

334722



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports



Projet de réaménagement de la route 169

Boulevard Saint-Dominique, Roberval

Étude d'impact socio-communautaire

CAROLLE BOUCHARD, ANTHROPOLOGUE

JUILLET 1993

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

Don - Gen - Mon
CANQ
TR
GE
CA
239

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

Téléphone (418) 643-6711
Télécopieur (418) 644-9662

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES i

1.0 INTRODUCTION 1

1.1 HISTORIQUE DE LA MUNICIPALITÉ DE ROBERVAL 2

1.2 IDENTIFICATION SOCIALE DE ROBERVAL 3

 1.2.1 Centre de services 3

 1.2.2 Organismes socio-communautaires 6

 1.2.3 Secteur industriel 7

 1.2.4 Secteur des communications 7

 1.2.5 Perceptions des personnes clé face au milieu 7

1.3 IDENTIFICATION SOCIALE DES RÉSIDANTS RIVERAINS AU BOULEVARD SAINT-DOMINIQUE 8

 1.3.1 Degré d'attachement à leur milieu de vie 8

 1.3.2 Vie familiale et sociale 9

 1.3.3 Perception du trafic et de ses effets 11

 1.3.4 Identification des répondeurs 12

 1.3.5 Pôles socio-communautaires du secteur 13

 1.3.6 Opinions face au projet 14

2.0 ANALYSE SOCIO-COMMUNAUTAIRE DU MILIEU 15

2.1 ANALYSE SOCIO-COMMUNAUTAIRE DE LA MUNICIPALITÉ DE ROBERVAL 15

2.2 ANALYSE SOCIO-COMMUNAUTAIRE
RÉSIDENTS RIVERAINS AU BOULEVARD SAINT-DOMINIQUE 17

2.3 SUIVI DES EFFETS DE PROJETS DANS LE SECTEUR 19

 2.3.1 Effets d'un réaménagement à quatre voies:
 boulevard de l'Anse 20

 2.3.2 Effets de la voie de contournement:
 Métabetchouan 21

3.0	IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS NÉGATIFS GÉNÉRÉS PAR LES DEUX OPTIONS	24
3.1	RÉAMÉNAGEMENT À 4 VOIES DE CETTE PARTIE DU BOULEVARD SAINT-DOMINIQUE	24
3.2	RÉAMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES À PARTIR D'OLIVIER-VIENS JUSQU'À LA ROUTE SAINT-HEDWIGE (SEGMENTS 2 ET 3), ET D'UN CHEMIN DE CONTOUR JUSQU'À LA CÔTE DU CRAN (SEGMENT 1) (OPTION 4) . . .	27
3.3	PRIORISATION DES IMPACTS NÉGATIFS PAR ORDRE D'IMPORTANCE . .	29
3.4	POUR LE CHOIX DE LA MEILLEURE OPTION SOCIALE	32
4.0	DESCRIPTION DES CATÉGORIES D'IMPACTS PLUS SÉVÈRES	33
4.1	IMPACTS NÉGATIFS LIÉS AU DÉPLACEMENT ET RELOCALISATION DE RÉSIDENTS	33
4.2	EFFETS BARRIÈRE SUR LA VIE SOCIO-COMMUNAUTAIRE ET SUR LE TERRITOIRE (3)	35
4.3	EFFETS NÉGATIFS RELIÉS AU BRUIT (4)	36
4.4	EFFETS BARRIÈRE SUR LES PÔLES RÉCRÉATIFS ET LES SERVICES (5)	38
4.5	EFFETS NÉGATIFS SUR LA SÉCURITÉ (6)	39
4.6	EFFETS NÉGATIFS SUR LA SANTÉ (7)	40
4.7	NOTIONS DE SEUIL DE TOLÉRANCE, DE SURCHARGE ENVIRONNEMENTALE ET D'INCONTRÔLABILITÉ	40
5.0	CONCLUSION	42

1.0 INTRODUCTION

L'inventaire, qui donnera dans un deuxième temps sur l'analyse et la prévision des impacts sociaux liés au projet de réaménagement de la route 169, secteur de l'entrée nord de Roberval, boulevard Saint-Dominique, couvre une partie importante de cette municipalité, notre aire d'étude ayant déterminé ses limites comme suit:

- incluant au nord le boulevard Saint-Dominique (jusqu'à la Côte du Cran) et au sud le boulevard de l'Anse sur environ 2 km en direction sud (vers Chambord);
- à l'est et à l'ouest, du lac Saint-Jean au rang 1.

La détermination d'une telle surface, pour étude sociale, tient du fait que les boulevards de l'Anse, Marcotte et Saint-Dominique constituent une continuité en termes d'espace, de direction, de nature et de densité du trafic. Par ailleurs les résidants plus spécifiquement concernés par les tronçons du projet à l'étude s'inscrivent comme partie d'un contexte socio-communautaire général représenté par la Municipalité, avant de constituer par eux-même un milieu susceptible d'avoir progressé vers une identité spécifique.

Une première partie de l'inventaire sera donc constituée de données générales inhérentes à la dynamique sociale propre à l'ensemble de Roberval, données recueillies à partir de documents divers et de rencontres d'informateurs clé par le biais d'entrevues semi-dirigées. Nous avons en effet rencontré une quinzaine de ceux-ci, représentants de secteurs d'influence, d'organismes ou de regroupements, appelés à nous éclairer sur l'évolution sociale de leur secteur: identité de la population, valeurs priorisées par l'utilisation de pôles précis, participation générale aux activités de groupe, etc.

La deuxième partie de notre travail d'inventaire sera concentrée sur le groupe de résidants riverains au boulevard Saint-Dominique, groupe parmi lequel nous avons interviewé les représentants de 62 unités par entrevue dirigée, dont certains propriétaires d'un commerce attenant à leur résidence.

L'entrevue portait sur les thèmes généraux suivants:

- leur sentiment d'appartenance au milieu;
- leurs perceptions par rapport à l'aménagement actuel de l'environnement immédiat;

- les coordonnées de leur vie sociale;
- leurs perceptions du trafic et de ses différents effets;
- leurs opinions vis-à-vis le projet en question et ses alternatives.

Nous nous sommes également arrêté à la détermination d'autres structures à connotation socio-communautaire, commerciales, de loisirs, ou de villégiature, pouvant se retrouver plus affectées par le projet.

Il est à signaler que cet inventaire n'est pas exhaustif. Il ne pourra par ailleurs permettre d'identifier tous les impacts ponctuels relatifs à chaque unité familiale touchée et leur degré d'importance, positive ou négative. Mais plutôt de procéder à une analyse générale de la problématique sociale liée aux transports dans cette municipalité, et avec plus de précision dans le secteur aux abords du boulevard Saint-Dominique, et d'insister sur les principaux enjeux socio-communautaires, familiaux, amicaux ou de voisinage, relatifs à l'éventualité de réalisation du projet en question, en d'autres mots le degré de faisabilité sociale de celui-ci selon ses alternatives ou encore les principales catégories d'impacts générés par chacune d'entre elles.

1.1 HISTORIQUE DE LA MUNICIPALITÉ DE ROBERVAL

Roberval constitue la première ville établie sur les rives du lac Saint-Jean. De 1855 avec l'arrivée des Boivin, Thibeault et Jamme, à 1872 pour la naissance d'une véritable agglomération autour de l'église Notre-Dame, à 1876 pour la réalisation du boulevard Saint-Joseph en remplacement de la route existante près du lac (chemin de grève), c'est l'arrivée du chemin de fer, en 1888, qui donnera un essor spécifique à l'économie.

Dans les premières années du 20^e siècle, Roberval a réalisé son implication dans différents domaines, de l'éducation, de l'administration, de la santé. Des dates importantes se situent avec la fondation de l'École Normale en 1925, de l'Hôtel de ville en 1929, de l'Hôtel Dieu Saint-Michel en 1918, et du Sanatorium en 1936, pour y confirmer un centre de services. C'est la réalisation du boulevard Marcotte qui détermine une nouvelle ruée de l'urbanisation et le déplacement du secteur commercial. En 1955, Roberval compte 5 000 habitants.

Roberval est divisé aujourd'hui en trois parties, en terme de milieux bâtis, traditionnelle, résidentielle, et semi-urbaine. La première partie, dite traditionnelle, est située entre le lac et le boulevard Marcotte. Elle réunit la majorité des services, socio-communautaires et commerciaux et, quoique sans doute dans une moindre mesure, des résidences

unifamiliales et multifamiliales. On retrouve également dans ce secteur la présence de populations spécifiques, de façon permanente ou occasionnelle, qui doivent nourrir de fréquents rapports avec les services de santé (dont personnes âgées) et d'éducation primaire (enfants).

La deuxième partie, dite résidentielle, se situe entre le boulevard Marcotte et le premier rang. Mis à part les commerces qui se retrouvent sur l'abord du boulevard Marcotte et quelques institutions importantes telles la polyvalente et le centre psychiatrique, ce secteur donne priorité aux résidences.

La troisième partie de notre ère d'étude rassemble, sur les prolongements nord et sud du boulevard Marcotte, des développements résidentiels fournis. Sur la partie boulevard Saint-Dominique, une longueur de 5,4 km, nous retrouvons environ 200 maisons. Sur la partie boulevard de l'Anse par contre, une longueur d'environ 2,5 km à partir du Motel Panasso, environ 80 résidences. Quelques commerces se sont également développés dans ces secteurs, de plus ou moins grande envergure pour desservir des clientèles diverses.

1.2 IDENTIFICATION SOCIALE DE ROBERVAL

1.2.1 Centre de services

■ Services socio-communautaires à portée locale¹

▫ Structures municipales

Les services municipaux sont assumés à Roberval par diverses structures dont l'Hôtel de ville, le garage municipal, l'Office municipal d'habitation. La Municipalité est également responsable du Service des loisirs, ceci incluant le fonctionnement de la bibliothèque. Les séances du Conseil municipal sont habituellement diffusées au public par le biais de la télévision communautaire.

▫ Structures religieuses

Les services religieux sont regroupés autour des deux églises existantes: celle de Notre-Dame et celle de Saint-Jean-de-Brébeuf. S'ajoutent à celles-ci des presbytères, conseils de pastorale, comités de liturgie. Un seul cimetière, régi par la Coopérative du cimetière, est cependant disponible actuellement pour les deux paroisses, celui-ci situé à l'abord est du boulevard Saint-Dominique.

1. En desserte primordiale de la municipalité

▫ Structures d'éducation

Nous retrouvons à Roberval quatre écoles primaires qui regroupent les jeunes enfants de la municipalité. Trois d'entre elles sont situées sur le boulevard Saint-Joseph et l'autre sur le boulevard Marcotte. Cette dernière reçoit, en général, des enfants des quartiers résidentiels situés à l'ouest de cette artère.

■ Services socio-communautaires à portée locale et régionale

▫ Structures axées sur la santé et les services sociaux

Deux institutions principales liées à la santé se retrouvent dans cette municipalité:

- le centre hospitalier;
- le centre psychiatrique.

Le centre hospitalier de Roberval détient une vocation mixte qui implique la présence de 205 lits pour soins de courte durée (50 %) en rapport avec des spécialités de base telles la chirurgie, l'orthopédie, la pédiatrie, etc., 190 lits pour soins à long terme (46,3 %) et 15 lits pour soins de réadaptation liés à l'alcoolisme et à la toxicomanie (3,7 %). Il s'agit d'un service sous-régional qui draine, de Dolbeau à Alma, un bassin de clientèle de 130 000 habitants. Les soins psychiatriques aigus relèvent également de cette institution.

Le centre psychiatrique s'est retrouvé, durant les dernières années, au coeur de la désinstitutionnalisation. Ce mécanisme s'accompagne du retour graduel des patients dans leur milieu social au moyen de ressources externes, familles d'accueil ou autres, de la mutation de l'institution existante au centre de réadaptation pour déficients mentaux et du transfert conséquent des malades mentaux au centre hospitalier.

