
Rapport d'analyse environnementale

**Projet d'amélioration de la liaison routière
entre Chicoutimi, Laterrière et La Baie
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-353

Le 5 juin 2003

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le ministère des Transports (MTQ) a déposé, en avril 1996, un avis de projet sur la liaison routière entre Chicoutimi, Laterrière, La Baie. D'une longueur totale de 13,5 km, ce tronçon de l'autoroute 70 traverse les arrondissements de Chicoutimi, Laterrière et La Baie sur le territoire de la Ville de Saguenay. Elle constitue la quatrième phase d'un programme plus vaste qui vise la construction d'un lien rapide et de grande capacité entre les secteurs du Saguenay et du Lac-Saint-Jean. Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), car il concerne la construction, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route publique prévue pour 4 voies de circulation et dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

Outre l'objectif de créer un lien rapide et de grande capacité entre les secteurs du Saguenay et du Lac-Saint-Jean, le projet vise à :

- augmenter la capacité, la fluidité et la sécurité de la circulation pour répondre aux besoins à court, à moyen et à long terme ;
- assurer une croissance efficace de la structure industrielle existante dans le corridor Alma-La Baie et de garantir une desserte favorable à la promotion des activités économiques de la région.

Le projet consiste à construire un lien autoroutier dans une emprise nominale de 90 m., avec deux chaussées séparées par un terre-plein central d'environ 24 m. Trois échangeurs sont prévus aux intersections de la route 70 avec la route 170, au chemin de la Ligne-Bagot et au raccordement avec la route 170 à l'entrée de La Baie. Le coût de réalisation du projet est estimé à 62,9 millions de dollars.

Le choix du tracé et ses incidences sur les milieux agricole, résidentiel et commercial constituent les principaux enjeux du projet. Le MTQ présente quatre variantes dans son étude d'impact. L'analyse comparative de chacune des variantes a permis à l'initiateur de projet de retenir la variante d'un lien autoroutier dans un nouveau corridor (A-4). Globalement, cette variante répond le mieux aux objectifs du MTQ, n'entraîne pas une déstructuration importante de la trame résidentielle de la route 170 et empiète moins sur les terres agricoles cultivées.

De façon plus spécifique, la réalisation du projet implique l'acquisition ou le déplacement d'environ 40 résidences et 4 commerces. Une diminution de la qualité de vie est anticipée pour les résidents des quatre rangs situés à proximité des structures de franchissement de l'autoroute. En revanche, le projet améliorera la qualité de vie des résidents de la route 170 à Laterrière et La Baie compte tenu d'une diminution appréciable prévue du trafic routier. Bien que perçu comme un atout de développement économique par les acteurs régionaux, le projet engendrera des impacts négatifs sur un certain nombre d'entreprises locales. Afin de limiter ces impacts potentiels sur l'économie locale, l'équipe d'analyse recommande la mise en œuvre d'un programme de suivi sur les commerces des routes 170 et 372 susceptibles d'être affectés. Quant

aux impacts sur le milieu agricole, la variante retenue a requis une superficie de 123 hectares en zone agricole protégée. Cependant, seulement 7,3 hectares sont présentement cultivés, le reste étant des secteurs boisés.

L'analyse environnementale du projet d'amélioration de la liaison routière entre Chicoutimi, Laterrière, La Baie par le MTQ permet de conclure qu'il est justifié et acceptable sur le plan environnemental selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargé de projet :	Monsieur Hervé Chatagnier
Analystes :	M. Jacques Alain M ^{me} Danielle Dallaire
Supervision administrative :	M ^{me} Linda Tapin, chef de service
Révision de textes et éditique :	M ^{me} Rachel Roberge, secrétaire M ^{me} Valérie Blais, secrétaire

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1. LE PROJET	3
1.1 CONTEXTE ACTUEL.....	3
1.2 RAISON D'ÊTRE DU PROJET	3
1.3 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET ET DE SES COMPOSANTES	4
1.3.1 <i>Présentation des variantes</i>	4
1.3.2 <i>Analyse comparative des variantes</i>	11
1.3.3 <i>Description de la variante retenue</i>	12
2. L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE	13
2.1 ANALYSE DE LA RAISON D'ÊTRE DU PROJET	14
2.2 ANALYSE DU CHOIX DE LA VARIANTE.....	14
2.3 EXPROPRIATIONS.....	15
2.4 HOMOGENÉITÉ DU TERRITOIRE AGRICOLE	16
2.5 ÉCONOMIE LOCALE ET RÉGIONALE	19
2.6 BRUIT	21
2.7 APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE	24
2.8 AUTRES CONSIDÉRATIONS	24
2.8.1 <i>Milieu naturel</i>	24
2.8.2 <i>Traversée des cours d'eau</i>	27
2.8.3 <i>Zone à risque</i>	28
2.8.4 <i>Nuisances des travaux de construction</i>	28
CONCLUSION	29
RÉFÉRENCES.....	31
ANNEXE 1 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU DOSSIER.....	35
ANNEXE 2 : LISTE DES UNITÉS DU MENV, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS :.....	37
ANNEXE 3 : PRINCIPALES CONSTATATIONS DU RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT	39

TABLEAU

Tableau 1 : Évaluation comparative des variantes : classement nominal	12
Tableau 2 : Bilan des superficies agricoles immobilisées par l’emprise du projet	17
Tableau 3 : Répartition des entreprises en bordure de la route 170 selon leur vocation.....	19
Tableau 4 : Impacts économiques probables sur les entreprises selon les différentes options de réaménagement de la route 170	20
Tableau 5 : Nombre de logis et niveaux sonores actuels et futurs des riverains de la route 170 et de la variante A-4	22
Tableau 6 : Climat sonore des résidences exposées au bruit de la nouvelle liaison routière	23

FIGURES

Figure 1 : Lien routier Alma – La Baie	5
Figure 2 : Localisation du projet.....	7
Figure 3 : Localisation des variantes	9

INTRODUCTION

Objet du rapport

L'analyse environnementale d'un projet, effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vise à porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet. Sur la base des informations fournies par l'initiateur et celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité de ses impacts sur l'environnement et d'en déterminer les conditions d'autorisation, le cas échéant.

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'amélioration de la liaison routière entre Chicoutimi, Laterrière, La Baie sur le territoire de la Ville de Saguenay par le ministère des Transports (MTQ).

Cadre légal

Le projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route publique prévue pour quatre voies de circulation et dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

Consultation publique

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet a été effectuée en consultation avec plusieurs directions du MENV de même qu'avec d'autres ministères provinciaux et Environnement Canada. La liste de ces organismes est présentée à l'annexe 3 et la chronologie des étapes importantes du dossier à l'annexe 1.

Après avoir été jugée recevable par le MENV, l'étude a été rendue publique par le ministre de l'Environnement tel que prévu par la Loi sur la qualité de l'environnement. Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a donc reçu un mandat d'information et de consultation publiques sur le projet pour une période de 45 jours, soit du 12 février au 29 mars 2002. L'étude a été rendue disponible au public dans plusieurs centres de consultation locaux pendant cette période. Une séance d'information publique a également été tenue par le BAPE à La Baie, le 27 février 2002. Au terme de la période d'information et de consultation publiques, quatre demandes d'audience ont été formulées au ministre de l'Environnement.

Le 29 avril 2002, le ministre de l'Environnement confiait au BAPE le mandat de tenir une audience publique et de lui faire rapport de ses constatations et de son analyse du projet. La première partie de l'audience publique s'est tenue à La Baie les 29, 30 avril et le 1^{er} mai 2002. La deuxième partie a eu lieu le 28 mai 2002 au même endroit. Dix mémoires ont été déposés dans le cadre de l'audience publique.

À l'issue de ses travaux, la commission du BAPE a produit un rapport dont les principales constatations et recommandations sont énumérées à l'annexe 2 du présent rapport.

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- une description du contexte dans lequel s'inscrit le projet d'amélioration de la liaison routière entre Chicoutimi, Laterrière et La Baie, une présentation des motifs à l'appui de sa réalisation, et une description des principales composantes du projet. Les éléments de cette section sont tirés de l'étude d'impact sur l'environnement (section 1) ;
- une appréciation de la justification du projet de même que l'analyse qu'a fait le MENV de ses principaux enjeux (section 2) ;
- les conclusions de l'analyse environnementale, un résumé des enjeux, une appréciation de l'acceptabilité environnementale du projet et les recommandations quant à sa réalisation (section 3).

1. LE PROJET

1.1 Contexte actuel

L'amélioration du lien routier Chicoutimi, Laterrière, La Baie s'inscrit dans le cadre d'un grand projet de voie rapide entre Alma et La Baie dont plusieurs interventions ont déjà été réalisées ou sont présentement en chantier. La construction de l'autoroute 70 à la hauteur de l'agglomération de Chicoutimi a été réalisée dans les années 80, le tronçon à la hauteur de Jonquière est présentement en construction et le réaménagement de la route 170 à quatre voies entre La Ratière et Larouche a été réalisé entre 1994 et 1999.

Une fois que le tronçon entre Chicoutimi, Laterrière, La Baie ainsi que le tronçon Larouche – Saint-Bruno seront réalisés, il restera le tronçon Saint-Bruno – Alma pour finir la voie rapide entre Alma et La Baie. La figure 1 illustre le lien routier Alma – La Baie et l'insertion du tronçon Chicoutimi, Laterrière, La Baie.

Aujourd'hui, les principales voies qui joignent Chicoutimi, Laterrière, La Baie sont les routes 170 et 372. Le projet à l'étude, soit l'autoroute 70 entre Chicoutimi et La Baie sera de 13,5 km et traversera les arrondissements de Chicoutimi, Laterrière et La Baie sur le territoire de la Ville de Saguenay. Ce tronçon d'autoroute débutera à Chicoutimi à l'intersection de l'autoroute 70 et de la route 170 et suivra le parcours de cette dernière entre la voie ferrée et la route 170 jusqu'au chemin du Plateau. À cet endroit, le tracé bifurquera en direction nord, traversera le chemin de fer et longera le lot 468 jusqu'à la route 170 à La Baie. L'autoroute traversera le rang Sainte-Famille, les chemins Saint-Roch, du Plateau et de la Ligne-Bagot et franchira les rivières du Moulin et Gauthier ainsi que la voie ferrée. L'emprise nominale de la route sera de 90 m et comprendra trois échangeurs. La figure 2 présente la localisation du projet.

