

Annexe 15

Aspects socio-communautaires

Annexe 15

15. Aspects socio-communautaires

15.1 Méthode utilisée

La première étape de la démarche retenue fut de développer un questionnaire adapté aux impacts négatifs appréhendés tels que décrits dans l'avis de projet du Ministère des Transports du Québec. Le choix des questions fut également inspiré du *Guide méthodologique: étude sociocommunautaire*, préparé par le MTQ. Le questionnaire est ainsi conçu en 4 sections: 1) Données démographiques, 2) Connaissance du projet et du changement qu'il générera, 3) Préoccupations concernant les travaux et la sécurité, 4) Perceptions face au projet une fois complété. Le questionnaire comptait 25 questions, 21 offrant des choix de réponses et quatre questions semi-ouvertes.

La taille de l'échantillonnage fut déterminée à partir de l'inventaire du cadre bâti, qui a permis de dénombrer une cinquantaine de résidences et quelques commerces. Pour les fins de l'étude socio-communautaire, aucun commerçant n'était ciblé. La taille souhaitée de l'échantillon des résidants se situait entre 20 à 30 maisonnées. La taille réelle de l'échantillon des résidants fut de 30 maisonnées visitées ayant participé à l'enquête. Parmi toutes les maisonnées où une personne était présente lors de la visite, il n'y eut qu'un seul refus de participer à l'enquête, soit un taux de participation de 96,8%. Ceci dénote un fort intérêt de la population locale pour le projet.

Le questionnaire a été administré sur place, chez les résidants, afin de recueillir leurs perceptions et d'échanger avec eux concernant le projet. La collecte des données pour l'étude socio-communautaire fut effectuée au cours de la fin de semaine du 27 et 28 juin 2009 dans l'ensemble de la zone d'étude. Les rencontres se sont effectuées sans rendez-vous entre 12h et 19h le samedi et entre 10h et 19h le dimanche. La durée du questionnaire était d'environ 15 à 25 minutes.

15.2 Description de l'échantillon

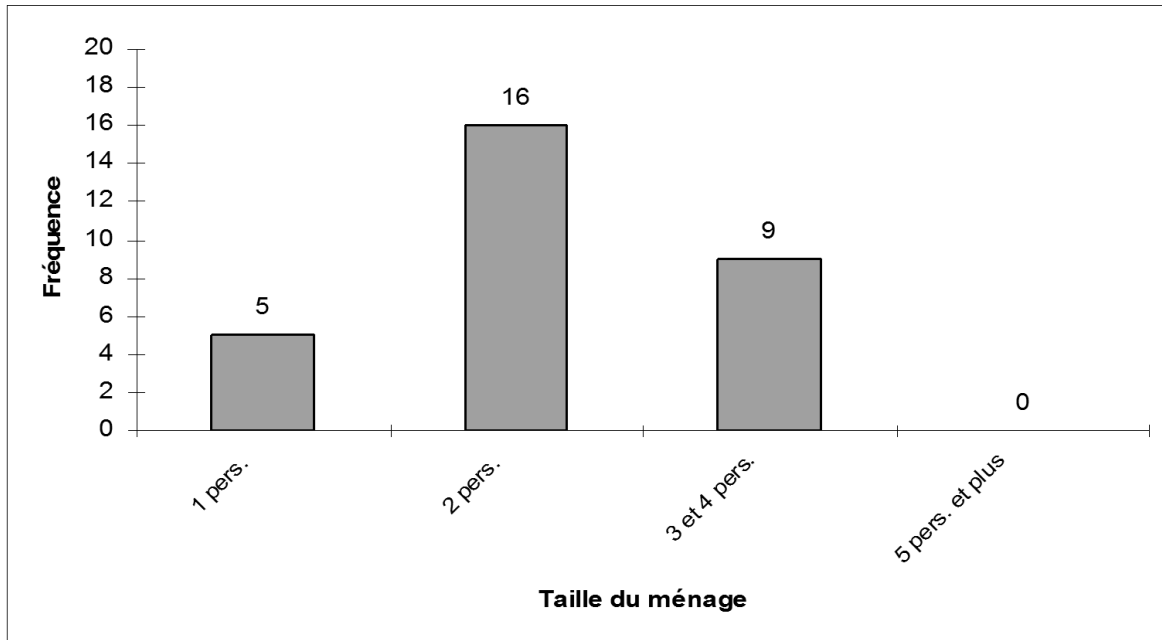
L'échantillon des résidants qui ont répondu au questionnaire au nom de leur maisonnée est présenté dans les pages qui suivent. La répartition des 30 maisonnées en fonction de leur localisation se décline en deux aspects: la proximité (moins de 100 mètres) d'une intersection de la route 293 et la subdivision de la zone d'étude. En ce qui concerne la proximité, sept des 30 maisonnées étaient considérées à proximité de l'actuelle route 293. Après analyse, cette variable n'avait aucune corrélation avec les réponses aux questions. Elle ne fut donc pas retenue. Quant aux subdivisions de la zone d'étude, elles furent créées après coup, vu un certain clivage géographique concernant certaines réponses offertes par les résidants. Trois subdivisions ont été créées: (1) le 2^e Rang Centre, un secteur quasi-urbain le long de la route 293 entre le cimetière et le poste de transformation d'énergie, (2) les 2^e Rangs Est et Ouest, un secteur comptant une moins grande densité de résidences dans la partie nord de la zone d'étude, et (3) les 3^e Rangs (Ouest, Est et Centre) un secteur ne comptant que peu de résidences situé dans la partie sud de la zone d'étude.