On compte beaucoup d'autres structures en rapport direct avec ces deux premières, dont:

- un DSC, département de santé communautaire;
- un CSS, centre de santé et de services sociaux;
- un CLSC, succursale des Prés Bleus, qui offre des services de santé, sociaux et communautaires à l'ensemble des résidants;
- l'institut La Chesnaie Inc. veillant à la réadaptation socio-affective des jeunes de 12 à 18 ans de la région, en internat de réadaptation, en foyer de groupe ou en foyer naturel.

Des résidences réservées aux personnes âgées existent également sur ce territoire, dont deux foyer abritant des personnes relativement autonomes, ceux-ci à l'abord ouest du boulevard Marcotte.

▫ Autres structures

Au niveau de l'éducation, Roberval possède encore sa polyvalente réalisant des classes secondaires. Le secteur de l'éducation des adultes y est également en constant développement.

Beaucoup de ministères, fédéraux et provinciaux, y détiennent leurs assises régionale. Parmi les plus importants se retrouvent ceux référant à la justice: Sûreté du Québec, Gendarmerie royale du Canada, Palais de justice; liés aux transports: Société de l'assurance automobile, Bureau provincial de district, site de l'aéroport. Et nombre d'autres ...

■ Services à portée locale, régionale et transitoire

▫ Structures commerciales

Les commerces dits "de transit", i.e. desservant une moyenne de clientèle passante, plus ou moins forte selon les endroits et les périodes, se retrouvent en majorité sur les abords du boulevard Marcotte. Cette catégorie de commerces couvre les stations de service, dépanneurs, hôtels, restaurants ...

Ceux dits "locaux", qui devraient desservir une clientèle plus restreinte, sont localisés en deux points précis; le centre-ville (boulevard Saint-Joseph) et le centre commercial Jeannois (boulevard Saint-Dominique).

▫ Structures touristiques

Outre les quelques ressources déterminées pour l'exploitation du lac (marina, etc.) on retrouve deux terrains de camping:

- camping Lévesque sur le boulevard de l'Anse;
- camping du Mont-Plaisant dans le secteur du boulevard Saint-Dominique.

Le tourisme se réfère ensuite aux services commerciaux ci-haut signifiés.

1.2.2 Organismes socio-communautaires

Roberval possède beaucoup d'organismes socio-communautaires. Certains rejoignent une dimension plus interne (Municipalité), d'autres additionnent à leur objectif une proportion régionale. Nous les avons regroupés en quatre catégories: les organismes axés sur le développement, les organismes socio-culturels, les organismes sportifs, éducatifs ou artistiques, les organismes liés à la santé et aux services sociaux.

■ Organismes axés sur le développement

Cette catégorie inclue la Société de développement du Domaine du Roy et la Chambre de commerce. Si le premier s'adjoins un territoire plus large d'intervention, tous les deux visent le bien-être maximal, économique, civique et social, de la population pour et par le développement de ses ressources.

■ Organismes socio-culturels

Nous retrouvons ici les organisations regroupant des membres en fonction de leur âges, leur sexe, leur profession ou autre variable commune. À titre d'exemple, nous parlerons des clubs féminins (AFEAS et Fermières) et masculins (Lions, Optimiste), des clubs de l'Âge d'Or, des clubs réservés aux jeunes (Scouts, Guides), etc ...

■ Organismes sportifs, éducatifs ou artistiques

Il s'agit de regroupements amateurs spécifiques tels clubs de bridge, de curling, de scrabble, de natation, de hockey, ateliers de musique, de théâtre, etc ...

■ Organismes liés à la santé et aux services sociaux

De par la proximité des ressources institutionnelles rattachées directement à la santé, physiologique et psychologique, pour les populations de ce secteur régional, suite à la désinstitutionnalisation de la clientèle psychiatrique qui se retrouve graduellement en ressources externes, familles d'accueil ou autres, et en fonction du nombre de petites municipalités voisine qui se doivent d'avoir recours à ce type de services dans l'endroit, il est certain que se sont rapprochés peu à peu un ensemble d'organismes et d'associations en rapport avec la santé et le social, dans un objectif de bien-être, d'entraide, de promotion, etc. On retrouve environ vingt organismes de ce type.

1.2.3 Secteur industriel

Mis à part la Stone Consolidated qui utilise un personnel de plus ou moins 200 unités, et le Bois Easy de plus ou moins 60 unités, il n'y a pas d'entreprise industrielle de grande envergure à Roberval.

1.2.4 Secteur des communications

Existent à Roberval, dans ce domaine:

- un poste de radio;
- un poste de télévision communautaire;
- un journal.

1.2.5 Perceptions des personnes clé face au milieu

Des personnes clé rencontrées sur le terrain, il ressort les réflexions suivantes au niveau:

- de la population de cette municipalité qui accuse une tendance stationnaire. On remarque toutefois une augmentation dans le groupe des personnes âgées et l'ajout de diverses structures pour leur prise en charge. La mobilité demeure interne, sans gros ajout venant de l'extérieur. Un important pourcentage (plus ou moins 80) de la main d'oeuvre travaille dans l'endroit;
- de l'abondance des commerces, de la dure concurrence qui en ressort et de l'essoufflement conséquent de certains de ceux-ci pour entraîner leur disparition. En général dans l'endroit, les gens demandent constamment des services complémentaires dans tous les secteurs, même commercial. Cependant, on constate que la population de Roberval a facilement recours à d'autres centres commerciaux que les leurs;
- de la stagnation au niveau des industries. Il y a peu d'entreprises d'envergure dans cette municipalité. En conséquence pour certains, un développement basé uniquement sur les services est quelque peu déséquilibré. Et une main-d'oeuvre occupée presque exclusivement dans le secteur tertiaire donne sur une dynamique socio-communautaire moins active. On réclame donc l'ajout urgent du parc industriel et d'autres entreprises dans le secteur;
- de l'apport touristique dans l'endroit, au niveau des commerces, qui demeure, sans contredit. Cependant cet apport est diminué du fait des lacunes existantes dans la mise en exploitation de ressources existantes dans la mise en exploitation de ressources visant à attirer,

et garder le touriste. On signifie plus particulièrement la sous-utilisation d'un site important tel le lac Saint-Jean;

- de la participation générale aux mouvements locaux qui est qualifiée de moyenne. On a constaté jusqu'ici un manque de locaux pour le déroulement de diverses activités, une diminution au niveau des sports, une rareté de regroupements pour les jeunes.

1.3 IDENTIFICATION SOCIALE DES RÉSIDENTS RIVERAINS AU BOULEVARD SAINT-DOMINIQUE

1.3.1 Degré d'attachement à leur milieu de vie

STABILITÉ RÉSIDENTIELLE		NAISSANCE DANS ENDROIT		NOMBRE DÉMÉNAGEMENTS			PERCEPTION DÉMÉNAGEMENTS		
+ 10 ANS	- 10 ANS	OUI	NON	1	2	+ DE 2	POS.	NÉG.	INDIF.
$\frac{41}{60}$	$\frac{19}{60}$	$\frac{32}{60}$	$\frac{28}{60}$	$\frac{18}{42}$	$\frac{4}{42}$	$\frac{20}{42}$	$\frac{10}{56}$	$\frac{31}{56}$	$\frac{9}{56}$
68,3 (%)	31,7 (%)	53,5 (%)	46,7 (%)	42,9 (%)	9,5 (%)	47,6 (%)	17,9 (%)	55,4 (%)	16,1 (%)

LIEU VIE PRIVÉE	ÉVALUATION MILIEU		ÉVALUATION ENTRETIEN		PROBLÈME ENTRETIEN		DÉCOURAGEMENT À ENBELLIR PROPRIÉTÉ	
CAMPAGNE	+ QUE MOYENNE	MOYENNE	TRÈS BIEN	SATIS.	OUI	NON	OUI	NON
$\frac{43}{50}$	$\frac{9}{57}$	$\frac{40}{57}$	$\frac{15}{57}$	$\frac{34}{57}$	$\frac{51}{55}$	$\frac{4}{55}$	$\frac{37}{52}$	$\frac{15}{52}$
86,0 (%)	15,7 (%)	70,2 (%)	26,3 (%)	59,6 (%)	92,7 (%)	7,3 (%)	71,2 (%)	28,8 (%)

La majorité des personnes rencontrées demeurent dans leur résidence actuelle depuis plus de dix ans (68,3 %). Natifs de l'endroit, boulevard Saint-Dominique ou municipalité de Roberval pour 53,3 % d'entre eux, ou bien de quelque municipalité voisine, étant toujours demeurés sur place ou bien étant revenus s'y installer après quelques déménagements, plus de deux pour une moyenne de 47,6 %, leur choix final s'y est fixé en raison de la présence d'un environnement familial ou d'autres motifs telle la possibilité de devenir propriétaire à moindres frais.

Pour avoir vécu la plus grande partie de leur existence dans un milieu rural, ce qualificatif utilisé ici dans le sens contraire à la promiscuité, la plupart de ceux-ci ont priorisé tel milieu de vie comme étant le meilleur (86,0 %). On n'hésite pas, d'ailleurs dans ce groupe, à s'auto-évaluer une qualité de vie moyenne (70,2 %), ainsi qu'un aménagement général du milieu satisfaisant pour les personnes y vivant (pour 85,9 % des répondants). Beaucoup de ces personnes ne sont d'ailleurs pas intéressées (55,4 %) à déménager.

Par ailleurs, 92,7 % de nos informateurs disent constamment connaître, ceci depuis plusieurs années, des problèmes d'entretien de leur maison en raison de la proximité de la route, ces problèmes en rapport avec la cour avant, les aménagements paysagers et la maison en tant que telle. Cette situation porte 71,2 % d'entre eux au découragement et à la démotivation quant il s'agit de vouloir réaménager ou embellir le devant de leur propriété.

1.3.2 Vie familiale et sociale

PARENTS/VOISINS	FRÉQUENTATION CENTRE D'ACHATS	UTILISATION COUR AVANT	PARTICIPATION ACTIVITÉS SOCIO-COMMUNAUTAIRES
29/49	27/54	2/55	21/54
59,2 %	50,0 %	3,6 %	38,9 %

RELATIONS AVEC VOISINS (FRÉQUENCE)			ACTIVITÉS EXTÉRIEURES (FRÉQUENCE)			OBSERVATION PIÉTONS/ROUTE (FRÉQUENCE)			TRAVERSÉE ROUTE (FRÉQUENCE)		
OUI	PARF	NON	OUI	PARF	NON	PEU	PARF	SOUV	RARE	OBLIG	NON
$\frac{24}{53}$	$\frac{17}{53}$	$\frac{12}{53}$	$\frac{19}{51}$	$\frac{21}{51}$	$\frac{11}{51}$	$\frac{24}{54}$	$\frac{13}{54}$	$\frac{6}{54}$	$\frac{9}{54}$	$\frac{22}{54}$	$\frac{12}{54}$
45,3 (%)	32,1 (%)	22,6 (%)	37,3 (%)	41,2 (%)	21,6 (%)	44,4 (%)	24,1 (%)	11,1 (%)	16,7 (%)	40,7 (%)	22,2 (%)

Beaucoup de résidents visités (59,2 %) ont des parents dans leur voisinage immédiat, aux abords du boulevard Saint-Dominique. Certaines concentrations familiales sont d'ailleurs identifiables dans le secteur.

Bien que ces gens évaluent la fréquence de leurs rencontres avec les voisins (visites) de façon assez élevée: 45,3 % souvent et 32,1 % parfois, il n'en demeure pas moins que leurs réflexions sur le sujet nous

informent un peu différemment. Dans la réalité, finalement le long de cette route, on se fait peu de visites. On se salue, on s'adresse parfois quelque propos, on sympathise avec le voisin, on se dit même disponible s'il est dans le besoin mais pas vraiment plus. Quand visites il y a, c'est surtout, sinon exclusivement, entre personnes du même côté de la route ce qui enlève l'obligation d'avoir à traverser celle-ci. Avec les voisins situés à l'opposé par contre, la camaraderie est en général plus rare sauf quand il s'agit d'un parent ou d'un ami vis-à-vis lesquels on nourrit un attachement spécifique. On peut enfin difficilement y empêcher son enfant, surtout celui-ci parvenu à un âge supposé raisonnable, de rejoindre des amis de l'autre côté.