1.2 Raison d'être du projet

Selon le MTQ, le projet d'amélioration de la liaison routière Chicoutimi, Laterrière, La Baie a pour but de doter la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean d'un lien routier qui permettra :

- d'augmenter la capacité, la fluidité et la sécurité de la circulation pour répondre aux besoins à court, moyen et long terme ;
- de réaliser le projet dans le respect de l'environnement des milieux humain et biophysique ;
- de relier les pôles d'activités et de desservir adéquatement la population de la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean ;
- d'assurer une croissance efficace de la structure industrielle existante dans le corridor Alma – La Baie ;
- de garantir une desserte favorable à la promotion des activités économiques de la région.

Le concept d'établir un lien autoroutier entre Alma et La Baie date du début des années 70 avec une proposition soumise par le Conseil économique régional au MTQ. Par la suite, plusieurs études ont permis de conclure à la pertinence d'un tel lien autoroutier. Dans ce contexte, le projet

reçoit l'appui des autorités municipales et des acteurs économiques, dont le Conseil régional de concertation et de développement.

Les éléments suivants viennent appuyer le premier point concernant la capacité, la fluidité et la sécurité de la circulation dans le tronçon de la route 170 entre la limite est de la route 70 à Chicoutimi et l'avenue du Port à La Baie :

- les caractéristiques géométriques de la route 170 présentent certains problèmes. Plusieurs courbes ne peuvent se négocier de façon sécuritaire à la vitesse de base de 100 km/h, d'autres courbes entraînent une distance de visibilité à l'arrêt hors norme, et les possibilités de dépassement sont insuffisantes ;
- les caractéristiques de la circulation présentent d'importantes faiblesses. Le niveau de circulation est déjà élevé et devrait se dégrader au cours des années. Deux des intersections connaissent déjà un niveau de service qui nécessite une intervention pour corriger les problèmes de congestion. Le temps d'attente sur les approches secondaires sera de plus en plus long avec l'augmentation prévue de la circulation ;
- la sécurité routière pose problème. Deux secteurs du tronçon présentent des taux d'accidents supérieurs aux taux critiques et le pourcentage d'accidents lorsque la chaussée est enneigée ou glacée est anormalement élevé dans un secteur du tronçon.

1.3 Description générale du projet et de ses composantes

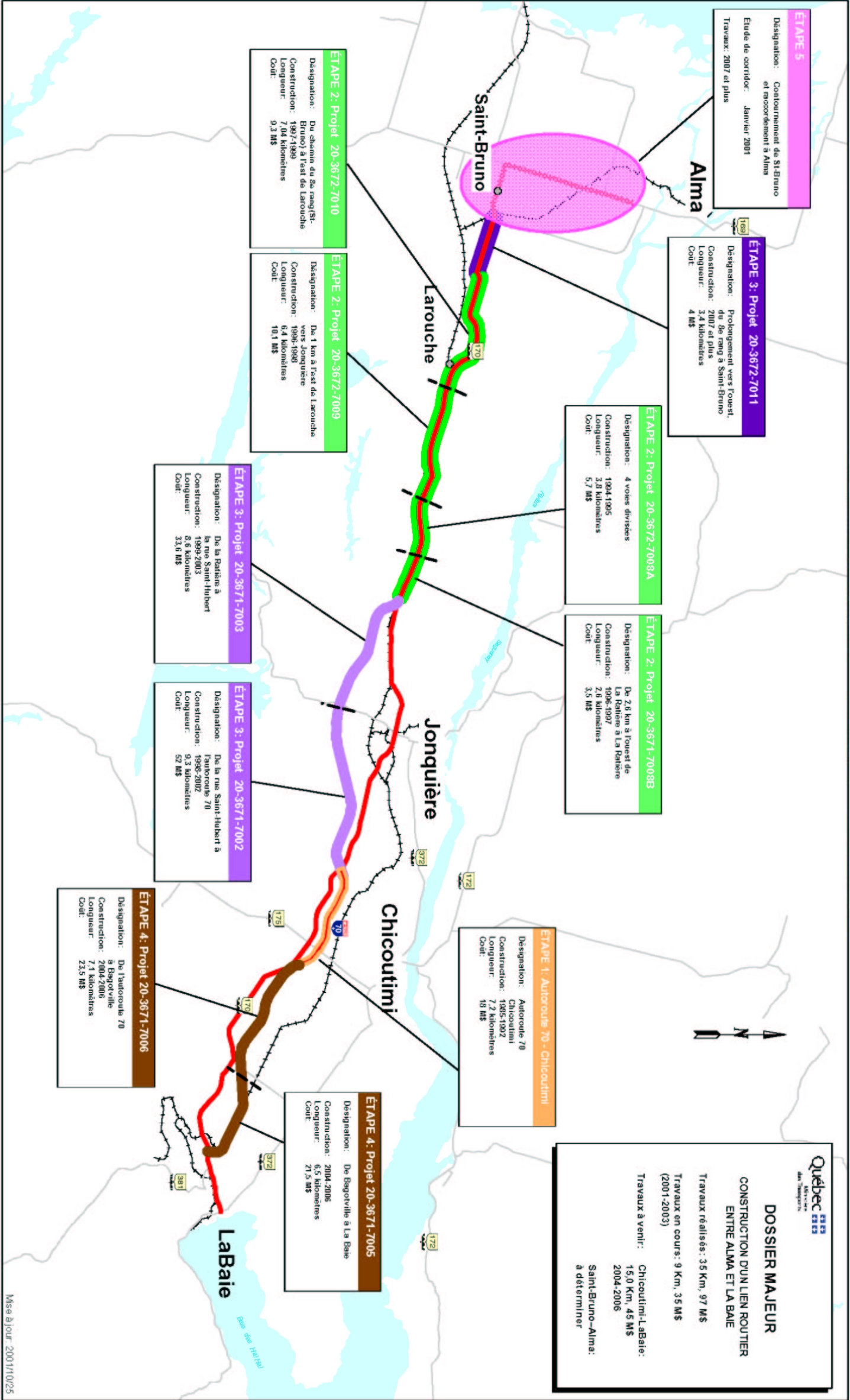
1.3.1 Présentation des variantes

Afin d'atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus, l'initiateur a retenu quatre variantes pour évaluation comparative :

- variante C : l'élargissement de la route 170 dans son corridor actuel. Il s'agit d'un réaménagement à quatre voies ;
- variante A-4 : un lien autoroutier dans un nouveau corridor. Il s'agit de la variante retenue par l'initiateur et dont les principales caractéristiques sont présentées à la section 2.1 ;
- variante B-1 : une solution mixte entre les variantes C et A-4. Cette variante prévoit le réaménagement à 4 voies de la route 170 dans la partie ouest et la construction d'un nouveau corridor autoroutier dans la partie est ;
- variante A-3 : un autre lien autoroutier dans un nouveau corridor. Cette variante a fait l'objet d'une évaluation détaillée à la demande du MENV. Le tracé de cette variante diffère du tracé de la variante A-4 dans le sens qu'il bifurque vers le nord-est entre le rang Sainte-Famille et le chemin Saint-Roch, et longe la voie ferrée sur une plus grande distance.

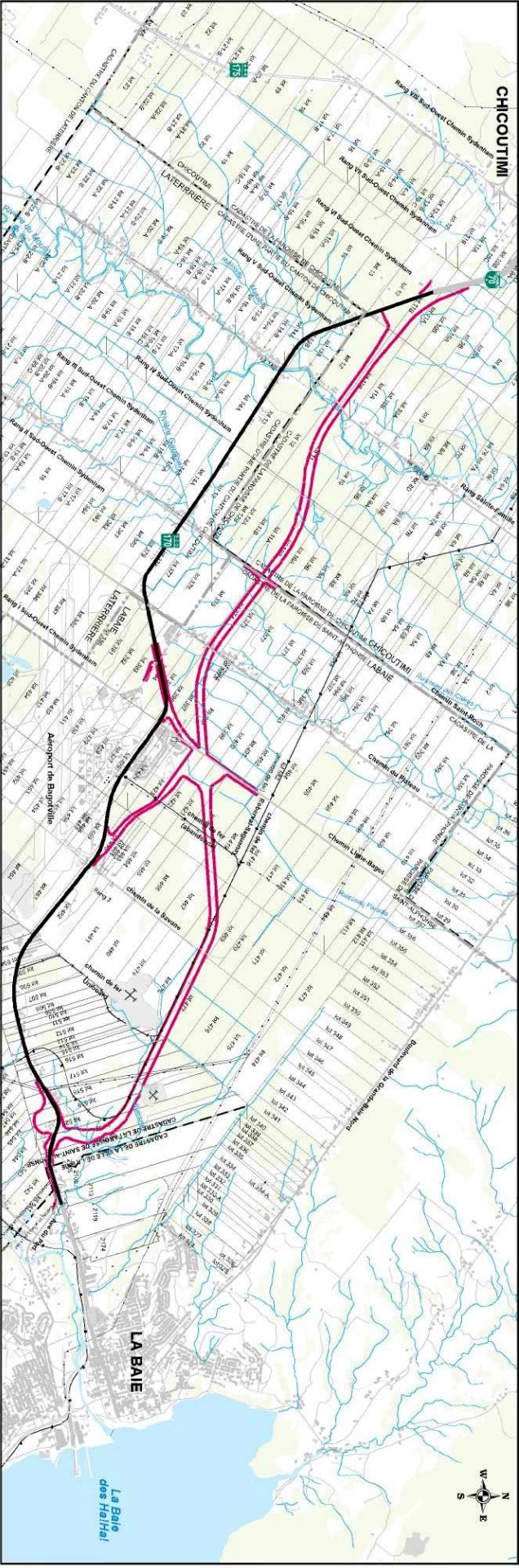
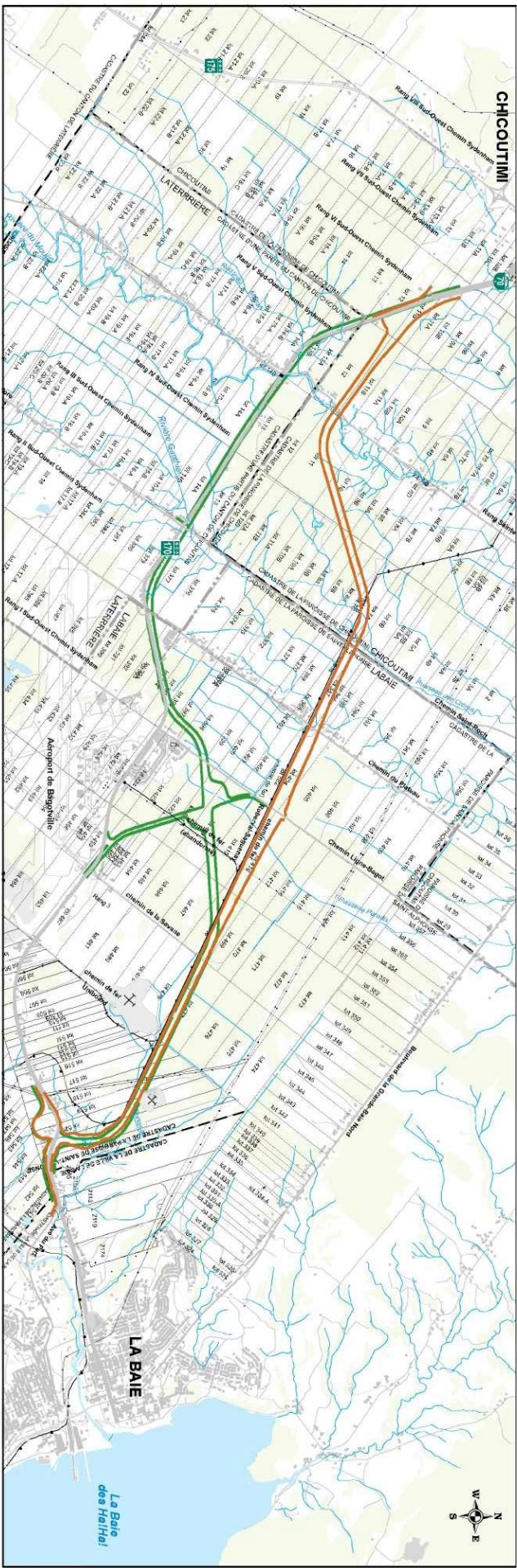
La figure 3 présente le tracé de chacune de ces variantes.

