 DISTRIBUTION DES BÂTIMENTS RIVERAINS À LA ROUTE 132

Au nord et en direction du centre-ville se distinguent des bâtiments à vocation mixte incluant des commerces au rez-de-chaussée et des logements à l'étage ou à l'arrière, parfois même plus de cinq logements au niveau de bâtisses enchâssées à l'ouest par la route 132 et par la rivière Matapédia à l'est. Toujours au nord mais en direction de la sortie de la ville, il y a des maisons unifamiliales et des commerces distributeurs de services professionnels.

Le secteur du centre-ville, qui couvre la distance sise entre les deux intersections des routes 132 et 295, est commercial. Ou bien les résidants se retrouvent à l'étage, ou bien dans quelques anciennes maisons qui ont résisté aux transformations du secteur. Sur une distance d'à peine 100 mètres prennent place au moins quatre stations d'essence avec services contigus.

Dans la partie riveraine à la route 132, qui se prolonge jusqu'au ruisseau Pearson, on identifie quelques maisons isolées des autres par les centres commerciaux et l'espace de terrain vacant de part et d'autre du ruisseau.

Enfin la partie sud, jusqu'au chemin du Golf, rassemble des commerces générateurs de trafic lourd, des résidences unifamiliales, des duplex, et quelques fermes.

1.3 DÉVELOPPEMENT SOCIAL

La population augmente à Amqui, contrairement à ce qui advient pour l'ensemble de la Vallée de la Matapédia. Il s'agit d'ailleurs d'une municipalité particulièrement développée dans la région et où les résidants s'installent venant de différentes localités voisines moins développées.

C'est cette proximité des services de toute catégorie qui fait qu'on arrive de diverses autres municipalités, plus ou moins voisines, pour s'installer à Amqui. Et qu'on y demeure quelles que soient les conditions d'emploi. Se rapprocher des structures adéquates pour des personnes plus âgées lors de perte éventuelle d'autonomie, près de l'église ou d'une salle de loisirs pour des parties de cartes ou de bingo, rechercher la proximité d'autres personnes quand il s'agit

de vouloir partager des périodes de solitude, retrouver un point de rencontre au centre-ville, se retrouver plus facilement disponible pour un ami ou un parent hospitalisé, ou en structure d'accueil, avoir une meilleure chance de mettre la main sur un emploi quelconque ou un passe-temps-pouvant suppléer; les raisons sont innombrables qui expliquent la préférence de certains pour demeurer dans un centre-ville où ne manque rien, tant pour la satisfaction de besoins primaires comme la nourriture, que celles de besoins plus secondaires telles les activités de loisirs.

À Amqui, se situe d'ailleurs un taux plus élevé d'activité masculine (70,0 contre 66,4 %), d'activité féminine (50,7 contre 40,6 %), de familles monoparentales (14,7 contre 12,7 %) et de logements loués (45,0 contre 36,3 %) que dans les autres municipalités de la région. De même qu'un revenu moyen supérieur (28 330 contre 23 325 $).

D'autre part, la proportion des bénéficiaires d'aide sociale dans la Matapédia se chiffre à 6,8 %, en juin 1990, comparativement à celle du Québec (5,1 %) et du Bas-Saint-Laurent (5,7 %). Dans les faits en effet, en août 1989, les données du ministère de la Main-d'Oeuvre dévoilent que dix-sept des vingt municipalités de la Vallée de la Matapédia affichent un taux de dépendance sociale anormalement élevé par rapport à la situation québécoise.

2.0 UTILISATIONS INFORMELLES DU TERRITOIRE / ÉLÉMENTS VULNÉRABLES

2.1 POPULATIONS SCOLAIRES

Aux heures de pointe, environ une heure durant la matinée et une heure durant l'après-midi, s'entrecroisent de nombreux autobus scolaires transportant des écoliers des municipalités environnantes vers les trois centres scolaires de Amqui, les écoles Sainte-Ursule et Caron pour le niveau primaire, et la polyvalente Armand-Saint-Onge pour le niveau secondaire.

L'école Sainte-Ursule-dessert les familles du secteur nord-est de la route 132, et l'école Caron du secteur sud-ouest. À la première école se retrouve aussi des classes spécialisées pour des enfants légèrement handicapés, une cinquantaine.

Le degré scolaire du secondaire V est dispensé uniquement dans la polyvalente d'Amqui, ce qui suppose des écoliers en provenance des divers centres environnants. C'est également à la polyvalente que sont dispensés des cours de niveau collégial, s'il y a lieu, et des cours destinés aux adultes.

Soixante-douze autobus sont actuellement sous contrat pour assurer le service du transport des écoliers, environ 75 % de la population étudiante totale, incluant ceux de la maternelle et les sujets en difficultés d'apprentissage. Sept cents d'entre-eux viennent à l'école à pied, et environ deux cents ont à traverser la route 132 pour s'y rendre, dont une cinquantaine d'âge primaire.