Quant à la répartition de l'échantillon en fonction des caractéristiques de la localisation des maisonnées, elle se décline comme suit. D'abord, un peu plus de la moitié des maisonnées visitées, soit 16, se situent dans la subdivision du 2^e Rang Centre. On retrouve 8 maisonnées dans la subdivision des 2^e Rangs Est et Ouest et 6 maisonnées du côté des 3^e Rangs. Cette répartition est présentée au tableau ci-dessous.

Subdivision	Nombre	%
2 ^e Rangs Est et Ouest	8	26,7
2 ^e Rang Centre	16	53,3
3 ^e Rang	6	20,0
Total	30	100

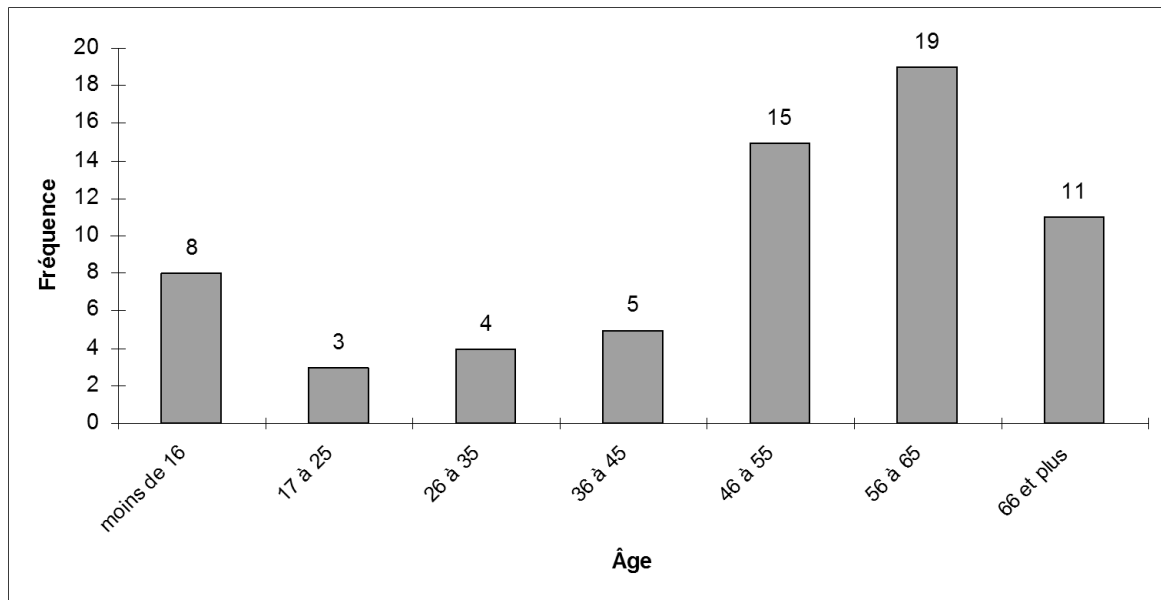
La taille des ménages des maisonnées visitées se répartit en trois catégories. Il y a 5 ménages de personne seule, 16 ménages de deux personnes et 9 ménages de trois ou quatre personnes. Aucun des ménages rencontrés ne comptait 5 personnes ou plus. La figure 15.1 illustre cette répartition.