Figure 1 : Lien routier Alma – La Baie

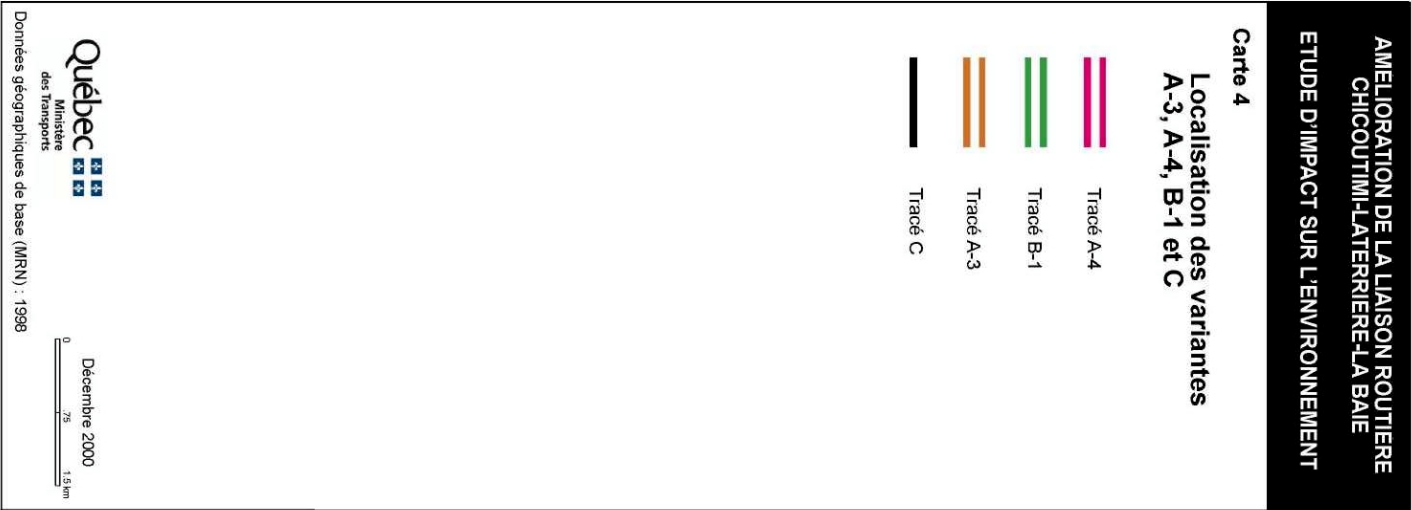


Source : Ministère des Transports

Figure 3 : Localisation des variantes



Source : Ministère des Transports. Étude d'impact.



1.3.2 Analyse comparative des variantes

L'initiateur présente dans son étude d'impact une analyse comparative de chacune des quatre variantes.

En ce qui concerne le milieu biologique, la variante A-4 (variante retenue) est celle qui occasionne la plus grande perte d'habitats (tourbières et boisés), soit 95 ha. Les variantes C et B-1, compte tenu de leur utilisation de corridors existants, sont celles qui en occasionnent le moins (5,5 ha et 65 ha respectivement). La variante A-3 engendre la perte de 79 ha d'habitats. Soulignons cependant que ces habitats (des boisés en milieu agricole et des tourbières déjà fortement perturbées) n'ont pas de grande valeur écologique.

En ce qui a trait au milieu bâti, les variantes A-3 et A-4 sont celles qui engendrent le moins d'acquisitions ou de déplacements de bâtiments. La variante A-3 engendre l'acquisition ou le déplacement de 26 à 28 résidences et un commerce tandis que la variante retenue nécessite l'acquisition ou le déplacement de 36 à 39 résidences et de 4 commerces. Les variantes B-1 et C occasionnent une déstructuration importante du milieu résidentiel, notamment de la trame résidentielle de la route 170. À titre d'exemple, la variante C nécessite l'acquisition ou le déplacement d'une cinquantaine de résidences et la variante B-1 d'une soixantaine, en plus de 8 commerces et quelques autres bâtiments publics.

Quant au milieu agricole, le tracé C requiert la moins grande superficie, soit 31,6 ha, suivi de la variante B-1 (98,3 ha), la variante A-3 (120,3 ha) et la variante A-4 (123,1 ha). Si la variante A-4 requiert plus de superficies en zone agricole que la variante A-3, cette dernière occasionne plus de pertes de terres en culture (31,0 ha) que la variante A-4 (7,3 ha) et sectionne plus de lots agricoles. La plus grande partie du tracé A-4 se situe dans des secteurs agricoles boisés ou en friche.

Enfin, l'initiateur explique dans son étude d'impact que les variantes C et B-1 sont moins avantageuses que les variantes A-3 et A-4 en terme de circulation et de sécurité et ne répondent pas adéquatement aux objectifs d'offrir un lien routier rapide et sécuritaire entre Chicoutimi et La Baie.

Les résultats de l'analyse comparative des quatre variantes sont résumés au tableau 1.

Cette analyse comparative a mené l'initiateur à retenir la variante A-4. Selon ce dernier, les variantes C et B-1 ne rencontrent pas les objectifs de liaison des principaux centres économiques de la région par une voie rapide, à grande capacité et sécuritaire. Quant à la variante A-3, elle n'est pas retenue, entre autres, en raison de ses impacts importants sur le milieu agricole. C'est donc la variante A-4 qui a été retenue pour une analyse plus approfondie des impacts sur l'environnement.

Tableau 1 : Évaluation comparative des variantes : classement nominal

Variante	C	B-1	A-4	A-3
Circulation	4	3	1	2
Sécurité	4	3	1	2
Milieu bâti	3	4	2	1
Milieu agricole : Superficie totale	1	2	4	3
Milieu agricole : Superficie cultivée	2	3	1	4
Milieu naturel	1	2	4	3

Source : MTQ, Présentation du projet au BAPE : lundi 29 avril 2002

1.3.3 Description de la variante retenue

La variante A-4 (voir figure 3) est un lien autoroutier d'une longueur de 13,5 km construit dans un nouveau corridor. Le projet débute à l'intersection de l'autoroute 70 et de la route 170 et suit le parcours de cette dernière entre la voie ferrée située au nord et la route 170 jusqu'au chemin du Plateau. Le tracé du projet monte ensuite vers le nord où il traverse le chemin de fer à la hauteur du lot 468 du cadastre de la Paroisse de Saint-Alphonse, et longe ce lot pour ensuite rejoindre la route 170 à La Baie. Le projet traverse le rang Sainte-Famille, les chemins Saint-Roch, du Plateau, de la Ligne-Bagot et les rivières du Moulin et Gauthier.