2.2 POPULATIONS AÎNÉES

En général, la Vallée de la Matapédia enregistre une proportion de personnes âgées plus importante que dans l'ensemble du territoire québécois. Ces personnes ont une tendance à se regrouper autour des services plus essentiels à leur âge, religieux, de santé, dans différents points du centre-ville, d'où leur localisation importante à Amqui.

Plusieurs structures ont été aménagées pour faciliter la vie de ces personnes, le Bocage (Sainte-Ursule), la Villa des Pionniers (rue Larocque), la Résidence Fleury (rue Dupont). Une autre résidence, semble-t-il pour des personnes autonomes, est actuellement en construction face à l'église sur la rue Desbiens.

Existe également un foyer qui garde des personnes âgées aux abords de la route 132, au nombre de vingt-cinq actuellement, sur une possibilité de trente. Ces personnes ont de 66 à 93 ans, certaines autonomes et d'autres moins. Ce foyer existe depuis huit ans. On y dispense des services médicaux et religieux. Parmi les pensionnaires, douze traversent la route 132 de façon régulière pour se rendre à la Caisse Populaire, à la pharmacie Bergeron, à l'église, chez Wise, ou autre destination privilégiée.

Même si un feu pour piétons a été aménagé à l'intersection, les personnes de ce groupe, ou bien arrivent mal à en comprendre le mécanisme ou bien, de toute façon, souffrent trop d'insécurité pour s'engager au niveau de cette intersection qu'ils perçoivent comme particulièrement difficile. La plupart traverse donc la route 132 là où cela s'avère moins large, au vis-à-vis de l'entrée du stationnement du foyer et du CLSC.

Les résidants du foyer se plaignent constamment du transport routier, bruit, poussière, vitesse et achalandage, qui les empêche de requérir quelque repos sur la galerie ou dans la cour. On identifie toutefois une certaine intimité, actuellement dans la cour encerclant ce foyer, intimité amplifiée d'ailleurs par la présence d'aménagement d'arbres, d'où l'importance de la conservation de cet environnement pour les gens qui y vivent.

2.3 AUTRES PIÉTONS ET CYCLISTES

Chacun reconnaît le fait qu'il y a de plus en plus de piétons qui circulent dans le centre-ville d'Amqui, ainsi que des cyclistes. Évidemment, cette clientèle d'utilisateurs est composée plus particulièrement d'enfants au sein d'activités réservées à leur âge, de femmes qui demeurent à la maison et qui parfois même se promènent en poussant leurs carrosses, des personnes âgées et d'autres qui doivent bouger sans l'aide de véhicules routiers. On avoue même y remarquer de plus en plus de démarches quotidiennes, dans le centre-ville, qui peuvent toute aussi bien (institution bancaire, bureau de poste, pharmacie) être effectuées à pied, même au sein de familles qui possèdent un ou plusieurs véhicules. On remarque enfin des personnes qui vont prendre leur marche chaque jours à destination du parc municipal ou autre.

2.4 COMMERCES TRADITIONNELS AUX ABORDS DU BOULEVARD SAINT-BENOÎT EST ET RÉSIDANTS DU SECTEUR

Plusieurs commerces installés sur le boulevard Saint-Benoît-Ouest et qui bénéficient actuellement de l'espace de stationnement en diagonale aux abords de la route 132, espace qui viendrait éventuellement à disparaître en cas de réaménagement de ladite route, pourraient voir cette situation se détériorer et leur clientèle se résorber en conséquence. L'espace par ailleurs n'est pas évident pour la réalisation d'autre stationnement dans leur environnement immédiat.

Il y aurait également la possibilité que les personnes habituées à stationner aux abords de cette voie continuent de le faire, même une fois l'espace en question devenu voie de roulement. On remarque que ces commerces se retrouvent la plupart du temps enserrés entre la route 132 et la rivière Matapédia et qu'ils ne disposent donc que de bien peu d'espace de stationnement derrière.

Ces maisons sont également occupées par des locataires, souvent à l'étage, autres personnes qui peuvent détenir un véhicule à stationner dans les espaces disponibles.

Cette présence de stationnement, très proche de commerces ou de résidences, revêt une importance particulière. Il s'agit de plus qu'une habitude de vie et un attachement; il s'agit d'un acquis, même d'une condition essentielle à leur vie en tant que propriétaire de commerce ou résidant.

2.5 AMQUI, SON POUVOIR D'ATTRACTION ET DE RETENUE POUR LES TOURISTES

Afin d'attirer le tourisme, on constate que le centre doit être visible, de même que l'ensemble de ses infrastructures demeurer attrayantes. Il est certain qu'Amqui, par rapport aux autres centres disponibles dans la région et leur exploitation du domaine du tourisme, peut constituer un arrêt important. On y retrouve en effet plus de sites susceptibles d'attirer le touriste, en rapport par exemple à la restauration et au gîte, que dans d'autres municipalités du secteur.