Cette restriction sur la traversée de la route est confirmée de toutes parts. Ceux qui disent la traverser fréquemment (40,7 %), i.e. au moins une fois par jour, ajoutent qu'il s'agit d'une obligation. Obligation par exemple pour les enfants qui doivent prendre l'autobus scolaire sur la voie opposée, obligation de traverser quérir son courrier quotidien, etc. D'autres personnes avouent la traverser rarement, une fois ou deux par semaine, parfois moins, pour quelque motif jugé assez important (16,7 %). Il y a enfin ceux qui avouent ne jamais la traverser (22,2 %).

La participation aux activités socio-communautaires, appartenance aux mouvements ou autres activités ponctuelles, n'est pas très forte dans le secteur (38,9 %). La fréquentation du centre d'achats comme lieu de magasinage ou d'interactions diverses, atteint 50,0 % des réponses. On se rend peu, par ailleurs, aux commerces situés sur le boulevard Saint-Dominique.

En ce qui concerne les activités familiales ou sociales extérieures aux résidences, sortir à pied ou à bicyclette, s'asseoir dehors en groupe, avoir ses enfants ou ceux des autres qui s'amuse, le degré de participation de la famille des représentants rencontrés s'avère fréquent pour 37,3 % des cas et moins pour 41,2 %.

De ces mêmes informateurs cependant qui rapportent une moyenne intéressante d'activités externes dans leur environnement social, 44,4 % nous disent observer peu de piétons dans le secteur. Dans ce groupe se retrouvent encore ceux qui confirment restreindre toute activité extérieure à l'arrière de leur résidence, cour, champ ou autre. Ceci omettant ceux qui disent simplement emprunter leur auto, se rendre au centre-ville, dans certains quartiers résidentiels, pour y réaliser leurs randonnées, pédestres ou cyclistes.

En effet peu de ces gens considèrent détenir assez d'espace avant pour pouvoir éventuellement l'utiliser durant la saison estivale, et peu également y localisent quelque activité (3,6 %). Nous avons d'ailleurs constaté, sur ce terrain, des aménagements plutôt sophistiqués à l'arrière de beaucoup de demeures, où les gens se retrouvent en famille ou entre amis.

1.3.3 Perception du trafic et de ses effets

DENSITÉ DU TRAFIC (ÉVALUATION)		DÉRANGEMENT PAR LE TRAFIC (ÉVALUATION)		ENDROIT POUR JEUNES (ÉVALUATION)	
TROP	NORMAL	OUI	NON	MAUVAIS	BIEN
44/58	14/58	43/60	10/60	35/57	19/57
75,9 %	24,1 %	71,7 %	16,7 %	61,4 %	33,3 %

BRUIT		SÉCURITÉ			VITESSE	
TROP	NORMAL	OUI	MOYEN	NON	TROP	MOYENNE
26/53	23/53		4/55	51/55	49/59	10/59
49,1 %	43,4 %		7,3 %	92,7 %	83,1 %	16,9 %

MOYENS POUR REMÉDIER AU TRAFIC / BRUIT				
FENÊTRES FERMÉES	INTERDICTION COUR AVANT ENFANTS	VIE EXTÉRIEURE COUR ARRIÈRE	SORTIR MOINS SOUVENT	IDÉE DE DÉMÉNAGER
49/56	29/56	41/56	11/56	15/56
87,5 %	51,8 %	73,2 %	19,6 %	26,8 %

Les perceptions du trafic et de ses effets, par les gens du secteur, sont habituellement très négatives. Selon eux, il y a en effet trop de trafic (75,9 %), qui les dérange beaucoup (71,7 %). La vitesse y est excessive (83,1 %), pour provoquer une insécurité permanente (92,7 %).

Cette insécurité liée au trafic sur la route en question est d'ailleurs confirmée dans chaque maison où on y a toujours été témoin de plusieurs accidents routiers, souvent graves. Ne sont pas rares également les parents qui ont gardé en mémoire le souvenir d'un de leurs enfants, ou bien de l'enfant d'un voisin, touchés par un véhicule.

On signale une insécurité plus effective quand il s'agit de traverser la route à pied, d'où certains qui ne le veulent, ou ne le peuvent pas. En auto, la traversée de celle-ci est également problématique, du moins pour certains qui se plaignent notamment de la longueur des attentes.

L'évaluation du niveau de bruit, comparé à d'autres milieux, est plus mitigée au moment où 43,4 % des informateurs le trouvent normal.

Au nombre des moyens tentés par ces gens, afin de remédier aux problèmes dus au trafic en général et au bruit, se retrouvent dans un ordre décroissant d'utilisation, donc d'importance:

- garder les fenêtres fermées, même l'été, pour 87,5 % des répondants;
- vivre les activités extérieures de loisirs dans la cour arrière, pour 73,2 % de ceux-ci;
- empêcher leurs jeunes enfants de jouer dans la cour avant, pour 51,8 % d'entre eux;
- avoir pensé à déménager à cause du trafic pour 26,8 % d'entre eux;
- être empêché de sortir à cause du trafic 19,6 % pour d'autres.

Ce qu'on reproche le plus au trafic sur le boulevard Saint-Dominique, c'est la présence toujours croissante de camions, et les relations difficiles piétons-cyclistes-automobilistes-camionneurs. Ces derniers sont identifiés comme très présents, sinon de trop, au niveau des problèmes de pollution, de bruit, et la plupart du temps concernés dans les accidents routiers du secteur.

1.3.4 Identification des répondants

ÂGE				NIVEAU DE SCOLARITÉ				REVENU BRUT FAMILIAL			
-35 ANS	35-54 ANS	55-64 ANS	+65 ANS	PRI	SEC	POST SEC	UNIV	- DE 15 000	15 À 25 000	25 À 35 000	+ DE 50 000
$\frac{14}{59}$	$\frac{27}{59}$	$\frac{16}{59}$	$\frac{2}{59}$	$\frac{9}{38}$	$\frac{22}{38}$	$\frac{5}{38}$	$\frac{2}{38}$	$\frac{9}{27}$	$\frac{11}{27}$	$\frac{2}{27}$	$\frac{4}{27}$
23,7 %	45,8 %	27,1 %	3,3 %	23,7 %	57,9 %	13,1 %	5,3 %	33,3 %	40,7 %	7,4 %	14,8 %

SEXE		ÉTAT DE VIE		ÉTAT LOGEMENT		PRÉSENCE SUR MARCHÉ DU TRAVAIL		
HOMME	FEMME	COUPLE	SEUL	LOC.	PROP.	COUPLE	HOMME	FEMME
29/59	30/59	47/59	12/59	4/59	55/59	24/59	41/48	36/57
49,2 %	50,8 %	79,7 %	20,3 %	6,8 %	93,2 %	40,7 %	85,4 %	63,2 %

Au nombre de 59 se retrouvent les personnes rencontrées qui ont accepté de répondre à la majorité de nos questions pour ensuite s'identifier. Parmi celles-ci:

- 45,8 % sont âgées entre 35-54 ans, 30,4 % de 55 ans et +;
- approximativement la même proposition de chaque sexe;
- 92,9 % sont propriétaires;
- 79,7 % vivent en couple;
- 81,6 % ont un niveau secondaire d'études ou moins;
- 74,0 % ont un revenu familial de 25 000 \$ et -;
- 40,7 % déclarent le couple au travail;
- 85,4 % des hommes sont au travail;
- 63,2 % des femmes sont au travail.

1.3.5 Pôles socio-communautaires du secteur

Le cimetière desservant les deux paroisses de Roberval est localisé à l'abord est du boulevard Saint-Dominique, secteur route de l'Aéroport. Celui-ci est régi par la Coopérative funéraire de Roberval.

Les paroissiens de l'endroit accordent une valeur toute particulière à la présence de leurs morts et au rituel qui se doit d'accompagner celle-ci, visites régulières, entretien de terrains, etc. Il y a conséquemment de fortes appréhensions face à la route qui longe ce pôle socio-religieux d'importance, appréhension accrue des faits:

- qu'il n'y ait aucune bordure l'isolant par rapport à ladite route; et
- qu'on soit en train de planifier le réaménagement de cette dernière avec éventualité d'un empiètement supplémentaire sur un espace sacré.

On retrouve également dans ce secteur un ensemble de commerces à vocation mixte, locale (résidants immédiats) et de transit (clientèle passante). Certains peuvent se détacher du groupe en raison de leur dimension socio-communautaire plus affirmée, par:

- leur utilisation plus importante de main d'oeuvre;
- les activités de loisirs qu'ils génèrent.

En ce sens, Roberval Diesel occupe actuellement 45 employés. D'autre part le terrain adjacent à l'Animalerie est utilisé pour l'organisation de diverses excursions, randonnées et autres activités de groupe.

D'autres commerces visent une clientèle de transit. Parfois même de ceux-ci peuvent aller jusqu'à faire office de déversoir pour le tourisme (ex. marché aux puces), précisément aux heures de non disponibilité d'autres sites qui sont réservés à cet effet.

Le centre commercial constitue un autre pôle d'importance, avec dimension loisirs principalement pour les résidants du segment 3 qui le fréquentent constamment. Beaucoup d'ailleurs s'y rendant à pied.

Le terrain de camping du mont Plaisant, avec piscine, constitue également un point de rendez-vous pour beaucoup d'enfants des environs (segment 2).

Deux pôles de résidences secondaires (chalets) sont enfin situés aux abords de la rivière Ouatouchouaniche. L'un origine de la famille Blais et l'autre de la famille Tremblay. Ce dernier, éventuellement touché par l'une de nos alternatives de réalisation qui inclut une voie de contournement, regroupe 7 chalets. Le plus éloigné d'entre-eux est localisé à environ 600 mètres de la route actuelle.

1.3.6 Opinions face au projet

Peu de résidants osent croire à la possibilité de réalisation de ce projet qui est en préparation depuis bien longtemps. Des deux alternatives retenues pour étude d'impact et qui ont été présentées à leur évaluation, le réaménagement à quatre voies sur tout le tracé ou bien sur une partie à laquelle viendra se greffer une voie de contournement, aucune ne rejoint un consentement unanime. On voit à celles-ci des inconvénients comme des avantages, retenant que tout réaménagement de cette route dessert principalement, sinon exclusivement, les utilisateurs pour remettre en question la qualité de vie de tout résidant qui s'y est établi un bien-être, ceci même en dépit des conditions hasardeuses de son évolution actuelle dans le secteur. Mais à tout reste finalement, pourvu que le projet se réalise enfin, quelqu'en soit le prix!

Un nombre certain de ceux-ci remettent en question plus sérieusement les deux solutions proposées. Plusieurs insistent sur une alternative de contournement de la ville de Roberval qui devrait être sérieusement considérée, quoique sur un tracé différent de celui rejeté en étude d'opportunité. D'autres suggèrent l'éventualité d'un contournement local plus complet, i.e. évitant le tracé actuel. Quelques personnes se prononcent enfin sur le statu quo amélioré.