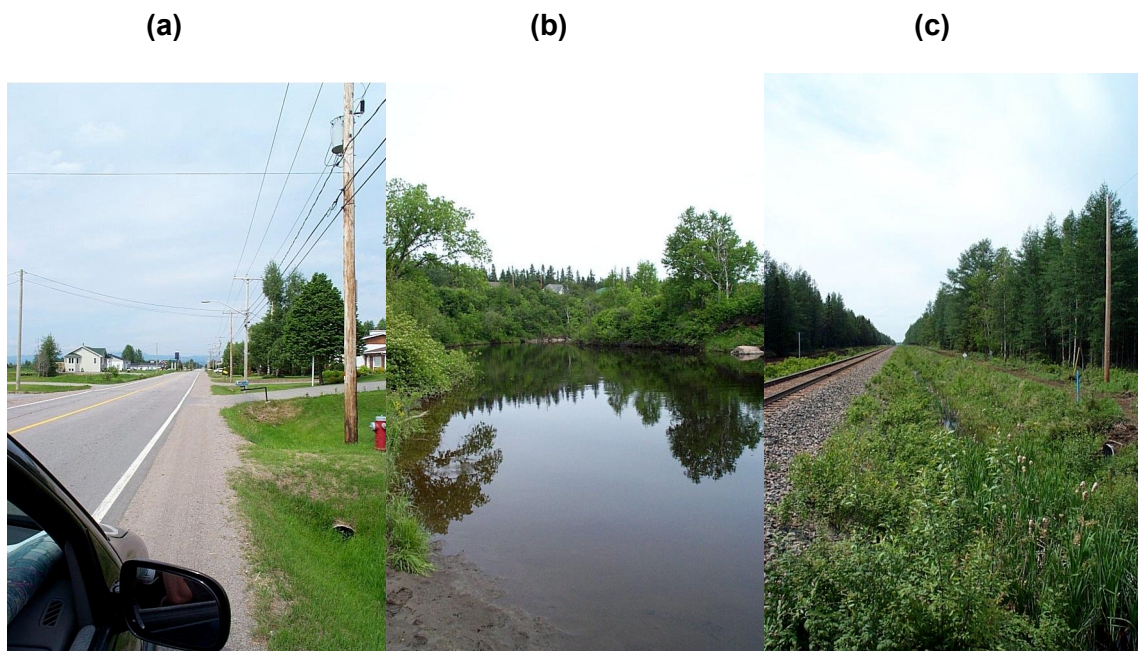
Le projet est construit à l'intérieur d'une emprise nominale de 90 m, avec des chaussées séparées par un terre-plein d'environ 24 m. La largeur des voies de roulement sera de 3,7 m avec des accotements de 1,3 et de 3,0 m. Trois échangeurs sont prévus aux endroits suivants :

- à l'intersection de la route 70 et de la route 170 ;
- au chemin de la Ligne-Bagot ;
- au raccordement du projet à la route 170 à l'entrée de La Baie.

Le tronçon compris entre l'échangeur à l'entrée de La Baie et l'avenue du Port sera aménagé à quatre voies contiguës sur une distance d'environ un kilomètre. Un nouveau lien reliant la route 170 rejoindra le chemin de la Ligne-Bagot en contournant la Base des Forces canadiennes de Bagotville. Le réaménagement de l'intersection de la route 170 avec le chemin de la Ligne-Bagot complète le projet dans ce secteur.

Le MTQ estime le temps de parcours à environ 9 minutes et un coût de réalisation du projet de l'ordre de 63 millions de dollars. Il est intéressant de noter que les autres variantes à l'étude ont des coûts inférieurs qui varient entre 49 et 59 millions de dollars. La figure 4 illustre quelques endroits qui seront traversés par le projet.

Figure 4 : Le chemin du Plateau au niveau de la future emprise (a), la rivière du Moulin près du rang Sainte-Famille (b), et le chemin de fer, près du chemin de la Savanne (c)



Source : Hervé Chatagnier

2. L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet d'amélioration de la liaison routière entre Chicoutimi, Laterrière, La Baie. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu.

Par un enjeu, nous entendons une préoccupation environnementale ou sociale ou un élément plus global lié à un projet ou à un impact environnemental et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Mentionnons que les éléments suivants peuvent mener à l'identification des enjeux : la raison d'être et les variantes, les caractéristiques du milieu d'insertion et du projet, les impacts, la consultation gouvernementale, le point de vue du public, la surveillance et le suivi environnemental ainsi que le développement durable. Les enjeux sont relatifs à différentes thématiques qui sont traitées dans les sections suivantes.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

L'analyse de la raison d'être du projet nous mène à croire qu'il est justifié pour deux principales raisons.

Premièrement, il existe une volonté très ferme, de tous les intervenants de la région, de réaliser un lien rapide rejoignant les principales agglomérations du Saguenay, d'Alma à La Baie. Le projet a fait l'objet de promotion dès le début des années 70. En 1976, le Conseil régional de concertation et de développement (CRCD) demandait d'inclure le projet dans une entente Canada-Québec. En 1987, cet organisme a réaffirmé sa volonté de voir un projet de lien autoroutier être réalisé. Enfin, en 1995, il y a eu un dépôt à l'Assemblée nationale d'une pétition pour un projet d'autoroute. Cette pétition avait été signée par 53 000 personnes du Saguenay – Lac-Saint-Jean. Soulignons aussi que le projet est conforme aux orientations d'aménagement adoptées en juin 2000 par la MRC du Fjord-du-Saguenay et que la nouvelle Ville de Saguenay, créée au début de 2002, s'est engagée de reprendre ces orientations.

Rappelons que ce projet s'inscrit dans la continuité des travaux déjà réalisés dans le but de doter la région d'un lien rapide entre Alma et La Baie. Les premiers travaux dans ce sens ont été réalisés entre 1981 et 1985 avec la construction d'un premier tronçon de l'autoroute entre le boulevard Talbot à Chicoutimi et la route 170 à Jonquière. Entre 1988 et 1992, l'échangeur avec le boulevard Talbot et le tronçon entre ce boulevard et le début du projet actuel ont été construits. Entre 1994 et 1998, le tronçon entre la sortie ouest de Jonquière et le rang 8 à Saint-Bruno a été complété et la construction du contournement de Jonquière, commencée en 1999, a été ouvert à la circulation en octobre 2002.

Deuxièmement, nous partageons l'avis de l'initiateur à l'effet que le projet de lien autoroutier permettra de corriger, à court, à moyen et à long terme, les problèmes concernant la capacité, la fluidité et la sécurité de la circulation dans le tronçon de la route 170 entre la limite est de la route 70 à Chicoutimi et l'avenue du Port à La Baie (voir section 1.2).

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse est d'avis que le projet est justifié.

2.2 Analyse du choix de la variante

Compte tenu de l'impact du choix de la variante sur les milieux bâti et agricole, il s'agit d'un des enjeux majeurs du projet. Le choix de la variante a fait l'objet d'une analyse exhaustive de la part de l'initiateur. Dans un premier temps, neuf variantes principales ont fait l'objet d'une analyse préliminaire. Les variantes C, A-4 et B-1 sont celles qui ont été retenues pour une analyse comparative détaillée dans l'étude d'impact. Cependant, à la demande du MENV, la variante A-3 a aussi fait l'objet de l'analyse comparative et les résultats de cette analyse sont présentés dans l'addenda (novembre 2001) de l'étude d'impact.

Les résultats de l'analyse comparative ont mené l'initiateur à rejeter les variantes C et B-1, soit deux variantes qui impliquent en partie ou dans sa totalité, le réaménagement de la route 170. Selon l'initiateur, les variantes C et B-1 ne répondent pas aux besoins de circulation et de sécurité routière et occasionne des impacts importants sur l'environnement, notamment sur le milieu humain. Nous partageons cette conclusion. Dans les deux cas, la trame résidentielle de la

route 170 serait fortement déstructurée, soit sur l'ensemble du parcours (variante C) ou sur la moitié du parcours (variante B-1). En effet, parmi les quatre variantes retenues dans l'analyse comparative, ces deux variantes sont celles qui nécessitent l'acquisition ou le déplacement d'un plus grand nombre de résidences. De plus, elles occasionneraient des détours sur l'ensemble (variante C) ou sur une partie (variante B-1) du parcours en raison du terre-plein central. Enfin, ces variantes occasionneraient une détérioration générale de la qualité de vie des résidents de la route 170 (bruit, impacts visuels, qualité de l'air, etc.).

Les variantes A-3 et A-4 sont de type autoroutier dans un nouveau corridor et dont la réalisation aurait pour effet d'améliorer la qualité de vie des résidents de la route 170 compte tenu de la diminution des nuisances liées au trafic routier, notamment à Laterrière et à La Baie. Aucune déstructuration de la trame résidentielle n'est prévue pour chacune de ces variantes. Par contre, ces deux variantes occasionnent des pertes agricoles beaucoup plus importantes que les variantes B-1 et C. Les variantes A-3 et A-4 nécessitent chacune une perte d'environ 120 hectares en milieu agricole comparativement à 31 et 98 hectares pour les variantes C et B-1 respectivement. Cependant, la variante A-4 a l'avantage de moins empiéter sur les terres agricoles cultivées (7,3 hectares) que la variante A-3 (31 hectares) et de sectionner moins de lots agricoles.

Dans ce contexte, nous sommes d'avis que le choix de la variante retenue par le MTQ a été fait à la suite d'une analyse comparative détaillée de plusieurs variantes, et nous croyons que cette analyse a permis à l'initiateur de retenir une variante (A-4) qui répond à ses objectifs tout en minimisant les impacts sur l'environnement.

2.3 Expropriations

Les impacts du projet sur le milieu humain, et particulièrement sur le milieu bâti, sont importants. Il importe de souligner que parmi les 42 impacts résiduels majeurs (c'est-à-dire les impacts majeurs qui persistent à la suite de l'application des mesures d'atténuation) identifiés par l'initiateur dans son étude d'impact, 40 concernent le milieu bâti. Ils représentent des cas d'expropriation de résidences ou d'autres bâtiments. Ces impacts sont situés à la traversée de chemins existants, aux jonctions des bretelles d'accès aux échangeurs avec le réseau routier existant, et dans le secteur du raccordement du projet à La Baie.