Cependant que les besoins essentiels du touriste, tels ceux en rapport avec le manger et le dormir, soient plus facilement satisfaits à Amqui ne suffit pas toujours. Il faut également que la ville soit aménagée de façon à ce que les touristes aient le désir d'y demeurer le plus longtemps possible, et d'y revenir. C'est ainsi que le type de route longeant un centre peut influer, à la négative ou à la positive, sur cette attirance touristique.

2.6 ACCÈS AUX SERVICES ESSENTIELS

L'accès aux services essentiels, tels l'hôpital et les autres structures médicales, l'école et les terrains de jeux, le bureau de poste et la bibliothèque, requiert une sécurité pour les consommateurs, un bien-être général, principalement quand il s'agit d'une fréquentation de ces endroits par des populations plus vulnérables, personnes malades, jeunes, âgées. Dans une municipalité comme la ville d'Amqui, où la population piétonnière est en augmentation croissante, on peut penser que parmi celle-ci se retrouvent de plus en plus de personnes qui ont recours à de tels services.

L'accès aux services essentiels doit demeurer également facile pour les personnes qui utilisent leur automobile, parmi lesquelles peut encore être identifié le phénomène du vieillissement par exemple.

2.7 RÉSIDANTS RIVERAINS DONT LES EXPROPRIÉS

Aux abords de la route 132 se retrouvent continuellement des résidants, propriétaires ou locataires, d'un niveau socio-économique varié et attachés de façon plus ou moins importante à leur cadre de vie. Cependant on peut garder à l'esprit que la qualité de vie, pour certains, soit liée à la présence d'espaces pour la tenue de certaines activités sociales autour de leur résidence.

En référant à des notions d'utilisation de l'espace, de territoire et de qualité de vie, et en prenant pour acquis que ces résidences doivent souvent s'insérer dans un milieu donnant préséance au commercial et à l'institutionnel, il est certain que leurs occupants peuvent se retrouver nettement défavorisés par la présence de commerces, d'institutions et de transports.

Se retrouvent également parmi ces résidants riverains les personnes qui auront une plus forte chance d'être expropriées. L'expropriation pour eux, dépendamment de l'évaluation de la situation qu'ils vivent actuellement peut être plus ou moins acceptable et stressante.

Il est reconnu d'ailleurs, par des études américaines, que le déplacement et la relocalisation de résidants, dans le cadre de réalisation de projets routiers, peuvent résulter sur des impacts négatifs sérieux, difficilement prévisibles, compensables ou atténuables. Les personnes déplacées vivent des sentiments d'anxiété, de peur, d'incertitude, de colère et de frustration... sentiments qui peuvent altérer leurs attentes, déranger leurs projets et éventuellement les mener au désespoir. Cette expérience peut encore produire des effets sociaux et psychologiques sévères: ruptures d'amitiés de longue date, impression de déracinement d'un environnement familial et agréable, douleurs face à la perte d'un domicile, d'un ensemble communautaire, sentiment d'incapacité à affronter un environnement nouveau, non familier et inamical, etc. Effets qui pourront vraisemblablement s'avérer plus intenses pour les personnes âgées et les résidants de longue date. Dans les faits, des études indiquent même qu'il peut y avoir une relation entre les relocalisations et le décès prématuré parmi des résidants plus âgés.[1]

D'après des enquêtes tenues auparavant dans un contexte semblable, il s'est en effet avéré que certaines personnes s'avéraient plus faibles devant tout événement pouvant perturber leurs habitudes de vie, par exemple un changement de lieu de résidence, et tous les dérangements occasionnés par ce changement, étant plus ou moins aptes à assumer l'ensemble sans quelque effet destructeur, ni même à réagir de façon positive à des changements qui interviennent souvent trop tard dans leur vie.

Les impacts liés aux déplacements et relocalisations de résidences sont donc monétaires (dépenses diverses), physiques (fatigue, surmenage), psychologiques (divers stress occasionnés par la période de transition) et sociaux (éloignement de parents, d'amis ou de voisins, adaptation à un nouveau milieu, etc.).

---

1 Social Impact Assessment: a Sourcebook for Highway Planners, Vol. III, Inventory of Highway Related Social Impacts, U.S. Départ. of Transp. Fed. Hygh. Adm., Off. Res. and Devol. Washington, D.C. 20590, p. 8, Traduction

3.0 PROBLÉMATIQUE ACTUELLE LIÉE À LA ROUTE 132

3.1 RÉAMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES NON JUSTIFIÉ

Personne n'est certain que la réalisation d'un quatre voies sur la route 132 soit entièrement justifiée par le nombre des véhicules routiers. Pas plus qu'on identifie la réalité d'une problématique de circulation dans tous les secteurs du centre-ville. Ceci malgré le fait qu'un travailleur, à Amqui, est mécontent s'il lui faut six minutes pour se rendre à son travail, à l'heure de pointe, plutôt que trois minutes hors pointe. Ce qui vient en quelque sorte confirmer la relativité de la longueur des temps d'attente.