2.0 ANALYSE SOCIO-COMMUNAUTAIRE DU MILIEU

2.1 ANALYSE SOCIO-COMMUNAUTAIRE DE LA MUNICIPALITÉ DE ROBERVAL

■ Synthèse du profil

SERVICES SOCIO-COMMUNAUTAIRES		REMARQUES
À PORTÉE LOCALE	<ul style="list-style-type: none"> - MUNICIPAUX - RELIGIEUX - ÉDUCATIFS 	MAINTIEN DES POPULATIONS EXISTANTES
À PORTÉE LOCALE ET RÉGIONALE	<ul style="list-style-type: none"> - SANTÉ ET SERVICES SOCIAUX - AUTRES SERVICES GOUVERNEMENTAUX (PROV. ET FÉD.) 	<p>APPORT DE POPULATIONS EN BESOIN DE CES SERVICES, SOUVENT PONCTUELLES</p> <p>AUGMENTATION DES POPULATIONS VULNÉRABLES: AGÉES, HANDICAPÉES, ETC.</p>
À PORTÉE LOCALE, RÉGIONALE ET TRANSITOIRE	<ul style="list-style-type: none"> - COMMERCIAUX - TOURISTIQUES 	<p>NOMBRE IMPORTANT DE COMMERCES DONT CERTAINS QUI SE MAINTIENNENT AVEC DIFFICULTÉ</p> <p>PRÉFÉRENCES DES CONSOMMATEURS SATISFAITES HORS DE LA MUNICIPALITÉ</p> <p>INSUFFISANCE DU DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES TOURISTIQUES</p> <p>BESOIN DE CLIENTÈLE PASSANTE POUR LA MAINTENANCE DE TELS SERVICES</p>
AUTRES SECTEURS		REMARQUES
INDUSTRIEL	<ul style="list-style-type: none"> - STONE CONSOLIDATED (200 EMPLOYÉS) - BOIS EASY (60 EMPLOYÉS) (BRÛLÉ ACTUELLEMENT) - PAS D'AJOUT RÉCENT D'ENTREPRISES IMPORTANTES 	ÉTAT STATIONNAIRE DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL CONCORDE AVEC CELUI DE LA POPULATION ET DU DYNAMISME SOCIO-COMMUNAUTAIRE QUALIFIÉ DE MOYEN
COMMUNICATION	<ul style="list-style-type: none"> - POSTE DE RADIO - POSTE DE TÉLÉVISION - JOURNAL 	AUTONOMIE LOCALE ET IMPORTANCE RÉGIONALE DE LA MUNICIPALITÉ
ORGANISMES SOCIO-COMMUNAUTAIRES	<ul style="list-style-type: none"> - AXÉS SUR LE DÉVELOPPEMENT - SOCIO-CULTURELS - SPORTIFS, ÉDUCATIFS, ARTISTIQUES - LIÉS À LA SANTÉ ET AUX SERVICES SOCIAUX 	<p>PARTICIPATION MOYENNE AUX MOUVEMENTS</p> <p>PRIORITATION DES ORGANISMES DE QUATRIÈME CATÉGORIE, À CONNOTATION SOCIALE D'ENTRAIDE</p>

■ Analyse

On remarque, dans un premier temps, que des services gouvernementaux de toutes sortes ont afflué à Roberval, au cours des dernières années, incluant avec priorité la desserte du domaine de la santé et des services sociaux. Cette dernière variable s'accompagne d'une tendance au niveau de l'orientation majeure de nombreux organismes socio-communautaires (environ 20) et de l'accroissement de certains groupes populaires vieillissants ou de quelque autre vulnérabilité. Et confirme l'état stationnaire de la population.

Les services commerciaux ont également augmenté leur nombre de façon importante, avec la confirmation du boulevard Marcotte en tant que pôle désigné en prolongement du centre commercial de la rue Principale. Tant et si bien que l'équilibre entre l'offre et la demande semble devenu précaire, d'où incertitude accrue, même disparition de certains établissements. Ceci en plus du fait que les consommateurs paraissent de plus en plus diriger leurs préférences vers des commerces extérieurs.

Par contre le secteur industriel, variable développementale qui pourrait éventuellement mener à un rajeunissement des populations et de leur dynamisme, ne paraît pas avoir emprunté le même courant d'évolution. Ces populations demeurent toujours en attente de l'entreprise modèle pour une nouvelle création d'emplois et un apport de jeunes recrues.

La population touristique attirée par des sites précis, qui devrait enfin intervenir dans le secteur à titre de générateur important d'activités commerciales, et aider leur maintien, est directement consécutive de la présence du lac Saint-Jean et de son exploitation comme infrastructure. Or celle-ci n'est actuellement pas reconnue comme maximale.

Tant et si bien que l'offre, en matière de services commerciaux et souvent accessoires, excède la demande populaire qui se rapporte principalement aux services essentiels. Et qui suppose des occupations ponctuelles du territoire par des populations locales ou régionales ayant recours à ces derniers services, plutôt que par celles qui pourraient s'avérer aptes à assumer la conservation des commerces existants ou la promotion de nouveaux, ces populations souvent remplacées d'ailleurs par d'autres accusant les mêmes besoins. C'est ainsi qu'est priorisée une dynamique communautaire dans cette municipalité en rapport avec des services sociaux au détriment d'autres jugés plus frivoles.

Il est certain que cet état stationnaire de l'industrie et de la croissance démographique, additionné à l'abondance des services reliés à la santé/bien-être social et leur forte utilisation, ne va pas nécessairement dans le sens d'une multiplication des centres d'achat et autres services commerciaux. D'où il ressort pour Roberval une autonomie socio-économique locale incomplète, un manque d'équilibre entre l'offre et la demande, donc une difficulté pour le maintien de certains commerces, principalement de transit, ceci sans l'apport des suppléments de clientèle générés par la circulation automobile passante sur l'artère principale (De l'Anse, Marcotte et Saint-Dominique).

Cette situation, positive pour les commerces, demeure subie de façon négative pour les résidants riverains à cette artère qui ont à souffrir un trafic important sans en recueillir directement les apports positifs.

Cette première partie d'analyse nous place devant les constats suivants:

- que le maintien de commerces nombreux, à Roberval, demande la réalité d'une circulation de transit dans le centre-ville et dans le milieu bâti riverain à l'étude;
- ce qui peut s'avérer positif pour le développement commercial, au moins son maintien, peut se révéler tout aussi négatif pour les résidants riverains.

2.2 ANALYSE SOCIO-COMMUNAUTAIRE RÉSIDENTS RIVERAINS AU BOULEVARD SAINT-DOMINIQUE

■ Synthèse du profil

DEGRÉ D'ATTACHEMENT AU MILIEU DE VIE		
POSITIF: STABILITÉ RÉSIDENTIELLE NAISSANCE DANS L'ENDROIT PRÉFÉRENCE DE LA CAMPAGNE COMME MILIEU DE VIE DÉSIR IMPORTANT DE NE PAS DÉMÉNAGER	NÉGATIF: PROBLÈMES D'ENTRETIEN DE LA MAISON DÉCOURAGEMENT DEVANT RÉNOVATION OU EMBELLISSEMENT DE LEUR MILIEU	MOYEN: ÉVALUATION DU MILIEU ÉVALUATION DE L'ENTRETIEN GÉNÉRAL DU SECTEUR (MAISONS ET TOUR DE MAISONS)
DYNAMIQUE FAMILIALE, AMICALE ET DE VOISINAGE		
POSITIVE: PRÉSENCE DE PARENTS/VOISINS	NÉGATIVE: UTILISATION DE COUR AVANT TRAVERSÉE DE ROUTE SEULEMENT QUAND OBLIGATOIRE	MOYENNE/NÉGATIVE: RELATIONS AVEC VOISINS PARTICIPATION ACTIVITÉS SOCIO-COMMUNAUTAIRES ACTIVITÉS EXTÉRIEURES FRÉQUENTATION CENTRE D'ACHATS
PERCEPTION DU TRAFIC ET DE SES EFFETS		
POSITIVE: AUCUNE	NÉGATIVE: - DENSITÉ - SÉCURITÉ - VITESSE - DÉRANGEMENT GÉNÉRAL - MAUVAIS ENDROIT POUR ENFANTS	MOYENNE: BRUIT
MOYENS PLUS UTILISÉS POUR REMÉDIER AU TRAFIC/BRUIT		
FENÊTRES FERMÉES VIE EXTÉRIEURE DANS COUR ARRIÈRE INTERDICTION DE COUR AVANT POUR ENFANTS		

■ Analyse

Les retombées négatives, de la priorisation de la maintenance des commerces au détriment du bien-être des résidents par le biais d'une circulation passante et souvent lourde, sont fortement relatées par les personnes rencontrées. Ceci au niveau des trois tronçons identifiés de la route 169, principalement sur les boulevards de l'Anse et Saint-Dominique où les résidents riverains existent en majorité et ont à souffrir un trafic varié et qui inclue une proportion importante de véhicules lourds roulant d'ailleurs à une vitesse maximale.

Les retombées négatives liées à la présence des aménagements routiers actuels et du trafic dans leur environnement immédiat, pour les résidents du boulevard Saint-Dominique, prennent des dimensions importantes. Avec certitude, ces gens se retrouvent devant une insécurité latente de par la proximité de la route 169 et de son trafic. Certains groupes plus vulnérables dont les jeunes enfants vivent un état d'inhibition dans leurs tentatives de mouvements en rapport avec la route, et leurs parents une inquiétude constante. On constate également des difficultés d'accès à certains pôles socio-communautaires, centre d'achats, cimetière, terrain de camping. On peut parler enfin d'interférences sur les activités extérieures aux maisons et de perturbation des relations familiales, amicales ou de voisinage. La qualité de vie y demeure donc plutôt précaire, précarité confirmée d'ailleurs par divers informateurs qui identifient de plus, dans les faits, des problèmes sérieux au niveau de l'entretien de leurs maisons, et qui sont portés à la démotivation et au découragement quand il s'agit de faire en sorte de tenter de lui conserver une valeur esthétique ou autre. Enfin les effets de la circulation routière, en terme de pollution sonore, visuelle ou autre, se font particulièrement sentir à la négative.

Malgré toutes les interférences négatives identifiées sur leur vécu, il n'en demeure pas moins que la majorité des personnes installées aux abords du dit tronçon s'y sont créés un chez soi, qualitativement parlant. Parce que ces résidents y ont trouvé "une maison à leur mesure" (depuis plus de 10 ans pour environ 68,3 % d'entre eux), souvent près de "leur famille" (ayant de leurs voisins-parents pour 59,2 %), il a été important pour eux de s'y déterminer les assises d'un bien-être pour continuer à évoluer dans le secteur, ce qui donne sur une stabilité résidentielle plutôt forte. Leur qualité de vie s'avère moyenne, considérant leur évaluation du milieu (moyen pour 70,2 % d'entre eux), où l'entretien s'avère satisfaisant (pour 59,6 %) malgré l'identification de problèmes sérieux à ce dernier niveau (92,7 %) et l'auto-diagnostic de découragement à embellir leur propriété (pour 71,2 %), mais non moins certaine.

La plupart des résidents se sont installés d'ailleurs dans le secteur pour réaliser le projet d'être propriétaires de leur propre maison. On parle plus précisément d'avoir pu acquérir une maison proche de leur origine, c'est-à-dire en milieu rural, milieu estimé le meilleur pour 86,0 %.

Milieu positif pour eux parce que contraire à la promiscuité liée (avec d'autres personnes ou d'autres familles) à certains autres secteurs et incluant la disponibilité de cours et de champs arrières permettant de réaliser des aménagements et synonyme d'une liberté d'évolution qui serait contrainte en milieu résidentiel central.

Suite à cet état de la situation, il pourrait s'avérer facile de prendre pour acquis que le projet de réaménagement de la partie Saint-Dominique ne peut se révéler négatif pour ces populations, à partir du moment où celles-ci ont déjà à se plaindre du bruit, de l'insécurité, d'une vie familiale difficile dans la cour avant de leur maison, du manque de motivation à rénover cette dernière, des lacunes au niveau de la création ou du maintien de leurs relations de voisinage, des ébats de leurs jeunes enfants inquiétants, etc. Et que tel projet ne peut dégrader davantage une qualité de vie qui laisse déjà à désirer...

Telle analyse occulterait la notion de qualité de vie, toute subjective dans les faits, relative parce que développée par chaque personne dans son milieu familial ou de voisinage, autant par l'habitude des conditions existantes que par le besoin de survivre en fonction des caractéristiques du milieu. Elle oublierait la teneur négative exacte de certains impacts, et des notions telles que espace vital, seuil de tolérance, surcharge environnementale, notions sur lesquelles nous reviendrons d'ailleurs dans cette étude.