Figure 15.1 Taille des ménages



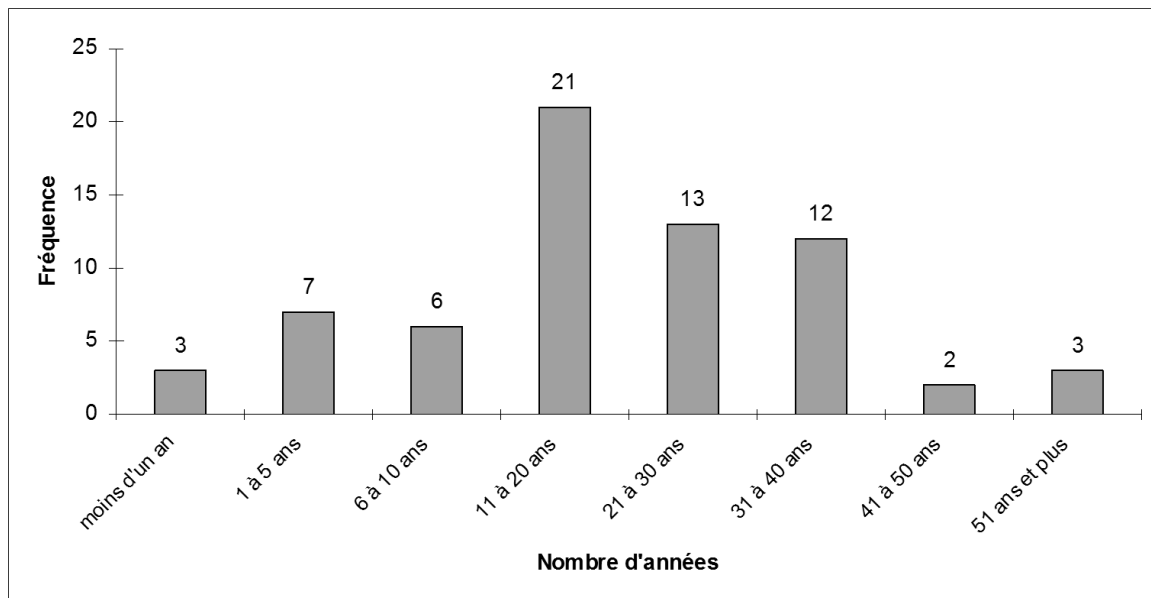
Lorsque l'on considère la répartition des 67 membres des 30 maisonnées visitées, sans grande surprise, la répartition selon le sexe est presque paritaire. On décompte une proportion de 50,7% (n=34) de femmes et de 49,3% (n=33) d'hommes. Quant à la répartition en fonction de l'âge des résidants, elle est illustrée à la figure 15.2. À la lecture de cette figure, on remarque que près de 70% des résidants de l'échantillon ont 46 ans ou plus. La population de la zone d'étude est vieillissante; il n'y a que 8 personnes de moins de 16 ans.

Figure 15.2 Âge des résidents



Quant à la répartition des résidents en fonction du nombre d'années de résidence dans la localité, elle est illustrée à la figure 15.3. On y remarque que le plus important groupe est celui résidant dans leur communauté depuis 11 à 20 ans avec une proportion valide de 31,3%, soit 21 résidents, tandis qu'à l'opposé, le plus petit groupe est celui des 41 à 50 ans avec 3%, soit 2 résidents.