3.2 PROBLÉMATIQUE DES HEURES DE POINTE DES AUTOBUS SCOLAIRES

Évidemment, les heures d'entrée et surtout celles de sortie des écoles se révèlent plus problématiques, ceci considérant le nombre d'autobus scolaires et les règlements plus précis en terme d'arrêt lors de traverse à niveau. Il en est de même pour les périodes réservées aux manoeuvres du train dans la municipalité, ceci sans oublier ces périodes où les signaux indiquent la venue du train sans que celui-ci ne se présente et qui créent des interférences sur la circulation à l'intersection du Parc/du Pont, plus ou moins importantes en fonction du temps que durent les faux signaux.

3.3 PROBLÉMATIQUE DU STATIONNEMENT EN DIAGONALE (INSÉCURITÉ) ET DU MANQUE DE STATIONNEMENT DANS CERTAINS SECTEURS

Quoique les espaces de stationnement en diagonale soient reconnus comme absolument essentiels, on note que ceux-ci peuvent révéler quelque insécurité au niveau des véhicules qui circulent sur les voies comme pour les piétons qui ont à traverser ou à cheminer aux abords de la route 132. Il faut également noter le manque important de stationnements dans certains secteurs dont celui de la salle de quilles où les voitures stationnent dans la rue.

3.4 PROBLÉMATIQUE DE NON CONVIVIALITÉ ENTRE VÉHICULES ROUTIERS / PIÉTONS / CYCLISTES, PRINCIPALEMENT AUX INTERSECTIONS 195/132

Il s'agit des secteurs les plus problématiques au niveau des utilisateurs de la route 132, aussi bien pour les automobilistes, (on dénote ou bien des accidents dans ces secteurs, ou bien des problématiques sérieuses de circulation) que pour les piétons. Ceci lié à la présence de nombreuses rues qui aboutissent entre les deux intersections, des divers accès aux commerces (souvent postes d'essence), services (dont transport en commun, dépanneurs, restauration) et résidences.

3.5 PROBLÉMATIQUE AU NIVEAU DES CENTRES D'ACHATS

Là où la route s'insère, en quelque sorte, entre deux centres commerciaux, l'un ajouté à la Banque Nationale et la Société des alcools, et l'autre intégrant des services à forte connotation médicale, le problème est nettement plus présent. Allant jusqu'à gêner l'accès aux centres commerciaux, pour les utilisateurs, automobilistes ou piétons, diminuer leur achalandage en enlevant aux consommateurs le goût de s'y arrêter.

3.6 PROBLÉMATIQUE PLUS PARTICULIÈRE POUR LES PERSONNES ÂGÉES ET LES ENFANTS

On reconnaît un courage hors commun à celui qui s'engage dans la traversée de la 132, et une inconscience pour certains groupes d'âge.

3.7 PROBLÉMATIQUE DE LA VILLE NON ATTRACTIVE POUR LE TOURISME

Dans le moment, la problématique de la route 132 ainsi que le point de vue de ses abords ne sont pas retenus comme incitatif à la retenue des touristes à Amqui où les structures à cet effet s'avèrent d'ailleurs, mis à part le terrain de camping, le terrain de golf, l'hôtel Val Moni et quelques restaurants intéressants, relativement rares par rapport à la taille de la municipalité.

3.8 LA ROUTE 132 : UN EFFET COUPURE SUR LA STRUCTURE URBAINE ET LA DYNAMIQUE SOCIO-COMMUNAUTAIRE

La route 132, qui fait l'objet de notre projet actuel de réaménagement, constitue déjà une coupure, une non continuité dans le centre-ville, le sectionnant en deux parties relativement homogènes, tant au niveau commercial, institutionnel que résidentiel. Elle s'ajoute d'ailleurs à la présence de la voie ferrée synonyme de non continuité urbaine. Cette barrière constitue également un dérangement au niveau de la dynamique d'interaction sociale des populations dans le secteur. Ce qui amplifie d'ailleurs sur le manque de sécurité des personnes qui ont à franchir cette barrière pour surgir à la destination prévue.

3.9 PROBLÉMATIQUE DU BRUIT ET DES AUTRES POLLUANTS

Il est des secteurs où il s'avère particulièrement ardu de vivre, pour certains résidants, aux abords de la route 132, principalement entre les deux intersections 132/195.

Pour les résidants riverains, le bruit constitue le facteur relié au trafic perçu comme le plus stressant, et principalement dans le secteur 3 (centres commerciaux, intersection route 195 Nord et ruisseau Pearson) et le secteur 4 (sud, ruisseau Pearson à la route du Golf) (voir carte).