C'est dans ce dernier secteur que les impacts sur le milieu bâti seront les plus importants puisque l'aménagement d'un échangeur nécessite beaucoup d'espace compte tenu de la topographie accidentée du terrain à cet endroit. Le projet nécessitera l'expropriation d'environ 24 propriétés à cet endroit. C'est dans ce contexte que le MENV avait demandé à l'initiateur, dans le cadre de la procédure d'évaluation des impacts, d'examiner la possibilité d'optimiser le tracé dans ce secteur afin de diminuer les impacts sur le milieu bâti. Dans un addenda à l'étude d'impact, l'initiateur a présenté trois nouvelles options de raccordement dans le secteur de l'avenue du Port à La Baie. Deux de ces nouvelles options nécessitent moins d'expropriations de bâtiments (3 à 5 résidences) que l'option présentée dans l'étude d'impact (environ 24 résidences) et affectent beaucoup moins la structure de la trame urbaine à l'entrée de La Baie. Par contre, ces deux options occasionnent des impacts plus importants sur le milieu agricole que celle présentée dans l'étude d'impact. En plus d'occasionner l'acquisition d'environ 5,5 ha de terres en culture (comparativement à 1,9 ha

pour l'option présentée dans l'étude d'impact), elles sectionneraient plusieurs lots agricoles enclavant ainsi des superficies en culture. Une troisième nouvelle option a aussi été examinée, mais n'a pas été retenue pour des raisons, entre autres, de sécurité, d'impacts sur le milieu agricole et sur les commerces du centre-ville. Le raccordement initial est celui qui a donc été retenu. Il est difficile de trancher sur l'importance à accorder aux impacts sur le milieu bâti versus ceux sur le milieu agricole dans le but de déterminer quelle option de raccordement devrait être retenue. De plus, cet aspect du projet n'a pas été soulevé lors de l'audience publique. Cependant, dans le contexte où l'initiateur a présenté des options de raccordement et en a fait une analyse comparative détaillée pour maintenir son option d'origine, nous sommes d'avis que cette dernière est acceptable.

Toujours dans le but de minimiser les impacts sur le milieu bâti, nous avons aussi demandé à l'initiateur d'examiner la possibilité d'optimiser le tracé dans le secteur du chemin du Plateau. Ce dernier a présenté, dans un addenda à l'étude d'impact, deux options, dont une qui dévie le tracé de l'autoroute vers le nord dans le secteur du chemin du Plateau et qui élimine totalement les expropriations dans ce secteur (contrairement à l'expropriation de 5 à 7 résidences pour l'option initiale). Cependant, cette nouvelle option entraînerait des impacts supplémentaires importants sur le milieu agricole. Elle immobiliserait 16,8 ha en culture comparativement à 4,7 ha pour l'option originale. Il importe de souligner que, lors de l'audience publique, plusieurs résidents du chemin du Plateau ont exprimé leur opposition au choix du tracé retenu par l'initiateur dans ce secteur et ont proposé que le tracé soit dévié vers le nord. Compte tenu de l'importance des impacts d'une telle option sur le milieu agricole, nous sommes d'avis que l'option retenue par l'initiateur est acceptable.

Si le projet occasionne des impacts négatifs sur le milieu bâti dans certains secteurs, il sera bénéfique pour un certain nombre de résidents de la route 170.

L'équipe d'analyse considère que la baisse de circulation sur la route 170 qui résultera du transfert de véhicules vers l'autoroute permettra d'améliorer la qualité de vie des résidents sur une grande partie de la route 170. Selon les évaluations du MTQ, seulement 45 % de la circulation sera toujours présente sur la route 170 après la construction du projet. Des impacts positifs sur le milieu bâti tels qu'une plus grande utilisation de l'espace extérieur autour des propriétés peuvent être anticipés.

2.4 Homogénéité du territoire agricole

Les impacts du projet sur le milieu agricole sont aussi importants et représentent un enjeu majeur. Selon les renseignements fournis dans l'étude d'impact, le projet touche plus de 31 lots et environ 26 grandes propriétés situées en zone agricole permanente. Le 13 mars 2003 la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) a autorisé l'aliénation et l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, soit pour la construction d'une autoroute, d'une bande de terrain d'une superficie d'environ 146 hectares. Dans sa décision, la CPTAQ constate que, de façon générale, le tracé adopte le sens du cadastre sans créer de faibles superficies résiduelles dans les parties cultivées. De plus, la CPTAQ constate que le non-accès, autrement que par les échangeurs, aura comme incidence de limiter la pression pour usage non agricole des

superficies avoisinantes. Le tableau 2 présente le bilan des superficies agricoles immobilisées par l'emprise du projet.

Il est intéressant de noter que sur les 142,73 ha qui seront touchés, seulement 7,9 ha ou 6 % sont en culture, soit pour la production de foin et de céréales. Par ailleurs, 82,14 ha de sols en zone agricole ayant un potentiel pour l'agriculture seront immobilisés, dont 27,74 ha ont un potentiel agricole très élevé (Aa). Les neuf entreprises agricoles qui sont directement touchées par l'emprise seront indemnisées, lors des procédures d'expropriation, pour la perte de terrains et pour les préjudices causés à l'exploitation.

Tableau 2 : Bilan des superficies agricoles immobilisées par l'emprise du projet

Potentiel agricole	Utilisation du sol (ha)								
	Espaces en culture			Friches agricoles	Espaces boisés			Autres espaces	TOTAL
	Grandes cultures	Cultures maraîchères	Gazon		Boisés	Friches arbustives	Plantations		
Potentiel Aa	1,24	0,01	2,42	4,30	16,13	0,99	1,65	N/A	26,74
Potentiel Ab	0,50			0,23	14,89	2,21		N/A	17,83
Potentiel Ac	3,73			2,73	20,03	7,65	3,43	N/A	37,57
Potentiel Ab et Ac	5,47	0,01	2,42	7,26	51,05	10,85	5,08	N/A	82,14
Sol organique					16,23			N/A	16,23
Sol inculte				0,09	39,55	0,64		N/A	40,28
Espaces non agricoles	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	4,08	4,08
TOTAL	5,47	0,01	2,42	7,35	106,83	11,49	5,08	4,08	142,73
GRAND TOTAL	7,9			7,35	123,4			4,08	142,73

Source : Étude d'impact, rapport principal, p. 201

En plus de la perte de terres en zone agricole, le projet créera des parcelles de lots agricoles résiduels. Ces résidus n'auront aucune issue ou auront une issue insuffisante pour leur exploitation. Les superficies agricoles enclavées représentent environ 70 ha, dont 18 ha sont utilisés présentement pour la culture. Quatre exploitations agricoles seront touchées. Les mesures d'atténuation prévues consistent notamment à l'aménagement d'accès sous l'autoroute, l'aménagement de chemins de desserte en bordure de l'autoroute ou, dans un cas, la modification de l'accès existant. Par ailleurs, d'autres superficies résiduelles seront créées (38 ha, presque entièrement constituées de boisées) mais seront facilement accessibles à la suite de la construction du projet.

Enfin, dans le secteur du raccordement à La Baie, le projet créera un problème de sécurité pour un producteur agricole qui devra traverser la liaison routière avec de la machinerie agricole pour accéder à ses terres situées au nord de la route 170. À cet endroit, la route 170 passera de trois à quatre voies et se trouvera à proximité de la sortie de l'échangeur. Cette préoccupation a été soulevée lors de l'audience publique. Dans son étude d'impact ainsi que dans un complément d'information transmis au MENV le 24 mars 2003, l'initiateur s'engage à déplacer l'accès actuel ou à trouver une autre mesure pour améliorer la sécurité du producteur agricole en question, mais la question n'était pas résolue. Nous sommes d'avis qu'afin d'assurer que le producteur agricole puisse exploiter ses terres au nord de la route 170 après la réalisation du projet, l'initiateur devra s'entendre avec le producteur pour trouver une solution acceptable à ce dernier, et ce, avant l'émission du certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la loi sur la qualité de l'environnement. Dans le complément d'information du 24 mars 2003, le MTQ s'engage à présenter la solution retenue lors de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi.

En plus des impacts relatifs à la perte, à l'enclavement et à l'accès aux terres agricoles, deux des grandes préoccupations soulevées lors de l'évaluation environnementale sont le sectionnement du territoire agricole et une augmentation de la pression d'urbaniser le milieu. Les représentants territoriaux de l'Union des producteurs agricoles (UPA) sont très préoccupés par l'impact que pourrait avoir le projet sur l'homogénéité du territoire agricole entre Chicoutimi et La Baie. Selon ces derniers, la pression pour permettre un développement non agricole sur le long de l'autoroute, et particulièrement à proximité des échangeurs, sera forte. D'ailleurs, dans son étude d'impact, l'initiateur identifie la pression du développement sur le territoire agricole comme un impact majeur d'une intensité forte et de longue durée.

Afin d'atténuer cet impact, le MTQ prévoit que le projet respectera les normes de servitude de nonaccès. Cependant, en soi, cette mesure ne peut garantir à elle seule la protection du territoire agricole. D'autres instances auront un rôle important à jouer afin d'assurer cette protection, notamment la nouvelle Ville de Saguenay, par le biais de son schéma d'aménagement, ainsi que la CPTAQ. En ce qui concerne la Ville de Saguenay, elle s'engage à respecter les affectations du territoire qui se trouvent dans le 2^e projet de schéma d'aménagement. Ce dernier a été élaboré en concertation avec des syndicats de l'UPA et prévoit des modifications aux affectations d'usages industriels de manière à s'assurer que ces usages sont localisés à l'extérieur de la zone agricole permanente. Quant à la CPTAQ, elle doit autoriser toute modification à cette zone.

Compte tenu de l'application des normes de servitude de non-accès, des engagements de la Ville de Saguenay de respecter les éléments négociés avec l'UPA dans le cadre de la préparation du 2^e projet de schéma d'aménagement, ainsi que du rôle de la CPTAQ, nous croyons que des mesures adéquates seront mises en place pour assurer la protection de la zone agricole permanente.

2.5 Économie locale et régionale

Les impacts sur l'économie locale et régionale représentent le troisième enjeu majeur du projet. Ces impacts ont d'ailleurs mené le Comité des commerçants de la route 170 à demander la tenue d'une audience publique et à présenter un mémoire concernant leurs préoccupations.

Selon un relevé effectué par l'initiateur, on retrouve 49 entreprises situées dans le corridor de la route 170 entre Chicoutimi et La Baie. Le tableau 3 présente la répartition des entreprises selon leur vocation.

Tableau 3 : Répartition des entreprises en bordure de la route 170 selon leur vocation

Exploitation des ressources	6
Industrie manufacturière et de transformation	12
Construction, entrepreneur spécialisé et commerce de gros	5
Commerce de détail et restauration	8
Commerce de l'automobile	6
Service	12
Total	49

Source : MTQ. Groupe Leblond Bouchard, *Évaluation des impacts économiques sur les commerces et industries affectés par l'amélioration du lien routier entre Chicoutimi – Laterrière – La Baie : Rapport final*, octobre 2000, p. 3.