Cette deuxième partie d'analyse nous oblige à d'autres constats:

- bien que les conditions actuelles dans ce milieu souligne une qualité de vie déficiente;
- ces populations s'y sont pourtant identifiées un milieu de vie à la mesure de leurs attentes et de leurs besoins;
- milieu sur lequel tout projet de réaménagement, d'où changement au niveau de cet ensemble, peut s'avérer particulièrement négatif.

2.3 SUIVI DES EFFETS DE PROJETS DANS LE SECTEUR

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 des projets de même type déjà réalisés dans le secteur. Pour ce, deux enquêtes ont été initiées. La première visait la rencontre de résidents (20) aux abords du boulevard de l'Anse à l'entrée sud de Roberval, impliquant quatre voies de circulation sur une longueur de 2 km à partir de l'hôtel Panasso. Il faut conserver à l'esprit que le boulevard de l'Anse, le boulevard Marcotte et le boulevard

Saint-Dominique constituent une route continue, la route 169. La seconde enquête prévoyait le recueil de témoignages à Métabetchouan concernant la situation de la municipalité suite à la réalisation d'une voie de contournement du centre de celle-ci.

2.3.1 Effets d'un réaménagement à quatre voies: boulevard de l'Anse

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 certains parents**

On tente de s'y 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 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 sûr. 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 polluants 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 et 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.

2.3.2 Effets de la voie de contournement: Métabetchouan

■ Sur les commerces

Cette voie de contournement a eu un effet négatif sur les commerces de transit, faisant disparaître, à plus ou moins long terme, des hôtels (2), restaurants ou snack bars (dans un nombre difficile à préciser), des garages-stations d'essence (au moins 2).

La plupart de nos informateurs se questionnent pourtant! Les conditions qui font qu'un commerce demeure, aux dépens de quelques autres qui disparaissent, peuvent souvent dépasser le fait qu'il y ait ou non une clientèle passante. Celles-ci relèvent de la personnalité du propriétaire, de son approche de la clientèle qui fait que celle-ci tient à revenir ou non, de sa disponibilité, de son accord pour de nouvelles technologies, etc ...

Il semble par ailleurs que les commerces dits locaux s'en soient beaucoup mieux tirés. Certaines personnes notent même que leur commerce a pris de l'essor suite à ce projet et ceci malgré le fait de la récession qui a suivi. D'autres par contre avouent avoir dû assumer une diminution de leur chiffre d'affaires (+ ou - 20 %) durant les premières années suivant le projet. Ceux-ci étaient établis sur la rue principale. Il semble certain, cependant pour ces gens, que des commerces sur une rue principale remplie de trafic de transit souvent lourd, et sans réel espace de stationnement pour les clients permanents, ne peuvent fonctionner positivement. Le contournement aurait donc eu même des effets positifs sur la marche de certains de ces commerces.

■ Sur le tourisme

Hormis la population de villégiature présente dans les chalets qui longent le lac Saint-Jean dans cette municipalité, on constate un apport touristique plutôt stationnaire dans l'endroit. Cette situation proviendrait, selon des informateurs, bien plus des manques au niveau de l'information existante sous forme de panneaux à l'entrée de la ville, ainsi que d'autres au niveau de l'exploitation du lac en termes de structures d'attrait et d'accueil pour les touristes, que de la voie qui contourne le secteur depuis environ 20 ans.

À partir du fait qu'il existe deux sortes de touristes: ceux qui passent partout sans s'arrêter nulle part, et ceux qui se déterminent une destination pour y demeurer quelque temps, l'unanimité affirme qu'une fois pénétré à Métabetchouan, le touriste y retrouve le calme et la sécurité essentielle pour son bien-être et qu'il peut en conséquence nourrir la forte envie d'y revenir. En ce sens, le contournement s'avère bénéfique. Ainsi le fait de l'absence d'une voie de contournement ou de sa présence n'est pas nécessairement déterminant au niveau de l'évolution touristique d'un centre.

■ Sur les résidants

Actuellement on se sent bien dans la ville. On y est né, on y a trouvé un emploi, ou bien est-on revenu s'y installer même travaillant dans les environs, ou encore pour certains autres, une fois la voie de contournement finalisée.

On n'y rencontre pas de gens confinés, dans leur évolution, à la cour arrière; chacun pouvant s'asseoir à sa guise sur la galerie avant, aller faire sa course à l'épicerie d'en face, prendre un café au restaurant sans peur, avoir moins d'inquiétude pour ses jeunes enfants. On se sent bien chez soi, ceci malgré le fait que certaines personnes rencontrées se plaignent encore quelque peu du trafic dans leur ville qui devrait être plus tranquille, au moment de l'absence de camions. L'impact de la voie de contournement est donc particulièrement positive.

De par la forte proportion d'aînés qui semble interagir sur la rue Saint-André et de par la moindre autonomie de ce groupe d'âge vis-à-vis les routes et le trafic, il semble que ce projet se soit avéré d'autant plus d'un positif certain sur la qualité de vie de cette population.

■ Sur l'image du Centre-ville

Plusieurs personnes responsables rencontrées confirment que les maisons du secteur ont embelli, suite à la réalisation de ce projet, donnant un aspect plus propre à la ville, donc plus accueillant. C'est donc à penser que les gens, démotivés auparavant devant tout réaménagement de leur chez-soi, ont été repris par la suite d'un élan neuf, une fois éloigné le trafic, tempérés ses effets pollueurs et retrouvés une certaine sécurité et le plaisir de vivre.

3.0 IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS NÉGATIFS GÉNÉRÉS PAR LES DEUX OPTIONS

3.1 RÉAMÉNAGEMENT À 4 VOIES DE CETTE PARTIE DU BOULEVARD SAINT-DOMINIQUE

À partir de ces trois catégories de données, l'identification des populations et de leur qualité de vie actuelle, l'analyse du conflit commerces-résidents généré par la circulation de transit et la nécessité de conserver celle-ci sur le boulevard, et le suivi des projets réalisés antérieurement, il s'avère que les principaux impacts majeurs liés au réaménagement à quatre voies du boulevard Saint-Dominique se résument ainsi:

■ Impacts sur les personnes et unités familiales qui se verront déplacées

Vingt-deux familles ont leur résidence construite dans la partie qui sera requise par l'emprise pour le réaménagement de la route à quatre voies. D'autre part, six résidences ne disposeront plus d'aucune marge de recul par rapport à l'emprise, 41 se verront rapprochées jusqu'à 3 m et moins de l'emprise et 25 seront rapprochées jusqu'à entre 3 et 5 m. On peut donc prévoir sans risque d'erreur qu'environ 92 familles, pour le moins, auront à vivre les problèmes, économiques, physiques, psychologiques et sociaux, liés aux procédures d'expropriations et/ou de déplacements. Cet impact est majeur.

■ Impacts sur les maisons limitées par un fossé, à l'arrière, et par la route, à l'avant

Il s'agit des maisons à numéro civique: 1413, 1431, 1453, 1477, 1485, 1489, 1491, 1543, 1553.

La majorité d'entre elles, qui se retrouveront affectées directement par la nouvelle emprise, seront acquises ou déplacées. Les personnes concernées auront donc à vivre les impacts liés aux déplacements et relocalisations de leur lieu de résidence, tel que décrit dans le chapitre 4.1.

Par contre, les deux seules de ces maisons (1431 et 1485) qui se verront rapprochées à 3 m de l'emprise devront également être l'objet d'acquisition ou de déplacement. L'éventualité qu'elles demeurent au même endroit implique une restriction trop importante sur l'espace de vie déjà si restreint des résidents qu'elle constitue un impact trop sévère, donc impensable.

- **Impacts sur les maisons trop rapprochées par la chaussée ou l'emprise et dont il n'est pas nécessairement prévu de déplacement**

On parle ici des maisons touchées avec plus d'amplitude, au moins 35 maisons dont les résidents se retrouveront entre 5,1 et 10 m de l'emprise de la route. On parle également de toutes les autres familles plus éloignées mais qui pourront également être touchées par cet impact.

Sont concernées également par ce type d'impact les personnes dont la résidence se retrouvera à 5 m ou moins de l'emprise et qui ne pourront, ou ne voudront pas se prévaloir d'un déplacement. Il s'agit là d'un impact sévère, sur l'espace de vie sociale réservée à chaque famille au sein de sa propriété, même pour les personnes qui acceptent de le vivre en choisissant de demeurer sur place.

- **Impacts liés au bruit**

L'importance de cet impact est fonction de l'accroissement du niveau de bruit généré par le transport routier de toutes les résidences riveraines à la route 169, en conséquence surtout du rapprochement de la chaussée. Elle est également fonction de l'augmentation de la vitesse prévue, tenant compte du sentiment d'aisance des usagers devant une route plus large et plus fluide.

Il s'agit d'un impact important qui porte des dimensions physiques, psychologiques et sociales. Il touche, sans doute de façon variée, tous les individus habitant aux abords de cette route.

- **Impacts générés par les polluants atmosphériques émis par les transports**

Quant aux effets des autres polluants dégagés par les transports, ils sont nombreux et agissent surtout sur la santé des personnes touchées. Il s'agit d'un impact particulièrement important, touchant avec plus de certitude les individus de l'environnement municipal.

- **Impacts sur la vulnérabilité de familles avec jeunes enfants ou gardant des personnes âgées**

Les personnes de ces groupes d'âge sont beaucoup moins autonomes que d'autres vis-à-vis les transports routiers. Non seulement leurs comportements peuvent différer, mais également leurs capacités physiques ou émotionnelles de côtoyer les infrastructures de transport.

■ **Impacts sur la fréquentation de pôles socio-communautaires particulièrement valorisées par la population**

Ces pôles sont représentés par le cimetière, le terrain de camping et le centre commercial, endroits particulièrement fréquentés par les populations de ces secteurs précis, souvent des personnes plus âgées (dans le cas du cimetière) et des enfants (dans le cas du terrain de camping), à pied ou à bicyclette.

Le cimetière constitue pour l'ensemble de la population une infrastructure socio-communautaire importante à Roberval. Constituant le seul espace pour ensevelir leurs défunts, au sein des deux paroisses, chaque famille tient à y retenir sa place. Des personnes y ont accès en tant que piétons pour s'y rendre faire leurs dévotions.

Le centre commercial aussi est fortement valorisé, principalement par des résidents du segment 3. Il s'agit parfois de la principale activité des enfants et autres personnes de ce secteur, des seuls commerces qu'ils fréquentent, de se rendre au centre d'achat à pied ou à bicyclette.

Le camping du Mont Plaisant, qui possède une piscine, constitue un autre pôle d'attraction pour les piétons, surtout les enfants et durant la saison estivale donc lors de la présence du trafic plus important.

■ **Impacts sur les manoeuvres des utilisateurs-résidents pour accéder, sortir de leurs entrées et s'intégrer dans la circulation**

Un bon nombre de conducteurs ont actuellement à attendre plusieurs minutes quand il s'agit de pouvoir prendre la voie de circulation, dans un contexte de deux voies, ce qui provoque chez eux un sentiment d'insécurité et d'inquiétude. On peut donc penser que dans le cas où ils devront traverser trois voies pour aller prendre la quatrième, leur attente, leur inquiétude et leur insécurité en seront accrues en conséquence.

Le problème est également crucial pour ceux qui ont à entrer ou sortir de leur cour "de reculons". La restauration d'une certaine sécurité dans ces manoeuvres demanderait en effet que chaque personne utilisant une auto pour avoir accès à sa résidence et en sortir puisse avoir l'espace nécessaire pour l'aménagement d'une "sortie en U" ou l'équivalent de façon à toujours sortir de devant et atteindre un certain niveau de sécurité.

Dans le cas présent, où il s'avère impossible pour les résidents de tabler sur cette dernière possibilité à cause du peu d'espace autour de leurs demeures, l'impact demeure majeur.

Ce problème prend une dimension accrue dans un contexte de vieillissement des populations, contexte stipulant une présence de conducteurs âgés, donc plus vulnérables.