Figure 15.3 Nombre d'années de résidence



En ce qui concerne la possession ou non de véhicule motorisé, 77,8% des personnes interrogées possèdent un véhicule motorisé. Les 22,2% restant sont principalement formés d'enfants et de jeunes de moins de 16 ans vivant avec leurs parents. La figure 15.4 représente cette proportion. Parmi les quelque 49 propriétaires de véhicule motorisé, la quasi-totalité d'entre eux (98,1%) utilisent la route 293 dans la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges. Lorsqu'on regroupe les

fréquences d'utilisation par plage, on constate que près de 40% des résidents interrogés l'utilisent quotidiennement et qu'environ le quart d'entre eux utilisent la route 293 une à deux fois par semaine. Les figures 15.5 et 15.6 illustrent respectivement l'utilisation et la fréquence d'utilisation de la route 293.

Figure 15.4 Possession d'un véhicule motorisé

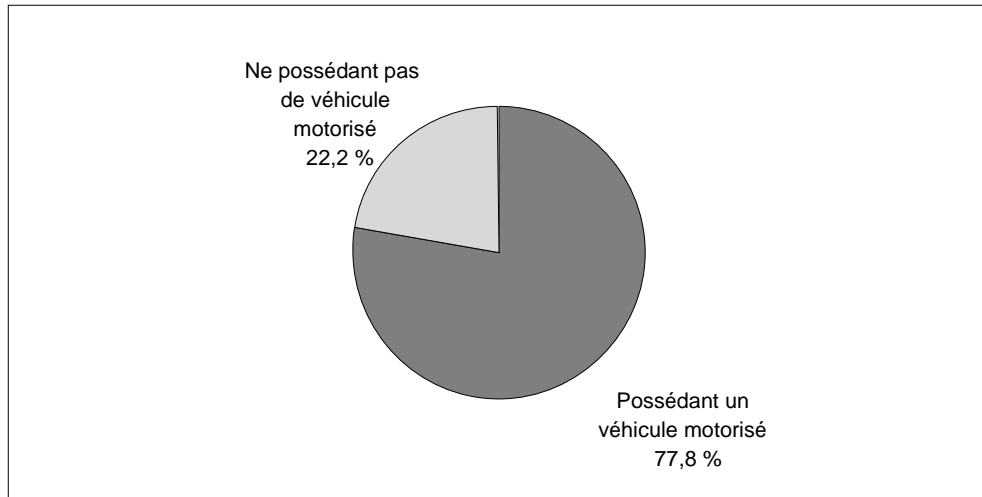


Figure 15.5 Utilisation de la route 293

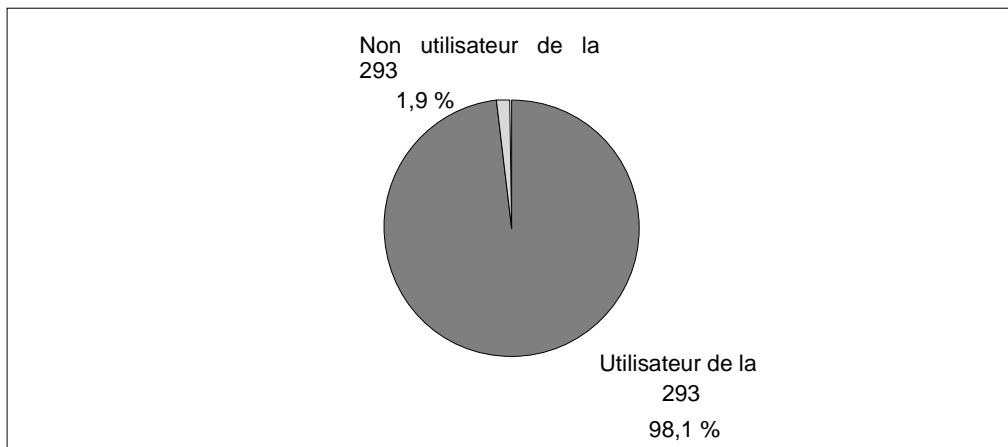
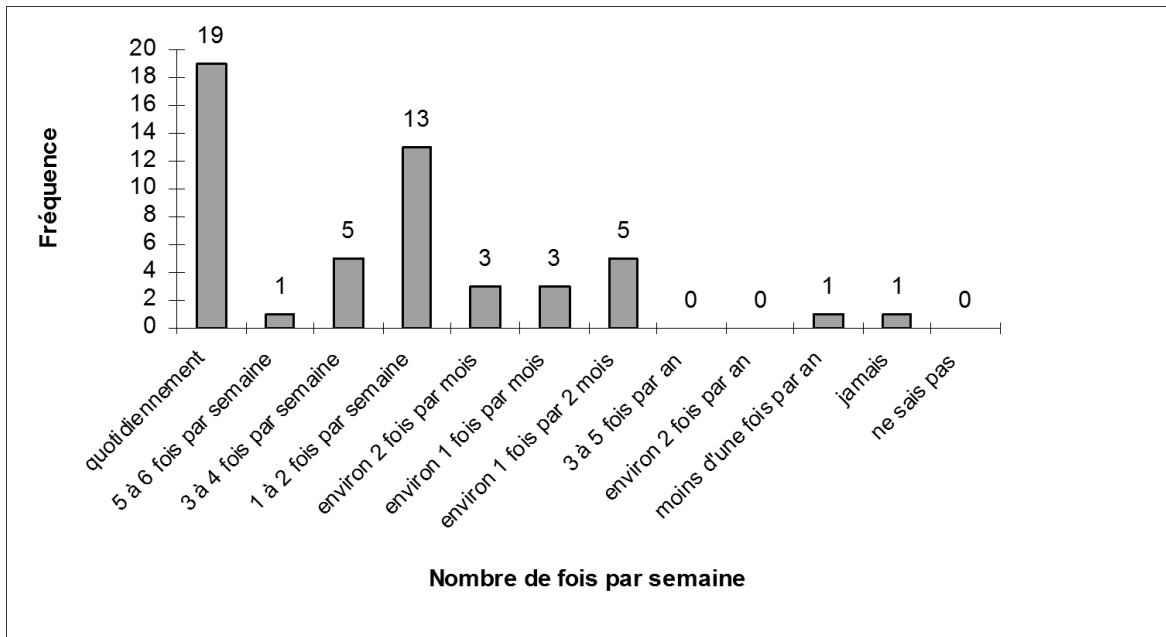


Figure 15.6 Fréquence d'utilisation de la route 293



Les raisons d'utiliser la route 293 sont variées. Les plus populaires parmi les choix proposés sont le divertissement (31,0%), le travail et les affaires (25,0%), les visites familiales (23,8%) et le magasinage (17,9%). On constate à la lecture de la figure 15.7 qu'un seul répondant a indiqué une autre raison que celles proposées pour l'utilisation du tronçon étudié de la route 293, soit les visites à l'hôpital et autres déplacements pour des raisons de santé. La figure 15.8 illustre de son côté la proportion des gens utilisant la route 293 seul, en famille ou avec des amis. On constate que la très forte majorité des résidents rencontrés utilisent la route 293 seul (58,3%) ou en famille (38,3%).