La plus forte concentration des entreprises, soit plus de 66 %, est située aux abords de l'intersection du rang Sainte-Famille, de la route de l'Église et du parc industriel de Laterrière. La préoccupation du Comité des commerçants de la route 170 est que le projet menace la rentabilité et même la survie de ces commerces.

Dès la première année de l'ouverture de l'autoroute, l'initiateur prévoit une forte baisse de la circulation routière (54 % à 62 % selon le tronçon) sur la route 170, pour atteindre une baisse de

65,5 % de la circulation en 2019. Le MTQ a mandaté le Groupe Leblond Bouchard pour évaluer l'impact économique de cette baisse de circulation routière sur l'économie locale. Ce dernier a produit, en octobre 2000, un rapport intitulé « Évaluation des impacts économiques sur les commerces et industries affectés par l'amélioration du lien routier entre Chicoutimi – Laterrière – La Baie ». Les objectifs de l'étude du Groupe Leblond Bouchard étaient de caractériser l'activité économique en bordure de la route 170 entre Chicoutimi et La Baie, de démontrer dans quelle mesure chacune des variantes du projet (C, A-4 et B-1) pourraient affecter cette activité économique et de proposer la variante de moindre impact.

Selon les résultats de cette étude, la variante A-4 entraînerait des acquisitions totales de 5 entreprises et engendrerait des impacts qualifiés de négatifs sur 10 et des impacts qualifiés de très négatifs sur 10 autres. La moitié des entreprises subiraient donc des impacts négatifs ou des acquisitions totales. En revanche, les variantes C et B-1 entraîneraient des impacts positifs sur beaucoup d'entreprises et négatifs sur très peu d'autres. Le tableau 4 présente les impacts économiques probables sur les entreprises selon la variante retenue par l'initiateur. Nous pouvons estimer que les impacts de la variante A-3, qui n'est pas présentée au tableau, seraient sensiblement les mêmes que ceux de la variante A-4.

Tableau 4 : Impacts économiques probables sur les entreprises selon les différentes options de réaménagement de la route 170

Impact économique probable	Nombre et proportion d'entreprises en regard de l'option de réaménagement et de l'importance de l'impact					
	Autoroute (A-4)		Réaménagement de la route 170 à quatre voies séparées (C)		Réaménagement d'une section de la route 170 et prolongement en autoroute à l'est de l'aéroport (B-1)	
Positif	0	0 %	26	52 %	18	36 %
Nul	25	50 %	16	32 %	18	36 %
Négatif	10	20 %	1	2 %	3	6 %
Très négatif	10	20 %	0	0 %	0	0 %
Acquisition totale	5	10 %	7	14 %	11	22 %
Totaux :	50	100 %	50	100 %	50	100 %

Source : MTQ, Groupe Leblond Bouchard, *Évaluation des impacts économiques sur les commerces et industries affectés par l'amélioration du lien routier entre Chicoutimi – Laterrière – La Baie : Rapport final*, octobre 2000, p. 13

En plus des impacts sur les entreprises situées en bordure de la route 170, l'initiateur estime que le projet pourrait ralentir le développement du parc industriel de Laterrière situé dans le secteur de la rue des Forges. La réduction de sa visibilité et la perte de son attractivité pourraient entraîner un déplacement vers des parcs ou des zones industrielles mieux situés.

Comme mesures d'atténuation des impacts sur les entreprises, l'initiateur propose de positionner les échangeurs de façon stratégique et d'installer une signalisation afin d'informer à l'avance les usagers des accès. Selon l'initiateur, ceci favoriserait la pénétration de la circulation sur la route 170. Il serait aussi possible de planifier un affichage des services offerts près des échangeurs, tout en se conformant aux normes actuelles du MTQ. En ce qui a trait aux entreprises qui feront l'objet d'une acquisition totale, des indemnités sont prévues.

Si l'impact du projet sur les entreprises situées en bordure de la route 170 a été évalué, l'impact sur les entreprises situées en bordure de la route 372 ne l'a pas été.

Par ailleurs, si les impacts sur certaines entreprises locales sont négatifs, l'initiateur juge que les impacts sur l'économie régionale seront moyennement positifs. Rappelons qu'un des objectifs recherchés du projet est d'assurer une croissance efficace de la structure industrielle existante dans le corridor Alma - La Baie. L'économie d'énergie et de temps et l'augmentation de la sécurité routière sont considérées comme des impacts monétaires positifs pour le déplacement des travailleurs et pour le transport des marchandises. Ces gains sont généralement perçus par les acteurs économiques régionaux comme des atouts indéniables pour le développement économique régional, ce qui explique l'appui presque unanime de ces acteurs pour le projet.

L'équipe d'analyse reconnaît que le projet de lien autoroutier Alma – La Baie est perçu par les acteurs économiques de la région comme un atout important de développement économique. L'équipe reconnaît aussi que le projet engendrera des impacts économiques négatifs sur un certain nombre d'entreprises locales situées en bordure de la route 170 et, possiblement, sur celles situées en bordure de la route 372. Dans ce contexte, l'équipe d'analyse recommande :

Que le ministère des Transports évalue les répercussions possibles du projet sur les entreprises établies le long de la route 372 ;

qu'il élabore et réalise un programme de suivi de l'impact économique du projet sur les entreprises établies le long de la route 170 et de la route 372, notamment par :

- *une évaluation de l'impact économique au cours de la réalisation des travaux (contrats à des entrepreneurs locaux, achats de biens et services, etc.) ;*
- *une évaluation de l'impact sur les entreprises concernées, au terme des trois ans suivant l'ouverture de la route.*

2.6 Bruit

Les impacts du projet sur le climat sonore ont fait l'objet d'une analyse et d'une évaluation dans l'étude d'impact. Ces impacts ont été soulevés par plusieurs intervenants lors de l'audience

publique. Le projet améliorera le climat sonore pour de nombreux riverains de la route 170 et le détériorera pour certaines résidences qui sont situées près du tracé de la variante A-4.

Les niveaux de bruit actuel et futur ont été estimés en réalisant des simulations à l'aide d'un modèle informatique et en utilisant les estimés des débits journaliers moyens estivaux (DJME) pour les années 1999, 2000 et 2009. Le tableau 5 présente les résultats de ces simulations.

Tableau 5 : Nombre de logis et niveaux sonores actuels et futurs des riverains de la route 170 et de la variante A-4

Niveau de gêne	Situation actuelle sans autoroute (nombre de logis)	Situation actuelle avec lien autoroutier (nombre de logis)	Situation en 2009 avec lien autoroutier (nombre de logis)
$L_{eq,24h}$ (55 dB (A))	25	16	15
$55 \text{ dB (A)} < L_{eq,24h} < 60 \text{ dB (A)}$	26	50	44
$60 \text{ dB (A)} < L_{eq,24h} < 65 \text{ dB (A)}$	82	102	97
$L_{eq}(24h) \geq 65 \text{ dB (A)}$	73	17	29
Total du nombre de logis	206	185	185
Logis expropriés ou déplacés	N/A	21	

Source : Étude d'impact, Rapport principal, p. 223

À la lecture du tableau 5, nous pouvons constater que la réalisation du projet aura pour conséquence de diminuer le nombre de résidences qui ont présentement un niveau sonore bruyant (65 dB (A)) de 73 à 17 au début du projet et de 73 à 29 après quelques années (en 2009). De façon générale, nous constatons, comme l'a fait la commission du BAPE dans son rapport, que le projet devrait apporter une amélioration du climat sonore pour les riverains de la route 170. Cette amélioration est due, en grande partie, à une déviation importante, vers la nouvelle liaison routière, des véhicules qui circulent sur la route 170.

Par contre, certaines résidences subiront une détérioration du climat sonore puisqu'elles seront situées à proximité de la nouvelle liaison routière. Le tableau 6 présente les résultats des simulations du climat sonore en 1999 et en 2009 pour les résidences qui seront exposées au bruit de la nouvelle liaison routière.

Tableau 6 : Climat sonore des résidences exposées au bruit de la nouvelle liaison routière

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

Source : Adaptation du Rapport d'enquête et d'audience publique, rapport 166, p. 53

Afin de décider des mesures d'atténuation à mettre en place, le MTQ se base sur les éléments de sa politique sur le bruit qui est contenue dans sa publication intitulée *Politique sur le bruit routier* (1988). Selon cette politique, la mise en place de mesures d'atténuation serait nécessaire lorsque la variation entre le niveau sonore avant projet et le niveau sonore projeté occasionne un impact moyen ou fort, selon la grille d'évaluation présentée dans sa politique. Il importe de souligner que nous ne sommes pas d'accord avec cette approche. Nous sommes plutôt d'avis que des mesures d'atténuation doivent être mises en place pour réduire le niveau de bruit à $55 L_{eq}$ (24 h) ou au niveau de bruit ambiant actuel si celui-ci dépasse $55 L_{eq}$ (24 h) auquel cas il devient le seuil maximum à respecter dans les secteurs à vocation résidentielle, institutionnelle et récréative.

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse recommande :

Que des mesures détaillées d'atténuation soient mises en place afin de respecter un niveau de bruit de 55 dB (A) L_{eq} (24 h) ou de le maintenir au niveau du bruit ambiant actuel si celui-ci dépasse 55 dB (A), auquel cas il devient le seuil maximum à respecter dans les secteurs résidentiels, que la nature et les caractéristiques des mesures d'atténuation (murs, types, matériaux, buttes, aménagements paysagers...) fassent l'objet d'une consultation de la population riveraine et qu'un programme de suivi sur dix ans suivant l'ouverture de la liaison routière soit réalisé.

2.7 Approvisionnement en eau potable

Le tracé du projet autoroutier est généralement éloigné des résidences qui s'alimentent en eau potable par des puits. Cependant, dans le secteur situé entre la fin de l'autoroute 70 et le rang Sainte-Famille, on retrouve environ 25 résidences qui s'alimentent en eau potable par des puits. Ces résidences sont situées à environ 500 mètres du futur échangeur. On retrouve aussi quelques résidences qui s'alimentent par des puits d'eau potable dans le secteur du chemin Saint-Roch aux abords du chemin de fer Roberval-Saguenay.