3.2 RÉAMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES À PARTIR D'OLIVIER-VIENS JUSQU'À LA ROUTE SAINT-HEDWIGE (SEGMENTS 2 ET 3), ET D'UN CHEMIN DE CONTOUR JUSQU'À LA CÔTE DU CRAN (SEGMENT 1) (OPTION 4)

En rapport avec la réalisation de cette alternative, nous parlons de catégories d'effets négatifs particulièrement importants qui sont:

■ Impacts sur les personnes et unités familiales qui se verront déplacées

Douze (12) familles ont leur résidence construite dans la partie qui sera requise par l'emprise pour le réaménagement de la route à quatre voies. D'autre part, deux résidences ne disposeront plus d'aucune marge de recul par rapport à l'emprise, treize se verront rapprochées jusqu'à 3 m et moins de l'emprise et six seront rapprochées jusqu'à entre 3 et 5 m. On peut donc penser sans trop de risque d'erreur qu'environ trente-trois familles, pour le moins, auront à vivre les problèmes économiques, physiques, psychologiques et sociaux, liés aux procédures d'expropriations et/ou de déplacements. Cet impact demeure majeur même s'il touche moins de personnes que dans l'autre option.

D'autres maisons devront être déplacées, aux deux extrémités de la voie de contournement.

■ Impacts sur les maisons limitées par un fossé, à l'arrière, et par la route, à l'avant

Cet impact est le même que pour l'autre option.

■ Impacts sur les maisons trop rapprochées par la chaussée ou l'emprise et dont il n'est pas nécessairement prévu de déplacement

On parle ici, au moins et touchées avec plus d'amplitude, des dix maisons dont les résidents se retrouveront entre 5,1 et 10 m de l'emprise de la route. On parle également de toutes les autres familles plus éloignées mais qui pourront également se sentir de cet impact.

Cet impact touche également de façon sévère, comme dans le cas de la première option, les personnes dont la résidence se retrouvera à 5 m ou moins de l'emprise et qui ne pourront, ou ne voudront pas de prévaloir d'un déplacement.

Il faut penser également aux maisons qui se retrouveront enclavées entre deux routes, au début et à la fin du chemin de contournement, et qui verront leur espace de vie restreint suite à ces aménagements. Il s'agit d'un impact barrière important et qui nécessiterait, pour être atténué, qu'on veuille à fournir à ces unités familiales un autre espace pour toute activité familiale externe.

- **Impacts liés au bruit**

Dans le cas de l'option 2, ce type d'impact touchera les résidences actuellement riveraines à la route 169 moins celles qui seront déplacées dans un autre secteur, ce qui signifie une cinquantaine. Il demeure donc sévère, en terme de qualité, même s'il touche moins de personnes.

- **Impacts générés par les polluants atmosphériques émis par les transports**

Cet impact est le même que pour l'option 1.

- **Impacts sur la vulnérabilité de familles avec jeunes enfants ou gardant des personnes âgées**

Cet impact demeure aussi sévère que dans le cas de la première option mais il touche, quoique sans certitude absolue faute d'inventaire exhaustif sur le terrain quant à la composition démographique des familles en question, moins de personnes.

- **Impacts sur la fréquentation de pôles socio-communautaires particulièrement valorisées par la population**

Tel qu'expliqué dans la partie précédente, cet impact demeure entier et aussi sévère, ceci parce que les trois pôles socio-communautaires en question sont localisés dans l'environnement immédiat des segments de route 2 et 3.

- **Impacts sur les manoeuvres des utilisateurs-résidents pour accéder, sortir de leurs entrées et s'intégrer dans la circulation**

Cet impact demeure aussi important que celui généré par l'option 1, même s'il touche moins d'utilisateurs résidents.

- **Impacts sur les commerces utilisant une plus forte main-d'oeuvre ou ayant dimension de loisirs**

Dans le premier cas se retrouve le commerce Roberval Diesel qui pourrait se retrouver dans l'obligation de congédier quelques employés si on devait faire le contournement. Dans le deuxième, l'Hôtel Motel (# 2150), site particulièrement valorisé par la présence de la rivière Ouatchouaniche, demeure un endroit où l'aspect villégiature s'ajoute à la dimension commerciale.

- **Impacts sur résidences secondaires de la famille Tremblay sur les bords de la rivière Ouatchouaniche**

Il existe dans le secteur chalets à forte dimension familiale. La réalisation du contournement, qui enjambrera la rivière, constituera une coupure, familiale en quelque sorte, séparant ce groupe de chalets en deux parties. Il s'agit d'un impact particulier, ce secteur constituant un site imprenable, et pouvant avoir auparavant donné prise à des espoirs sérieux en tant qu'aménagement de villégiature. Ceci ajouté au fait qu'il s'agit d'une zone protégée.

- **Impact sur commerces de pur transit**

3.3 PRIORISATION DES IMPACTS NÉGATIFS PAR ORDRE D'IMPORTANCE

Le tableau suivant présente une synthèse des impacts sociaux relatifs aux deux options de réaménagement de la route 169. 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 Delphi².

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.

2. *Social Impacts Assess., A Sourcebook for Highway Planners, vol III, Inventory of Highway Related Social Impacts, June 82, U.S. Department of Transport*

RECENSION DES IMPACTS NÉGATIFS PAR ORDRE D'IMPORTANCE

EFFETS SOCIO-COMMUNAUTAIRES NÉGATIFS	RÉAMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES	BISEAU SUR TRONÇON 1 ET QUATRE VOIES SUR TRONÇONS 2 ET 3
<p>1- PERSONNES ET FAMILLES DÉPLACÉES</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - PAS DE DONNÉES PONCTUELLES SUR L'IDENTIFICATION DES PERSONNES ET DES FAMILLES TOUCHÉES - 22 MAISONS DANS L'EMPRISE, 47 MAISONS À 3 M ET MOINS ET 25 MAISONS ENTRE 3 ET 5 M 	<ul style="list-style-type: none"> - IBID - 12 MAISONS DANS L'EMPRISE, 15 MAISONS À 3 M ET MOINS, 6 MAISONS ENTRE 3 ET 5 M, PLUS LES MAISONS EXPROPRIÉES AU DÉBUT ET À LA FIN DU CONTOURNEMENT
<p>2- EFFETS BARRIÈRE SUR VIE COMMUNAUTAIRE ET SUR TERRITOIRE</p> <ul style="list-style-type: none"> - MAISONS LIMITÉES PAR FOSSÉ ARRIÈRE ET ROUTE AVANT - MAISONS RAPPROCHÉES PAR L'EMPRISE ET QUI DÉSIRENT ÊTRE DÉPLACÉES - MAISONS ENCLAVÉES PAR DEUX ROUTES AU DÉBUT ET À LA FIN DU CHEMIN DE CONTOUR - ACCÈS ENCORE PLUS DIFFICILE AVEC CÔTÉ OPPOSÉ DE LA ROUTE - PRÉSENCE DE VOISINS QUI SONT PARENTS, DONC IMPACT NÉGATIF SUR DES LIENS SOCIAUX PLUS FORTS 	<ul style="list-style-type: none"> - 9 MAISONS - TOUTES MAISONS TOUCHÉES: 170 - TOUTES MAISONS TOUCHÉES: 170 	<ul style="list-style-type: none"> - 9 MAISONS - AU MOINS 8 MAISONS - 85 MAISONS - MOINS DE MAISONS TOUCHÉES
<p>3- EFFETS DU BRUIT</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<ul style="list-style-type: none"> - TOUTES MAISONS TOUCHÉES: 170 	<ul style="list-style-type: none"> - 85 MAISONS

RECENSION DES IMPACTS NÉGATIFS PAR ORDRE D'IMPORTANCE (SUITE)

EFFETS SOCIO-COMMUNAUTAIRES NÉGATIFS	RÉAMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES	BISEAU SUR TRONÇON 1 ET QUATRE VOIES SUR TRONÇONS 2 ET 3
<p>4- EFFETS BARRIÈRE SUR RÉCRÉATION</p> <ul style="list-style-type: none"> - PRINCIPALEMENT PIÉTONS ET CYCLISTES 	<ul style="list-style-type: none"> - TROIS PÔLES IDENTIFIÉS ET AUTRES SECTEURS RÉSIDENTIELS 	<ul style="list-style-type: none"> - TROIS PÔLES IDENTIFIÉS ET AUTRES SECTEURS RÉSIDENTIELS
<p>5- EFFETS SUR SÉCURITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> - PERSONNES ÂGÉES - ENFANTS, EMPRUNT DE L'AUTOBUS SCOLAIRE - MANOEUVRES D'ENTRÉE ET DE SORTIE DES RÉSIDENCES PRIVÉES - PIÉTONS ET CYCLISTES DANS LE SECTEUR 	<ul style="list-style-type: none"> - TOUTES MAISONS TOUCHÉES 	<ul style="list-style-type: none"> - 85 MAISONS PLUS TOUCHÉES
<p>6- EFFETS SUR SANTÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> - BRUIT - AUTRES ÉLÉMENTS POLLUANTS 	<ul style="list-style-type: none"> - DIFFICILES À ÉVALUER 	<ul style="list-style-type: none"> - DIFFICILES À ÉVALUER
<p>7- EFFETS SUR COMMERCES</p> <ul style="list-style-type: none"> - DIMENSION SOCIO-COMMUNAUTAIRE - DIMENSION SOCIO-ÉCONOMIQUE AVEC BEAUCOUP D'EMPLOYÉS - DIMENSION DE TRANSIT 	<ul style="list-style-type: none"> - PAS DE COMMERCES TOUCHÉS 	<ul style="list-style-type: none"> - PAS D'INVENTAIRE EXHAUSTIF SUR LE SUJET MAIS AU MOINS 2 COMMERCES TOUCHÉS À DIMENSION AUTRE QU'ÉCONOMIQUE - TOUS LES COMMERCES DE TRANSIT SUR LA PARTIE DE LA ROUTE 169 CONTOURNÉE
<p>8- EFFETS SUR RÉSIDENCES SECONDAIRES</p>	<ul style="list-style-type: none"> - AUCUNE 	<ul style="list-style-type: none"> - RÉSIDENCES DE LA FAMILLE TREMBLAY (7)

3.4 POUR LE CHOIX DE LA MEILLEURE OPTION SOCIALE

Il s'avère particulièrement difficile de se prononcer sur la meilleure option à privilégier dans le cas présent, quand on veut signifier celle qui respectera au maximum l'environnement social et les habitudes communautaires développées par les résidents riverains à la route 169. Quand il s'agit en effet de considérer les impacts négatifs liés aux deux options actuelles de réaménagement de cette route, en terme de qualité, c'est-à-dire en fonction de leur contenu, leur sévérité intrinsèque sur les populations touchées, il est particulièrement difficile de se prononcer sur la moins dommageable d'entre les deux qui se ressemblent.

Par ailleurs, et ce qui constitue la seule différence entre ces options, diminuant de façon importante l'interférence négative de l'une par rapport à l'autre, l'option 4 touche moins de familles, du moins globalement parlant. Elle constitue aussi un net avantage au niveau de la sécurité des usagers de la route du segment 1, conducteurs de véhicules routiers, cyclistes et piétons, de même que pour les résidents riverains. En contournant leur habitation, ne reproduisant qu'un trafic local sur cette partie de la route actuelle, ce tracé permettra en effet une qualité de vie plus évidente, leur réservant non seulement une meilleure sécurité, mais encore des effets négatifs moins importants liés au bruit et aux autres éléments pollueurs.

Elle n'en touchera pas moins de façon significative les résidents des segments 2 et 3, particulièrement au niveau des expropriations, de la coupure sur leur dynamique sociale, des effets du bruit, de l'insécurité de piétons et de certains groupes d'âge plus vulnérables.

Il s'agit toutefois d'une différence toute relative, au moment où elle se fixe sur un nombre de maisons, sans réel égard aux personnes qui y vivent et à leur degré de vulnérabilité face à des changements négatifs sur leur qualité de vie. Ainsi en comparant la première option, qui inclue environ 70 groupes familiaux touchés par des déplacements de leur lieu de résidence, à la seconde qui en touche une trentaine, peut-on affirmer que cette dernière est moins dommageable tout en ignorant les caractéristiques des personnes touchées qui devraient soutenir une analyse des impacts sociaux afin de lui garantir sa fiabilité?