4.0 SUIVI DES EFFETS D'UN RÉAMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES: BOULEVARD DE L'ANSE

Avant de passer à la détermination des éléments négatifs de faisabilité socio-communautaire de chaque alternative de réalisation de ce projet, ou de leurs impacts négatifs particulièrement sévères, il convient de faire la synthèse des effets liés à un projet de réaménagement à quatre voies réalisé auparavant dans un milieu semi-urbain. C'est ainsi qu'une enquête visant la rencontre de résidants (20) aux abords du boulevard de l'Anse (ou route 169 en direction de Saint-Félicien) à l'entrée sud de Roberval, Lac-Saint-Jean, impliquant quatre voies de circulation sur une longueur de 2 km à partir de l'hôtel Panasso, a été réalisée à l'été 1991.

Selon cette enquête, les principaux enjeux négatifs reliés à la réalisation d'un réaménagement à quatre voies dans un secteur semi-urbain sont:

- LA DÉGRADATION DE LA QUALITÉ DU MILIEU DE VIE ET DU BIEN-ÊTRE QUI DEVRAIT ÊTRE LIÉ À CELLE-CI

  On parle de complications sérieuses au niveau de l'entretien des maisons, du non intérêt des propriétaires pour toute rénovation et d'un fort sentiment d'incertitude au moment de l'obligation de la revendre.

  Beaucoup d'ailleurs avouent laisser cette première résidence dès qu'ils le peuvent pour se retrouver au chalet où leur qualité de vie s'avère définitivement meilleure. S'ils conservent leur première résidence dans le secteur, c'est même uniquement parce qu'ils en possèdent une seconde.

- DES DIFFICULTÉS PLUS PRÉCISES AU NIVEAU DES JEUNES ENFANTS ET DES PERSONNES ÂGÉES POUR UNE INQUIÉTUDE LATENTE CHEZ LES PARENTS

  On tente de se convaincre qu'il faut s'habituer au danger, toute acceptation de vie dépendante de cette intégration; on se demande à quel âge son enfant deviendra assez responsable pour s'essayer à marcher sur l'accotement trop étroit en bordure de la route et ne pas trop créer d'inquiétude quant à sa sécurité... et nombre d'autres questionnements qui font partie de la vie courante dans ce secteur.

À l'extrême, les jeunes enfants pourront se retrouver attachés à une corde à linge, par exemple, et les personnes âgées cloisonnées dans leur maison jusqu'à la venue d'un de leurs enfants pour les sortir.

- L'INSÉCURITÉ DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES QUI VEULENT CIRCULER AUX ABORDS

  Ceux qui poussent le défi jusqu'à réaliser cette aventure de cheminer sur le mini-accotement, provoquent des remarques terrifiées de la part de leurs voisins.

  Ils passent donc par derrière les maisons, ces piétons qui veulent entretenir des relations de voisinage. Ou bien vont-ils marcher dans un quartier résidentiel, aux abords du lac Saint-Jean, ou dans tout autre lieu plus sécurisant. Et de même pour les cyclistes.

- LES DIFFICULTÉS POUR LES RÉSIDANTS-UTILISATEURS DE SORTIR DE LEURS ENTRÉES PRIVÉES QUAND CELLES-CI N'ONT PAS LES SUPERFICIES ESSENTIELLES POUR PERMETTRE DE FAIRE LA MANOEUVRE "DE DEVANT"

- L'AUGMENTATION DE LA VITESSE DES UTILISATEURS, DU BRUIT ET AUTRES EFFETS POLLUEURS GÉNÉRÉS PAR LE TRAFIC, ET DE L'INSÉCURITÉ DES RÉSIDANTS

- LA PRÉSENCE DE CAMIONS LOURDS CONSTITUANT LE PRINCIPAL IMPACT NÉGATIF DE CE TRONÇON DE ROUTE

- LES LACUNES DANS LE PROCESSUS D'EXPROPRIATIONS ET DE DÉPLACEMENTS

  Cette enquête démontre encore l'importance qu'il demeure le plus possible d'espace arrière pour réaliser les activités extérieures à la maison, même si de telles activités ne semblent pas beaucoup observées dans le secteur.

  Le pôle représenté par le lac Saint-Jean a subi un dépérissement certain lors du réaménagement de cette route, principalement par l'ajout de résidences sur les abords de celui-ci, ce qui perturbe considérablement les perceptions visuelles d'autres résidants et des utilisateurs. On se doit d'ailleurs d'y constater que le développement résidentiel n'a fait que s'accroître dans le secteur, suite à ce réaménagement, favorisant ainsi l'étalement

urbain et accroissant tout autant les risques des automobilistes que ceux des résidants.

Il demeure enfin que d'habiter sur ce boulevard est davantage une affaire de tradition, d'héritage, la plupart des personnes rencontrées y vivant entourées de leur famille immédiate, parents, frères et soeurs, ou plus étendue, cousins, oncles, tantes (65 %). Pour les nouveaux venus qui n'ont aucun élément de parenté dans leur voisinage, l'adaptation est souvent plus difficile. Ce qui fait de leur présence dans l'endroit un synonyme d'incertitude, ou même une période de transition face à la nécessité de trouver à vendre leur maison pour s'installer dans un endroit plus tranquille et sécuritaire en raison de la présence de leurs jeunes enfants.