L'initiateur explique dans son étude d'impact que l'impact du projet sur les puits d'eau potable de ces secteurs serait nul compte tenu des distances entre les puits et le tracé. De plus, l'écoulement des eaux se fait en direction nord par rapport au tracé alors que les puits sont situés au sud.

Néanmoins, le MTQ propose d'élaborer un programme de suivi des puits à risque. Ces puits seront analysés chaque printemps après la construction du projet, et ce, pour une période minimale de deux années. Advenant le cas où la qualité de l'eau baisserait en deçà des critères de potabilité et que la cause de cette détérioration serait attribuable au projet, le suivi sera prolongé d'au moins une année. De plus, l'initiateur s'engage à redonner de l'eau potable en qualité et en quantité acceptables aux propriétaires qui pourraient subir une détérioration importante de la qualité de l'eau à la suite de la réalisation du projet. Dans ce contexte, l'équipe d'analyse recommande :

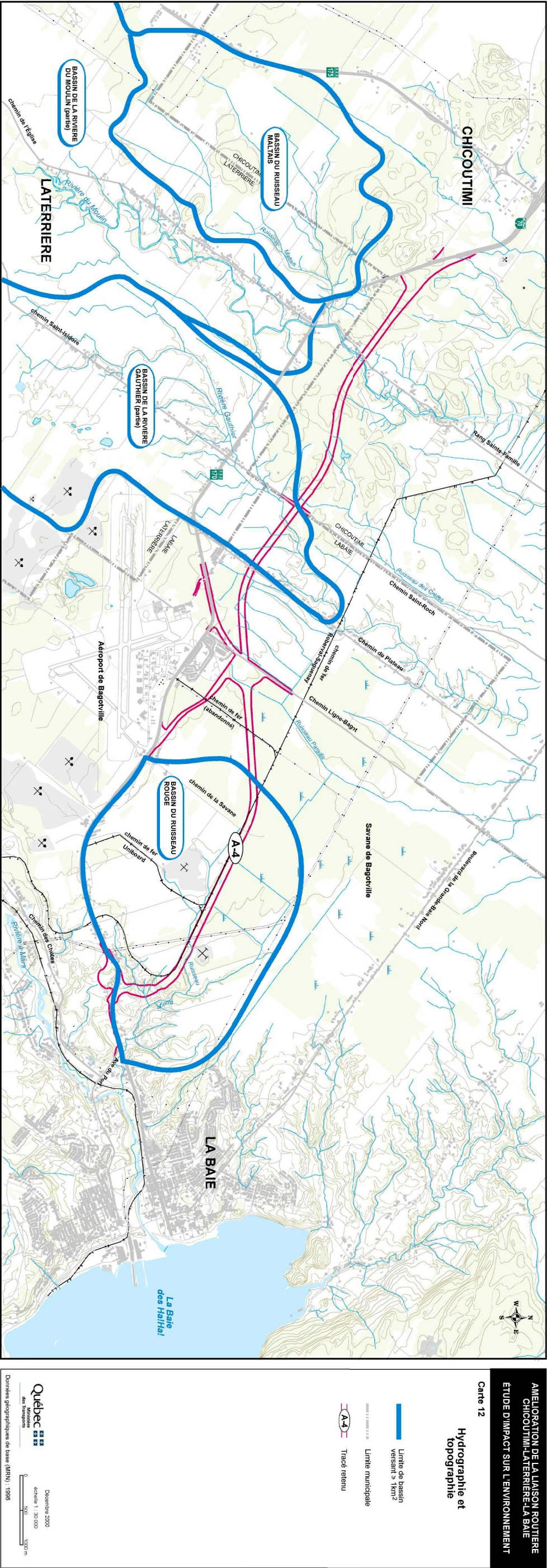
Qu'un suivi de l'eau potable soit effectué, qu'il s'échelonne sur une période d'au moins deux ans comprenant un minimum de trois échantillons par année (janvier, printemps, début septembre), que des correctifs soient apportés dans les cas où il y aurait dépassement des critères fixés pour l'eau potable ou que le débit exploitable de certains puits serait réduit de façon significative (limitations des usages) et que ces anomalies soient attribuables au projet.

2.8 Autres considérations

2.8.1 Milieu naturel

Lors de l'audience publique, quelques résidents du chemin de la Grande-Anse ont exprimé leurs préoccupations à l'effet que la déviation de la route 170 dans le secteur (voir figure 2) et la mise en place d'un écran antibruit derrière leur maison créera un effet d'enclavement. Ces résidents ont indiqué que le déplacement plus vers l'ouest de la nouvelle section de la route 170 pourrait être une solution acceptable. Cette solution permettrait de conserver une bande forestière plus large entre leurs résidences et la nouvelle section de la route 170 et le mur antibruit qui sera érigé. Afin de donner suite aux préoccupations des résidents du chemin de la Grande-Anse, le MTQ a transmis au MENV, en décembre 2002 une nouvelle géométrie de la route 170 qui résulte en un déplacement de 20 mètres supplémentaires par rapport aux résidences. L'équipe d'analyse est d'avis que cette modification permettra un aménagement mieux intégré dans le secteur, tout en répondant aux préoccupations des résidents du chemin de la Grande-Anse.

Figure 5 - Points de traversées des cours d'eau



Source : Ministère des Transports, Étude d'impact.

Le projet entraîne la perte d'environ 107 hectares de végétation arborescente et 23 hectares de végétation arbustive. Il s'agit de boisés qui ne présentent pas d'intérêt phytosociologique. La Direction du patrimoine écologique et du développement durable du MENV a, par ailleurs, confirmé l'absence, dans la zone d'étude, d'habitats propices à la présence d'espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

Des inventaires réalisés par le MTQ révèlent qu'il en va de même pour la faune avienne. Les espèces observées dans les îlots de végétation localisés dans l'emprise de la route sont considérées comme des espèces nicheuses communes ou abondantes au Québec et aucune espèce susceptible d'être désignée vulnérable ou menacée n'a été repérée ou n'est connue dans le secteur du projet. Le MTQ ne propose aucune mesure particulière, mais s'engage à tenter de procéder au déboisement en dehors de la saison de nidification des oiseaux migrateurs.

2.8.2 Traversée des cours d'eau

Le projet de liaison routière traversera des cours d'eau à 17 endroits, dont huit sont intermittents et jugés non vulnérables, sept sont permanents et jugés non vulnérables et deux sont permanents et jugés vulnérables. Ces derniers sont la rivière Gauthier et la rivière du Moulin (voir figure 5). L'ensemble des cours d'eau qui seront traversés sont situés en milieu agricole. Outre la rivière du Moulin et la rivière Gauthier, les ruisseaux Paradis, Rouge et des Crères sont les cours d'eau significatifs qui seront traversés par le projet. Seule la rivière du Moulin nécessite la construction d'un pont.

La rivière du Moulin, au point de la traversée, présente une largeur d'environ 40 mètres et une profondeur moyenne d'un mètre. On y retrouve de l'omble de fontaine. Quant à la rivière Gauthier, elle possède une largeur de 2,5 m et une profondeur d'environ 0,5 m. L'inventaire de la faune ichthyenne a révélé une abondance de meuniers noirs.

Les impacts du projet sur les cours d'eau peuvent être causés lors de la réalisation des travaux en cours d'eau (augmentation de la turbidité et le transport du sédiment) ou par la présence permanente des structures de traversées (destruction des habitats par la présence de culées ou de piliers). L'initiateur prévoit une série de mesures pour atténuer ces impacts ou pour les compenser, notamment :

- l'application de mesures d'atténuation générales contenues au Cahier des charges et des devis généraux (bermes filtrantes, trappes à sédiments, etc.) pour toutes les traversées de cours d'eau ;
- l'aménagement d'une frayère en eaux vives pour la traversée de la rivière du Moulin et, possiblement, la traversée de la rivière Gauthier ;
- l'aménagement d'habitats d'alimentation par l'enrochement des extrémités des ponceaux et l'aménagement d'habitats refuges par la création de bassins d'eau.

L'équipe d'analyse est d'avis qu'en appliquant ces mesures d'atténuation et de compensation et qu'en respectant les exigences suivantes, les impacts causés par la traversée des cours d'eau seront acceptables. Néanmoins,

l'initiateur doit exposer comment il entend respecter les principes et techniques présentés dans les documents suivants :

- Ministère de l'Environnement. Critères d'analyse des projets en milieux hydrique, humide et riverain assujettis à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, Direction des politiques du secteur municipal, mars 2000 et*
- Ministère des transports, Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique, janvier 1992.*

De plus, lorsque les conditions le permettent, il doit utiliser des techniques de génie végétal pour stabiliser les pentes lors de la construction de l'autoroute et prendre toutes les mesures pour minimiser les interventions dans l'eau.

2.8.3 Zone à risque

Selon le plan de zonage de la Ville de Saguenay, l'échangeur et une partie du tronçon dans le secteur est du projet à l'arrivée de La Baie sont situés dans une zone à risque de glissement de terrain. En effet, selon les travaux de cartographie en cours au MTQ, une portion du tracé passe près des terrains très ravinés potentiellement exposés au danger de coulées argileuses. L'initiateur effectue présentement des études géotechniques, même pour des talus relativement éloignés du tracé, puisqu'un glissement de terrain amorcé dans une de ces pentes pourrait menacer l'intégrité des ouvrages.

Les résultats des études géotechniques guideront l'initiateur sur les mesures particulières à prendre lors de l'aménagement de ce tronçon. Dans ce contexte, l'équipe d'analyse recommande :

Que des études géotechniques portant sur le secteur du raccordement avec la route 170 à La Baie soient réalisées avant le dépôt des plans et devis.

2.8.4 Nuisances des travaux de construction

Enfin, les travaux nécessaires à la réalisation du projet occasionneront des impacts sur les usagers de la route actuelle, ses résidents et ses commerçants. Le bruit, la poussière, la vibration, le dérangement de la circulation et les difficultés d'accès aux propriétés sont des exemples de nuisances qui pourront survenir lors de la période de construction qui s'étendra sur plusieurs saisons. Toutefois, il s'agit d'impacts dont la durée sera limitée et de portée locale.