4.0 DESCRIPTION DES CATÉGORIES D'IMPACTS PLUS SÉVÈRES

Une évaluation américaine des impacts sociaux liés aux projets de routes, valorisant ceux-ci à la négative en fonction de leur sévérité sur les populations touchées, identifie les catégories suivantes:³

- les impacts liés au déplacement et relocalisation de résidants;
- les impacts liés au déplacement et relocalisation d'établissements commerciaux et communautaires;
- les effets barrière sur l'interaction sociale;
- les effets du bruit;
- les effets barrière sur les affaires, les pôles récréatifs et les services;
- les effets sur la sécurité; et
- les effets sur la santé³.

Nous reprendrons une description plus approfondie de ces catégories d'impacts, réitérant à cet effet la priorisation des impacts inhérents à l'alternative de réaménagement à 4 voies (tronçon 3 et 2) et biseau (tronçon 1) dans un chapitre antérieur.

4.1 IMPACTS NÉGATIFS LIÉS AU DÉPLACEMENT ET RELOCALISATION DE RÉSIDANTS³ (1)

Il est reconnu, 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 sont appelées à vivre 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.

3. *Social Impact Assess. , A Sourcebook for Highway Planners, vol. III, Inventory of Highway Related Social Impact, June 82, U.S. Depart. of Transport*

Cette expérience peut encore produire des effets sociaux et psychologiques sévères: ruptures d'amitiés de longue date, impression de déracinement d'un environnement familial 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 les résidants plus âgés⁴.

Les impacts liés aux déplacements et relocalisations de résidants 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.).

D'après des enquêtes tenues auparavant dans un contexte semblable, il a été en effet confirmé que certaines personnes s'avèrent plus faibles devant tout événement pouvant perturber leurs habitudes de vie, par exemple un changement de lieu de résidence et tout type de dérangement occasionné par ce changement, et peuvent plus ou plus facilement assumer sans quelque effet destructeur, ni même réagir de façon positive à des changements qui interviennent souvent trop tard dans leur vie.

De par l'inventaire de ce milieu résidentiel riverain à la 169, nous savons que plusieurs nourrissent une perception négative face à un déménagement éventuel (53,7 %), donc sont particulièrement réfractaires.

L'aspect négatif de cet impact est encore accru par le fait que de nombreux résidants riverains à la route 169 sont nés dans l'endroit (53,3 % des résidants riverains rencontrés pour enquête) ou sont sur place depuis plus de 10 ans pour 68,3 % d'entre eux. Pour 59,2 % de ceux-ci, leur évolution dans le secteur constitue plus que des relations de voisinage puisqu'ils ont des voisins-parents, ce qui suppose des liens plus étroits donc plus importants à conserver. Enfin le fait qu'un nombre important de personnes soient âgés de 55 ans et plus (30,4 %) rend encore plus problématique un processus de déplacement.

Par contre, s'il l'on considère que les personnes susceptibles d'être expropriées ou déplacées peuvent subir des traumatismes sévères dans l'attente de telles procédures ou lors de leur déroulement, il faut penser à ce moment que de déplacer des résidants ne constitue pas une façon d'atténuer les impacts du projet sur ceux-ci mais plutôt d'en résorber certains (passage ou rapprochement de l'emprise) pour en créer d'autres.

4. *Social Impact Assess., A Sourcebook for Highway Planners, vol. III, Inventory of Highway Related Social Impact, June 82, U.S. Depart. of Transport*

Cette valeur négative est encore accrue par le fait que beaucoup de familles, dans le secteur, se posent la question, espèrent ou attendent d'être déplacées alors que rien ne leur est garanti à cet effet.

Nous nous retrouvons ainsi devant un impact négatif majeur important. Et qui ne pourra être atténué, du moins tout aussi longtemps qu'un processus plus profond, d'identification et de connaissance des personnes et familles touchées par un déplacement, ne sera pas initié, impliquant même un programme d'assistance à certaines d'entre elles par des spécialistes habilités à le faire.

4.2 EFFETS BARRIÈRE SUR LA VIE SOCIO-COMMUNAUTAIRE ET SUR LE TERRITOIRE (3)

La restriction ainsi définie, sur l'espace réservé à chaque individu ou chaque famille, constitue une atteinte à son territoire. Le concept de territoire implique une garantie de sécurité, donc de survie, et une manière d'affirmer son identité en tant qu'individu, culture ou société, son appartenance à une espèce, à des groupes ou collectivités.

La possession d'un territoire spatial, ainsi que sa défense représentent une modalité importante des échanges sociaux. Il existe différents degrés de territorialité, depuis le logement familial, la cour de la maison, jusqu'à la surface géographique qui représente son pays, en passant par le quartier, la ville, la région. Certains sont primaires, c'est à dire possédés par des groupes ou individus de manière permanente. Tout type d'intrusion dans ce type espace peut entraîner des réactions de protection et de défense de la part des individus et des groupes qui estiment avoir des droits sur ce territoire ou une autorité sur la manière de l'utiliser.

Les réactions conséquentes à la violation d'un territoire dépendent encore du degré d'attachement des personnes à celui-ci.⁵

Dans le cas de ce projet, les impacts négatifs les plus importants en rapport avec les interactions socio-communautaires de type familial et de voisinage, touchent:

- les résidants ayant leur maison déjà limitée par un fossé arrière et la route avant;
- dans le cas de ces résidants, la perte d'espace avant s'ajoute au peu d'espace arrière actuel disponible pour quelque évolution;

5. LEVY-LEBOYER C., *Psychologie et environnement*, Press. Univ. France, 1980, 211 pages

- les résidants ayant leur maison rapprochée par l'emprise et qui désirent être déplacés;
le dérangement ainsi causé par ce rapprochement, sur la vie familiale et autre, s'ajoute à leur désir d'être déplacé qui ne sera pas nécessairement exaucé;
- ceux dont la maison se retrouvera enclavée par deux routes, au début et à la fin du chemin de contour;
- tous les résidants qui verront leur accès plus difficile pour rejoindre ceux de l'autre côté de la route;
il s'agit là d'un effet barrière important qui intervient dans les relations de voisinage, particulièrement entre résidants de part et d'autre de la route. Cet effet barrière est négativement conséquent au fait qu'il existe, dans le secteur, beaucoup de parents-voisins, donc qui ont à entretenir des relations de voisinage plus profondes.

L'élargissement de la chaussée, parfois même l'acquisition d'emprise supplémentaire, pourra générer un rapprochement important du trafic et de ses effets et une difficulté accrue au niveau de la tenue de toute activité extérieure dans l'espace de la cour avant des maisons. Il s'agit d'un impact barrière sur la cohésion familiale ou sociale. Impact amplifié du fait que plusieurs des personnes rencontrées sont nées dans la municipalité (53,3 %) et revenues s'y installer après quelques déménagements.

4.3 EFFETS NÉGATIFS RELIÉS AU BRUIT (4)

L'ensemble des recherches sur le bruit arrivent à certaines conclusions, quant à ses effets sur la santé des personnes et leur évolution sociale, qui se résument ainsi.

Le bruit appartient au domaine des agents "agressants stressants" générant des dommages sur la santé auditive ou non auditive, ces derniers identifiables au niveau de l'hypertension artérielle et l'augmentation des risques cardio-vasculaires. Des recherches menées sur le plan européen ont d'ailleurs montré que même après plusieurs années d'exposition au bruit, une réactivité cardiaque élevée subsistait, démontrant ainsi clairement la non accoutumance.

Le bruit provoque également une perturbation du sommeil, surtout pour les personnes au sommeil fragile, souvent des personnes âgées et des malades, perturbation au niveau de sa durée et de sa qualité.

Le bruit génère des effets négatifs sur l'intelligibilité et le confort des conversations, sur l'écoute de la radio, de la musique et la télévision. En milieu scolaire, la perturbation est plus grave quand il s'agit de la formation et du développement mental des jeunes générations. L'environnement bruyant nuit au développement du langage et à l'apprentissage de la lecture dans la toute petite enfance (1 à 4 ans) et à l'école primaire (5-7 ans) qui sont des périodes capitales pour le développement intellectuel.

La consommation de médicaments et le recours aux consultations médicales par les populations exposées au bruit représentent un effet quantifiable de cette nuisance. Il est démontré par plusieurs études que le nombre de prescriptions médicales, de consultations de psychiatres ou de psychologues et le taux de consommation de tranquillisants ou de somnifères sont plus élevés dans les zones bruyantes.

Le bruit peut enfin devenir le support de doléances interpersonnelles (conflits de voisinage par exemple) et être ainsi le catalyseur de violences dans certaines circonstances⁶.

De vivre le bruit généré par la circulation routière à proximité de sa résidence, et d'assumer psychosomatiquement sa croissance en terme d'intensité, s'avère tout à fait différent que d'arriver à le mesurer à l'aide de quelque méthode scientifiquement approuvée. Car ce vécu insiste nécessairement sur des variations ponctuelles -- irrégularités de la force, -- la teneur et la conjoncture de ses diverses pointes -- les capacités humaines de s'y adapter en fonction des traits individuels, des expériences de vie accumulées, des caractéristiques de la tâche accomplie, etc.

En d'autres mots, l'énervement causé par le bruit se distingue selon:

- sa dimension temporelle, intervenant durant la journée, la nuit ou trop tôt dans la matinée, et le degré de prévision par les sujets concernés;
- son interférence sur des activités variées, intellectuelles requérant une concentration intense, ou plus souples, et son altération de la qualité de la performance utile à telles activités;
- son intervention au cours d'interactions importantes, familiales, amicales ou autres, et ses effets restrictifs sur le comportement.

C'est ainsi qu'une augmentation du degré de détérioration de l'environnement par le bruit, même jugée négligeable par des analystes, peut facilement doubler ou tripler dans le vécu de ceux qui ont à l'assumer.

6. OCDE, *Transports et environnement*, 1988, Chap 2

Dans le cas de la route 169 à Roberval, on constate déjà, après enquête, que pour pallier au bruit, la majorité des personnes rencontrées (87,5 %) ferment les fenêtres dans leur maison pour pratiquer certaines activités (lecture, télévision, sommeil). On y constate également l'abandon des activités de loisirs dans la cour avant, pour les reporter à l'arrière (73,2 %), et l'interdiction de la cour avant pour les jeunes enfants (51,8 %).

Il s'agit donc d'un impact sévère accrue encore par les rapprochements de la chaussée des résidences donc, dans le contexte présent, impossible à atténuer.

4.4 EFFETS BARRIÈRE SUR LES PÔLES RÉCRÉATIFS ET LES SERVICES (5)

La reconnaissance du droit à un environnement familial se pose pour chacun de nous. Cet environnement investi affectivement comporte des êtres proches, familiaux, familiers, humains mais aussi animaux, des éléments de la nature, des objets, des lieux, des sites. Comme le dit si bien la langue populaire, tout cela nous parle, et le pouvoir évocateur du moindre élément ainsi investi dans un lieu ou une histoire de vie a vertu d'apaisement, de reconnaissance et d'identification.

Si les altérations de l'espace intime peuvent posséder les formes de l'intrusion et du viol, et par leur répétition mettre plus ou moins en péril l'équilibre intérieur et l'euphorie personnelle, les atteintes portées à l'environnement familial, peuvent causer des traumatismes affectifs profonds et générer des troubles graves⁷.

Cet environnement familial est constitué de pôles valorisées en raison de l'importance des activités qui y sont rattachés et selon les personnes qui y interagissent fréquemment. Pour certaines, il s'agit d'un endroit pour le magasinage général, pour d'autres un dépanneur où elles se retrouvent à certains moments de la journée, pour d'autres l'école élémentaire fréquentée par ses enfants, pour d'autres un parc rendez-vous, une église, un hôpital, etc. La facilité d'accéder à ces endroits peut avoir beaucoup importance et toute changement dans cette accessibilité s'avérer difficile à assumer. L'impact est plus important quand ces facilités sont localisées dans la communauté et qu'on y accède à pied⁸.