5.0 RECENSION DES IMPACTS NÉGATIFS PAR ORDRE DE SÉVÉRITÉ

Le tableau suivant présente une synthèse des impacts sociaux relatifs aux deux options de réaménagement de la route 132. Ceux-ci sont classés en fonction de leur importance négative sur les populations touchées, importance proportionnelle à leur sévérité, à la durée de leur interférence et leur possibilité d'être compensés, classification établie à l'aide d'études évaluatives américaines par la méthode Delphi[1].

Ce tableau nous permet également une évaluation comparative des deux options, de façon à mieux comprendre les implications négatives de chacune et pouvoir nous prononcer avec plus de clarté sur la meilleure intégration de l'une d'entre elles au milieu social.

5.1 PRIORISATION D'UNE ALTERNATIVE MOINS DOMMAGEABLE

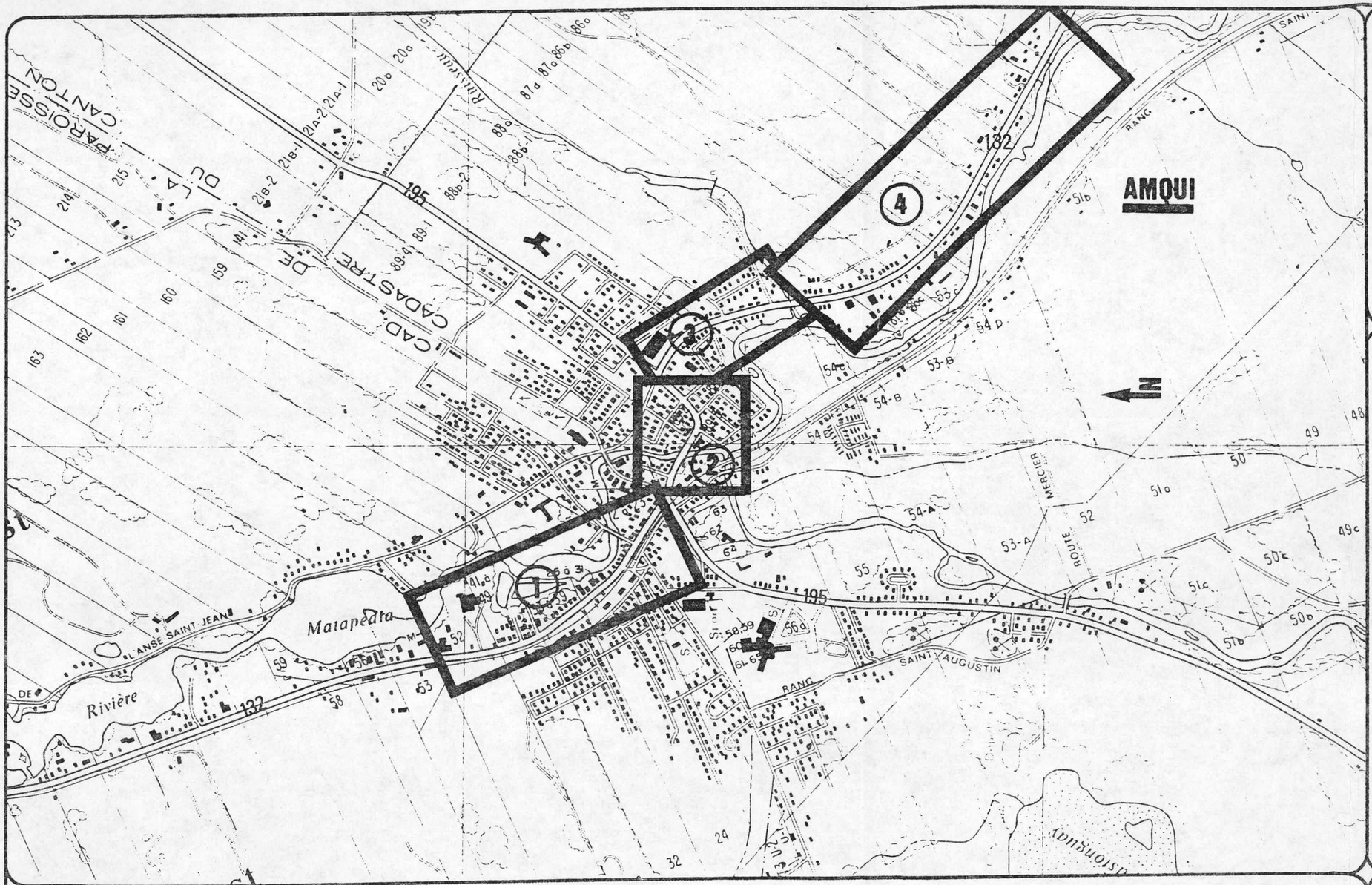
Les impacts négatifs demeurent les mêmes pour ces deux options, quoique moins marqués, en terme de quantité et de qualité, pour l'alternative de réaménagement à deux voies. Il en est ainsi particulièrement pour le secteur 1 quand il s'agit de conserver un minimum d'espaces de stationnement pour les commerces existants, le secteur 2 où tout empiétement sur le mince espace de vie des résidants riverains peut s'avérer particulièrement dommageable, le secteur 3 marqué par un milieu homogène entretenant une cohésion sociale importante et le secteur 4 où tout changement peut perturber des personnes plus vulnérables (voir carte numéro 1).