Plusieurs mesures pour atténuer ces nuisances se trouvent dans le Cahier des charges et des devis généraux (CCDG) que l'initiateur entend respecter.

L'équipe d'analyse considère que l'application rigoureuse des mesures prévues dans le CCDG devrait contribuer à réduire les impacts des activités de construction à un niveau acceptable pour la population locale. Ces activités feront par ailleurs l'objet de contrôles de la part du MENV.

CONCLUSION

Le projet d'amélioration routière entre Chicoutimi, Laterrière, La Baie s'inscrit dans la continuité des travaux déjà réalisés dans le but de doter la région d'un lien rapide entre Alma et La Baie. Il permettra de corriger, à court, à moyen et à long terme, les problèmes concernant la capacité, la fluidité et la sécurité de la circulation dans le tronçon de la route 170 entre la limite est de la route 70 à Chicoutimi et l'avenue du Port à La Baie.

Le MTQ a fait une analyse comparative détaillée de plusieurs variantes de tracé, ce qui lui a permis de retenir une variante autoroutière (A-4) qui répond à ses objectifs tout en minimisant les impacts sur l'environnement.

L'impact du projet sur le milieu humain, et particulièrement sur le milieu bâti est important et représente un des trois enjeux majeurs du projet. Rappelons que parmi les 42 impacts résiduels majeurs (c'est-à-dire, les impacts majeurs qui persistent à la suite de l'application des mesures d'atténuation) identifiés par l'initiateur dans son étude d'impact, 40 concernent le milieu bâti. Ils représentent des cas d'expropriation de résidences ou d'autres bâtiments. Ces impacts sont situés à la traversée de chemins existants, aux jonctions des bretelles d'accès aux échangeurs avec le réseau routier existant, et dans le secteur du raccordement du projet à La Baie.

Le deuxième enjeu majeur du projet est l'impact sur le milieu agricole. Selon les renseignements fournis dans l'étude d'impact, le projet touche plus de 31 lots et environ 26 grandes propriétés situées en zone agricole permanente et est perçu comme une menace possible à l'homogénéité du territoire agricole entre Chicoutimi et La Baie.

Enfin, le troisième enjeu majeur est l'impact du projet sur l'économie locale et régionale. Rappelons que ces impacts ont d'ailleurs mené le Comité des commerçants de la route 170 à demander la tenue d'une audience publique et à présenter un mémoire concernant leurs préoccupations.

Les impacts sur le milieu naturel ne constituent pas des enjeux significatifs étant donné que le projet se localise essentiellement en milieu agricole. Les mesures proposées contribueront à rendre ces impacts acceptables.

Les impacts engendrés par le projet sont décrits de façon exhaustive dans l'étude d'impact soumise par le MTQ dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et les mesures d'atténuation qui y sont proposées rendent le projet acceptable.

L'analyse environnementale du projet a été effectuée à partir de l'étude d'impact déposée par le MTQ le 2 mai 2001 et des questions et commentaires reçus par le biais d'une consultation intra et interministérielle. Les réponses de l'initiateur à ces questions et commentaires ont fait l'objet d'un addenda à l'étude d'impact déposé en novembre 2001. L'examen de ces documents permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

Par conséquent, nous recommandons qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministère des Transports afin de réaliser le projet d'amélioration de la liaison routière entre Chicoutimi, Laterrière, La Baie selon les conditions prévues dans le présent rapport.

Original signé par :

Hervé Chatagnier, géographe M.Sc.
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, avril 1996, 10 pages et annexes.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juin 1996, 10 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport principal de l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, avril 2001, 246 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Annexe au rapport principal de l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, avril 2001, pagination partielle.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Résumé de l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*, novembre 2001, 59 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Modifications apportées au tracé du chemin du Plateau, carte 31 de l'étude d'impact*, 13 février 2002, 1 carte.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressées à l'initiateur de projet*, 18 juillet 2001, 4 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Addenda - Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, novembre 2001, 35 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Addenda n° 2 – Complément d'information aux réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, 9 mai 2002, 9 pages et annexes.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 15 mai au 21 décembre 2001, pagination partielle.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 23 janvier 2002, 3 pages.

Cadre législatif et réglementaire québécois relatif à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :

- Loi sur la qualité de l'environnement (LRQ, c. Q-2 (chapitre I)).
- Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (RRQ, 1981, c. Q-2, r. 9).
- Règles de procédures relatives au déroulement des audiences publiques (RRQ, 1981, c. Q-2, r. 19).
- Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, D. 1529-93 (1993) 125 G.O. II, 7766 [c. Q-2, r. 1.001].

ANNEXES

ANNEXE 1 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU DOSSIER

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

DATE	ÉVÉNEMENT
1996-04-15	Réception d'un avis de projet
1996-08-01	Transmission de la directive à l'initiateur de projet
2001-05-02	Réception de l'étude d'impact
2001-05-04	Début de la consultation sur l'étude d'impact
2001-07-18	Transmission des questions et commentaires du Ministère sur l'étude d'impact
2001-11-21	Réception d'un addenda à l'étude d'impact contenant les réponses aux questions et commentaires du Ministère
2001-12-06	Réception du résumé de l'étude d'impact
2002-01-23	Avis de recevabilité produit par le Ministère
2002-02-12 au 2002-03-29	Période d'information et de consultation publiques de 45 jours menée par le BAPE pendant laquelle 5 demandes d'audience publique ont été formulées au Ministre
2002-04-29 au 2002-08-29	Mandat de l'audience publique
2002-08-09	Transmission du rapport du BAPE au Ministre

ANNEXE 2 : LISTE DES UNITÉS DU MENV, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS :

Les unités administratives du MENV :

- la Direction régionale du Saguenay-Lac-Saint-Jean ;
- la Direction des politiques du secteur municipal ;
- la Direction du patrimoine écologique et du développement durable ;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement ;

les ministères et organismes suivants :

- le ministère de la Culture et des Communications ;
- le ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- le ministère des Ressources naturelles ;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ;
- le ministère des Régions ;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux ;
- le ministère de la Sécurité publique ;
- Tourisme-Québec ;
- Environnement Canada.

ANNEXE 3 : PRINCIPALES CONSTATATIONS DU RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE DU Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

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

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

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

« La commission constate que l'amélioration de la route 170 à quatre voies séparées ne permettrait pas de répondre aux besoins à moyen et à long terme, d'autant plus qu'elle ne résoudrait les problèmes de circulation que sur une période de temps insuffisante pour justifier l'investissement requis alors que les risques d'accident diminueraient à peine. » ;

« La commission est d'avis que l'amélioration de la route 170 ne pourrait pas résoudre adéquatement les problèmes envisagés dans le secteur situé entre le chemin du Plateau et l'entrée de la Base des Forces canadiennes de Bagotville et ne permettrait pas, sur l'ensemble du tronçon, d'atteindre l'objectif du ministère des Transports du Québec quant à la capacité, la fluidité et la sécurité routière. » ;

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

« La commission constate que le schéma d'aménagement en vigueur ne prévoit pas le passage d'une autoroute reliant Chicoutimi, Laterrière et La Baie. Il favorise plutôt une réfection majeure de la route 170. » ;

« La commission prend en compte que le schéma d'aménagement date de 1987 et que le processus de révision était rendu à l'étape ultime de la consultation publique. Les nouvelles orientations d'aménagement adoptées en juin 2000 préconisent dorénavant le passage d'une autoroute pour relier Chicoutimi, Laterrière et La Baie. L'engagement de la Ville de Saguenay de reprendre à son compte le consensus établi par les anciennes villes relativement au tracé A-4 est clair. » ;

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

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

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

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

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

« La commission estime que l'entente qui lie le milieu agricole et la Ville de Saguenay à l'égard de la protection du territoire agricole mérite d'être signalée. Il importe qu'elle se traduise dans un outil de planification du territoire de la nature du schéma d'aménagement, comme la Ville de

Saguenay en a pris l'engagement formel. D'ici là, la commission souligne que l'engagement public de la Ville d'en respecter le contenu afin d'assurer la pérennité du territoire agricole constitue une garantie sérieuse. »

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

« La commission est d'avis que la question des sels de voirie mérite l'attention, compte tenu de l'information récente sur le sujet. »;

« La commission considère qu'il convient d'effectuer un suivi environnemental afin de s'assurer que l'eau potable des puits individuels ne soit pas altérée par les sels de voirie épandus sur un nouvel axe routier. Le programme de suivi environnemental devrait s'étendre sur une période de temps plus longue que les deux années prévues par le ministère des Transports du Québec, et ce, afin de permettre d'identifier une éventuelle contamination et de prendre les mesures correctives appropriées. Ce programme devrait également inclure les critères requis du ministère de l'Environnement du Québec. » ;

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

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

« La commission reconnaît qu'en dépit de la diminution du niveau sonore anticipée pour les résidents du chemin de la Grande-Anse ceux-ci pourraient être incommodés par la proximité de la route 170 déviée et par la présence d'un écran antibruit. La commission estime que le ministère des Transports du Québec devrait revoir la configuration de la route 170 déviée dans le secteur du chemin de la Grande-Anse afin de dégager suffisamment d'espace permettant un aménagement mieux intégré. Ainsi, cette zone tampon faciliterait la mise en place d'un boisé entre les résidences et l'écran antibruit. S'il s'avérait impossible de modifier le tracé de la route 170 déviée, le ministère devrait, de concert avec la Ville de Saguenay et les résidents du chemin de la Grande-Anse, travailler à améliorer l'aspect visuel du secteur. »;

« La commission reconnaît que le caractère paisible de certains secteurs traversés par l'éventuelle section de l'autoroute 70 risque d'être modifié. La commission est également sensible aux inquiétudes des gens face à une éventuelle augmentation du niveau de bruit à proximité de leur résidence. À cet égard, la commission croit que le ministère des Transports du Québec devrait appliquer les mesures d'atténuation permettant de respecter le niveau de 55

dB(A) le jour (Leq, 16 h) et de 45 dB (A) la nuit (Leq, 8 h) lorsque le climat sonore ambiant est inférieur à ces niveaux équivalents avant la mise en place d'une infrastructure routière. »;

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

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