7. *Cornillot Pierre, Vivre et mourir de la ville, Revue urbanismes et architecture, # 233, décembre 1989. pp 51-53*

8. *Social Impact Assessment: a sourcebook for Highway Planners, vol II a Review of Empirical Studies, June 1982, Final report, U.S. Department of Transportation, Offices of Research and Development, Environmental Division, Washington, D.C. 20590*

Des tels pôles ont été identifiés sur le terrain, au nombre de trois principaux: le cimetière, le terrain de camping et le centre commercial. Il s'agit d'endroits plus fréquentés par les populations riveraines, qui peuvent être des personnes plus âgées pour le cas du cimetière et d'autres plus jeunes pour le terrain de camping, souvent piétons et parfois cyclistes.

En effet même si les adeptes de ces sports, de marche à pied et de cyclisme, vont habituellement les pratiquer dans les secteurs résidentiels de la ville, sur la route menant à Pointe Bleue, le long de la voie ferrée, ou ailleurs, il n'en demeure pas moins que ces trois pôles socio-communautaires attirent une clientèle de ce type. Or il n'est pas prévu, dans le cadre du réaménagement de ce secteur à quatre voies, de prévoir des aménagements précis (autre que le trottoir) pour rendre la fréquentation de ces sites plus facile, particulièrement lors de la traversée de la route.

4.5 EFFETS NÉGATIFS SUR LA SÉCURITÉ (6)

Ces effets négatifs touchent principalement les populations plus vulnérables, jeunes enfants ou personnes âgées. Ces personnes se révèlent beaucoup moins autonomes que d'autres vis-à-vis les transports routiers. Leur situation d'insécurité face aux transports se traduit souvent par de fortes inquiétudes de la part des parents.

Pour tous les résidents riverains, cette insécurité constitue une restriction importante sur la traversée de la route, en tant que piétons, et une barrière sur leurs relations de voisinage. L'évolution cycliste comporte également un facteur élevé d'insécurité.

Les effets négatifs de ce type touchent également les enfants qui ont à emprunter l'autobus scolaire. Même si celle-ci prend maintenant les enfants d'âge primaire du côté de la maison, de même qu'elle les y laisse, il n'en demeure pas moins que nombre de ces familles doivent continuer de vivre avec le souvenir de quelque expérience tragique impliquant un accident routier survenu à l'un de leurs enfants, ou un enfant d'un parent, un enfant d'un voisin. Ce qui accentue leur inquiétude devant le projet.

Enfin les utilisateurs-résidents, qui connaissent déjà de sérieux problèmes quant à la conservation de leur sécurité quand il s'agit de s'intégrer dans le trafic pour une destination quelconque, prévoient un accroissement certain de leur insécurité lors de la présence des segments réaménagés à quatre voies.

4.6 EFFETS NÉGATIFS SUR LA SANTÉ (7)

En plus de perturber l'absorption de l'oxygène par les globules rouges, le monoxyde de carbone peut agir sur le système nerveux central, altérer la coordination physique, la vision et le jugement et aggraver les symptômes de maladies cardio-vasculaires, en particulier l'angine de poitrine. En coopération avec d'autres polluants atmosphériques, cette substance favorise la morbidité, surtout chez des sujets souffrant déjà de troubles respiratoires et circulatoires.

Des baisses de production du travail et une impression générale de gêne ont été imputées à la présence de monoxyde de carbone dans l'atmosphère des villes de même que des effets négatifs sur la progéniture.

Les hydrocarbures peuvent avoir des effets désagréables, irritation des yeux, toux, éternuements, somnolence et symptômes ressemblant à l'ivresse. Effets observables à des concentrations assez élevées.

Certains constituants de l'essence et des gaz d'échappement, par exemple le benzène, de même que les additifs ajoutés à l'essence avec le plomb, ont été identifiés comme cancérogènes.

Le plomb, quant à lui, peut porter atteinte aux reins, au foie, à l'appareil reproducteur, à l'hématopoïèse, aux processus cellulaires fondamentaux et au fonctionnement du cerveau. Plus particulièrement chez les enfants, dont les activités tendent à les exposer davantage au plomb présent dans les poussières et dans les sols et qui en absorbent une plus grande proportion, de fortes concentrations peuvent causer des problèmes de comportements, une concentration plus difficile et même produire des QI plus faibles.

Dans les zones urbaines a été établi une corrélation étroite entre la présence de matières en suspension et les variations des taux de mortalité infantile et total potentiel⁹.

4.7 NOTIONS DE SEUIL DE TOLÉRANCE, DE SURCHARGE ENVIRONNEMENTALE ET D'INCONTRÔLABILITÉ

Un climat sonore déjà fortement détérioré, par les transports routiers, peut avoir usé la tolérance des individus jusqu'à l'intolérance. Si bien qu'une augmentation du degré de détérioration de leur environnement, par cet élément polluant qu'est le bruit par exemple, même jugée anodine par des analyses scientifiques, peut doubler ou tripler dans le vécu de ceux qui ont à l'assumer.

En s'ajoutant à la surcharge environnementale, c'est ainsi que tout élément perturbateur peut intensifier le stress et doubler ses répercussions sociales telles la diminution du sentiment de responsabilité sociale (le mépris des besoins d'autrui par exemple), la progression vers l'anonymat et même le besoin que soient créées des installations (Tel Aide, ressources d'aide sociale, etc) destinées à endosser cette partie de la surcharge que les individus ne peuvent absorber¹⁰.

L'intensité des effets ultérieurs liés au bruit peut enfin être proportionnelle au degré de non-contrôle sur cet élément dont souffrent les sujets qui le subissent. On parle ainsi des effets négatifs relatifs à l'incontrôlabilité¹¹.

10. LEVY-LEBOYER, C. *Psychologie et environnement*, Press. Univ. France, 1980, 211 pages

11. *Ibid*

5.0 CONCLUSION

Roberval s'est de plus en plus révélée une Municipalité axée sur des activités de type tertiaire, décrivant d'ailleurs deux axes plus importants d'intervention non nécessairement solidaires; d'une part, l'abondance de services relatifs à la santé et au bien-être social pour la desserte de clientèles vulnérables, souvent ponctuelles, parfois d'appartenance régionale et présentes dans la ville uniquement le temps d'un traitement, et, d'autre part, un développement de services commerciaux impliquant une offre supérieure à la demande locale donc réclamant une clientèle supplémentaire pour pallier à cette inégalité.

On retrouve en effet des commerces non seulement dans la partie traditionnelle de Roberval (secteur centre-ville) mais encore au niveau du développement riverain à la route 169, boulevard de l'Anse-Marcotte/Saint-Dominique. Ce dernier secteur encourage par ailleurs l'émission de permis pour des constructions de résidences.

Si le maintien de cet ensemble commercial exige qu'une clientèle passante s'ajoute à celle existante par le biais du trafic routier, incluant le trafic lourd, il demeure conséquemment que le niveau de qualité de vie des résidents s'ajuste vers la médiocrité.

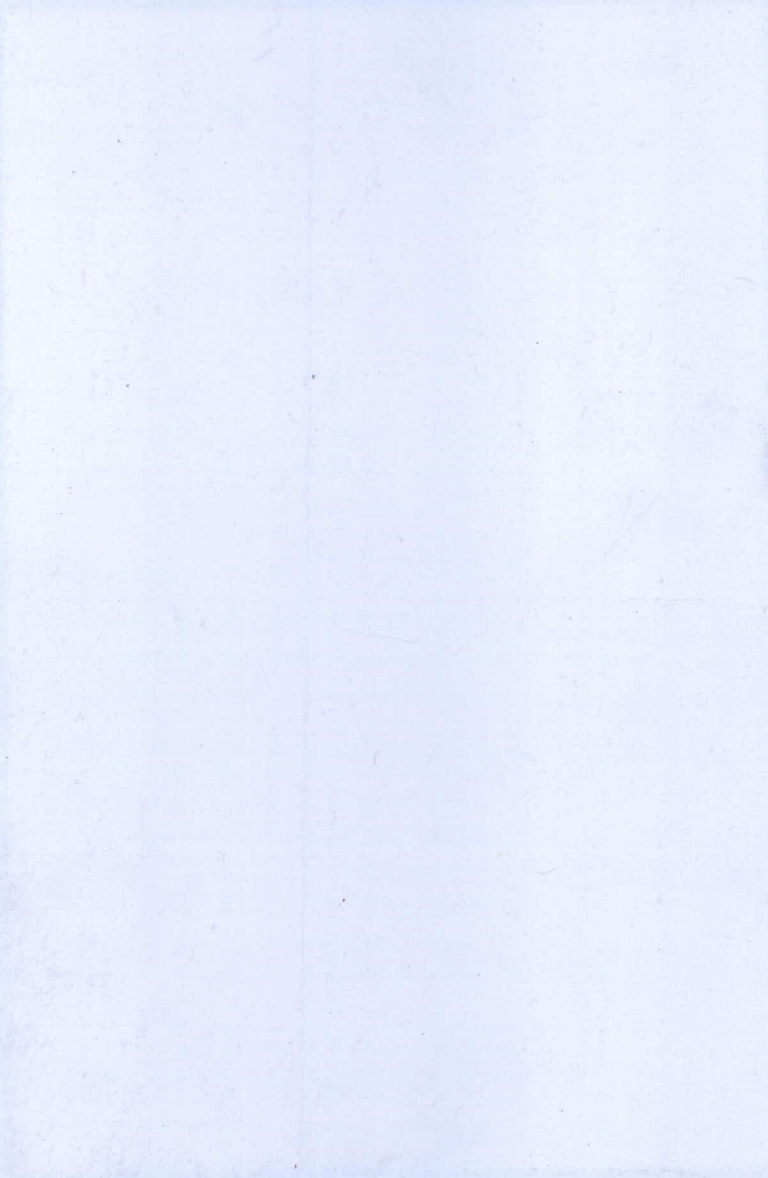
Quoiqu'il en soit, des familles continuent de s'installer dans cet espace pour diverses raisons: prix des maisons, retour au lieu de naissance, présence d'un environnement familial. Pour s'y développer un bien-être relatif. Et c'est sur ce niveau d'adaptation au milieu que le ministère des Transports vient interagir quand il prévoit le réaménagement de la route 169, boulevard Saint-Dominique, par des acquisitions importantes d'emprise et des rapprochements des populations qui continueront d'évoluer.

Au niveau du segment 1, là où la route actuelle sera contournée, les impacts se révéleront évidemment plus positifs pour les résidents riverains dont le nombre représente la majorité (environ les 2/3) de ceux concernés par le projet. Des effets négatifs seront identifiables toutefois auprès des commerces (particulièrement ceux à plus forte création d'emplois ou autre dimension sociale), des résidences touchées lors de l'initiation et de la fin du chemin de contournement, ainsi que des résidences secondaires de type familial qui longent une partie de la rivière.

Les impacts les plus sévères générés par ce projet se retrouveront toutefois dans les segments 3 et 2 où il est prévu un réaménagement de la route existante à quatre voies. Quand ils toucheront avec particularité le milieu socio-communautaire au niveau du dérangement sur des activités sociales diverses, dont la fréquentation de pôles précis tels le cimetière, le terrain de camping et le centre commercial; quand ils interviendront pour diminuer sérieusement la sécurité des utilisateurs riverains, automobilistes, piétons et cyclistes; au moment des interférences négatives croissantes du bruit et d'autres éléments pollueurs.

Ce projet pourra encore se révéler plus négatif sur les populations vulnérables, personnes âgées et enfants, ainsi que sur les familles qui seront appelées à se plier à un processus de déplacement et/ou de relocalisation.

Il s'agit là d'impacts particulièrement difficiles à assumer pour les populations, et à atténuer de façon acceptable par le Ministère.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 049 211