La route 132 constituant déjà une coupure importante dans le centre-ville, il est certain que son réaménagement à quatre voies ne peut qu'ajouter à celle-ci, notamment au niveau de la dynamique socio-communautaire impliquant des rapports de part et d'autre de cette voie, souvent en tant que piétons.

---

1 Social Impacts Assess., A Sourcebook for Highway Planners, vol. III, Inventory of Highway Related Social Impacts, june 82, U.S. Départ. of Transport.

CARTE NO° 1
ÉTUDE D'IMPACT SOCIAL
ROUTE 132 (BOULEVARD SAINT-BENOÎT)
AMQUI (MATAPÉDIA)



Délimitation des quatres secteurs de la route 132 dans la Ville d'Amqui

1. Secteur "Nord"
   Du motel Val-Moni à l'intersection de la route 195 (sud)
2. Secteur "Centre-ville"
   Entre les deux intersections de la route 195
3. Secteur "Centres commerciaux"
   De l'intersection de la route 195 (nord) au ruisseau Pearson
4. Secteur "Sud"
   Du ruisseau Pearson à la jonction de la route du Golf

Kilomètre 0.0 0.25 0.50 0.75 1.0 Kilomètre

André Roy
Consultant
• *anthropologie*
• *communication*

© 1992 André Roy pour les informations ajoutées
Agrandissement 129%
Carte originale Gouvernement du Québec
Carte cadastrale – Amqui – 228 06-200-0201
Échelle 1:20 000
© 1982

TABLEAU 1 : CLASSIFICATION DES IMPACTS LIÉS AUX DEUX ALTERNATIVES, PAR ORDRE DE SÉVÉRITÉ

EFFETS SOCIO-COMMUNAUTAIRES-NÉGATIFS PAR ORDRE D'IMPORTANCE	RÉAMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES	RÉAMÉNAGEMENT À DEUX VOIES
1- PERSONNES ET FAMILLES DÉPLACÉES		
EFFETS DIVERS, ÉCONOMIQUES, PHYSIQUES, PSYCHOLOGIQUES ET SOCIAUX SUR CES PERSONNES, DÉPENDAMMENT DE DIVERS FACTEURS: ATTACHEMENT AU MILIEU, ÂGE, NIVEAU SOCIO-ÉCONOMIQUE DES INDIVIDUS CONCERNÉS, POSSIBILITÉ D'ASSUMER LE CHANGEMENT GÉNÉRÉ PAR LE DÉPLACEMENT À LEUR VIE QUOTIDIENNE, ET D'ADAPTATION À UN NOUVEAU MILIEU	NOMBRE IMPORTANT DE PERSONNES TOUCHÉES, PRINCIPALEMENT DANS LE SECTEUR DU CENTRE (ENTRE DEUX INTERSECTIONS), LE SECTEUR DES CENTRES COMMERCIAUX ET VERS LA SORTIE SUD DIFFICULTÉS, POUR LES LOCATAIRES, LES PROPRIÉTAIRES DE RÉSIDENCES OU DE COMMERCES, PRINCIPALEMENT DANS LES SECTEURS OÙ LA RELOCALISATION DANS LE MÊME ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT N'EST PAS GARANTIE	IMPACT MOINDRE EN TERME DE QUANTITÉ, I.E. DU NOMBRE DE POPULATIONS TOUCHÉES
2- EFFETS BARRIÈRE SUR LA VIE COMMUNAUTAIRE ET SUR LE TERRITOIRE		
MAISONS RAPPROCHÉES PAR L'EMPRISE: BARRIÈRE SUR L'ESPACE DE VIE DÉJÀ SOUVENT RESTREINT, ET SUR DIVERSES ACTIVITÉS SOCIALES	SECTEUR NORD OÙ LES COMMERCES ET RÉSIDENCES SONT ENCHÂSSÉS ENTRE LA VOIE FERRÉE ET LA ROUTE D'UNE PART, ET LA RIVIÈRE MATAPÉDIA D'AUTRE PART, CE QUI RESTREINT L'ESPACE POUR DES ACTIVITÉS SOCIALES	EFFETS MOINDRES DE CETTE OPTION QUI EMPIÈTE MOINS SUR LES ESPACES DE VIE AUTOUR DES RÉSIDENCES, DUES À LA LARGEUR MOINS IMPORTANTE DE L'EMPRISE ET DES CHAUSSÉES
ACCÈS PLUS DIFFICILE AUX INFRASTRUCTURES DU COTÉ OPPOSÉ DE LA ROUTE, PRINCIPALEMENT POUR LES PIÉTONS, LES PERSONNES ÂGÉES ET LES ENFANTS	SECTEUR DU CENTRE-VILLE AVEC ESPACE DE VIE DÉJÀ BIEN MINIME	MOINS DE DIFFICULTÉS POUR INTERAGIR DE PART ET D'AUTRE DE LA ROUTE 132
PRÉSENCE DE VOISINS QUI SONT PARENTS, DONC IMPACT NÉGATIF SUR DES LIENS SOCIAUX PLUS FACTUELS	VISE PRINCIPALEMENT LE SECTEUR CENTRAL OÙ SE VIT PLUS L'INTERACTION POPULATIONS VULNÉRABLES/SERVICES ESSENTIELS	TOUCHE TOUS LES SECTEURS MAIS DANS UNE MOINDRE MESURE
COHÉSION SOCIALE LIÉE À DIVERS CONTEXTES, FRÉQUENTATION DE COMMERCES TRADITIONNELS, MILIEU SOCIAL PLUS HOMOGÈNE, POPULATIONS PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES	TOUS LES SECTEURS	

TABLEAU 1 : CLASSIFICATION DES IMPACTS LIÉS AUX DEUX ALTERNATIVES, PAR ORDRE DE SÉVÉRITÉ (suite)

EFFETS SOCIO-COMMUNAUTAIRES-NÉGATIFS PAR ORDRE D'IMPORTANCE	RÉAMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES	RÉAMÉNAGEMENT À DEUX VOIES
3- EFFETS DU BRUIT EFFETS SUR LA SANTÉ, SUR LES ACTIVITÉS INTELLECTUELLES, SUR LES RELATIONS SOCIALES, L'APPRENTISSAGE DES ENFANTS, ETC. EFFETS DIFFÉRENTS SELON PÉRIODES, ÉTAT DES PERSONNES, IDENTITÉ DE CELLES-CI, ETC.	TOUS LES RÉSIDANTS TOUCHÉS	MÊME NOMBRE DE PERSONNES TOUCHÉES MAIS DE FAÇON MOINDRE AU MOMENT OÙ LA LARGEUR DES CHAUSSÉES EST MOINS IMPORTANTE, DONC ÉVENTUELLEMENT SE RAPPROCHE MOINS DES RÉSIDENCES
4- EFFET BARRIÈRE SUR LA RÉCRÉATION DES COMMERCES ONT ACQUIS UN RÔLE SOCIAL PARTICULIER, DE PAR LEUR ANCIENNETÉ, DEMEURANT PLUS QU'UN LIEU DE CONSOMMATION, MAIS DE RENCONTRE ENTRE VOISINS ET AMIS ACCÈS DE PART ET D'AUTRE DE LA ROUTE 132 OBLIGATOIRE POUR CERTAINS INDIVIDUS, PIÉTONS OU CYCLISTES, PERSONNES ÂGÉES, ENFANTS OU AUTRES NON PROPRIÉTAIRES D'AUTOMOBILES, RENDU PLUS DIFFICILE POUR L'ACCÈS À DES INFRASTRUCTURES DE LOISIRS OU AUTRES	**PÔLES SOCIO-COMMUNAUTAIRES-IMPORTANTS:** - BLOC DES COMMERCES TRADITIONNELS, ENTRÉE NORD - BLOC CENTRE VILLE OÙ SE RETROUVENT DES POPULATIONS VULNÉRABLES ET UN MANQUE DE CONVIVIALITÉ PLUS FLAGRANT ENTRE PIÉTONS ET AUTOMOBILES, CECI LIÉS AU FAIT D'INTERSECTIONS IMPORTANTES OU TROP NOMBREUSES, ET DU NOYAU DE STATIONS DE SERVICE - PÔLE DES CENTRES COMMERCIAUX, À CONNOTATION RÉGIONALE FORTE - PÔLE RÉSERVÉ AU TRAFIC LOURD: COMMERCES SORTIE SUD	EN GÉNÉRAL LES IMPACTS NÉGATIFS PEUVENT ÊTRE MOINDRES EN SE RÉFÉRANT À UN AMÉNAGEMENT À 2 VOIES, CECI CEPENDANT À LA CONDITION QUE SOIENT PRÉVUES DES MESURES PRÉCISES AFIN DE FACILITER LE RAPPORT AUTOMOBILISTES ET AUTRES POPULATIONS QUI UTILISENT LA ROUTE POUR DES RAISONS DIVERSES
5- EFFETS SUR LA SÉCURITÉ PERSONNES ÂGÉES ENFANTS EMPRUNTANT L'AUTOBUS SCOLAIRE MANOEUVRES D'ENTRÉE ET DE SORTIE DES RÉSIDENCES PRIVÉES PIÉTONS ET CYCLISTES DANS LE SECTEUR	IMPACTS NÉGATIFS IMPORTANTS	IMPACTS MOINDRES

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 049 235