Figure 15.7 Raisons d'utilisation de la route 293

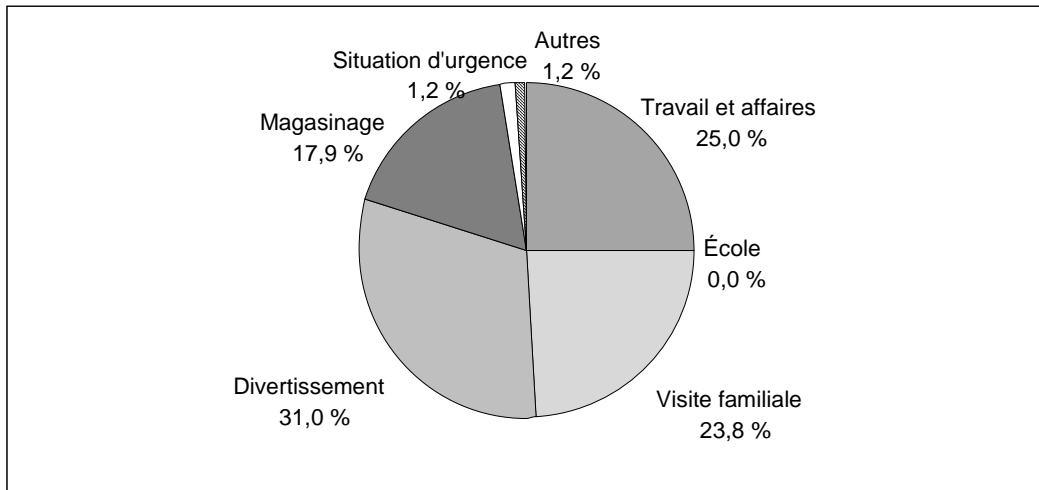
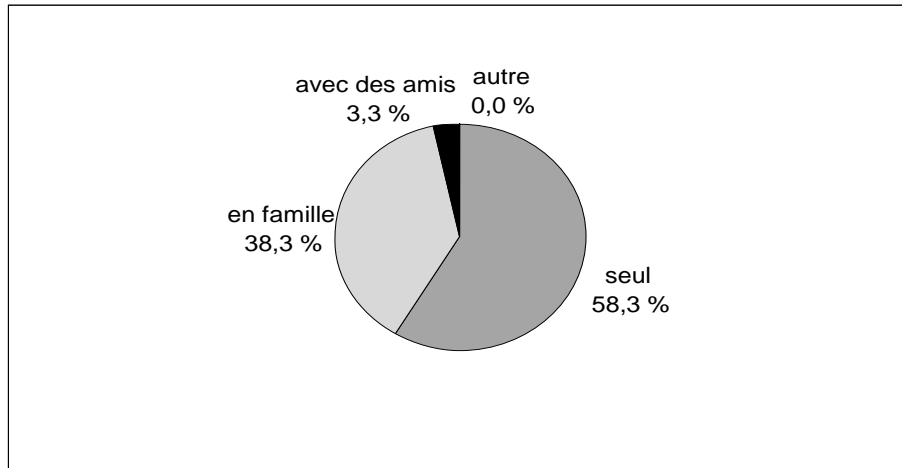


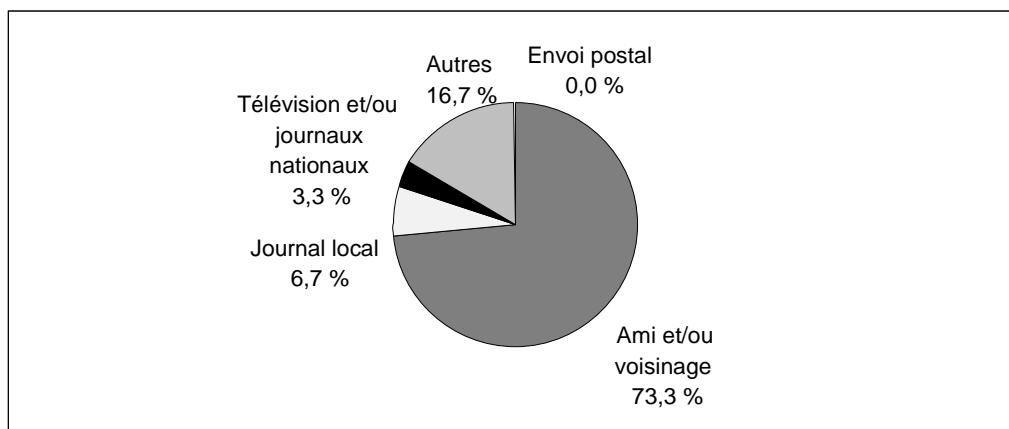
Figure 15.8 Groupes de personnes utilisant la route 293



15.3 Connaissance du projet et du changement anticipé

Lorsque les répondants ont été interrogés afin de savoir s'ils connaissaient l'existence du projet de reconstruction de la route 293 à Notre-Dame-des-Neiges, une très forte majorité des résidants, soit 28 sur 30, en avaient entendu parler. Pour une grande majorité de répondants, leur source d'information sur le projet était « le bouche à oreille », c'est-à-dire les amis et le voisinage dans une proportion de 73,3%. La seconde source d'information en importance est autre que les choix proposés. Certains ont indiqué qu'ils avaient entendu parler du projet par des gens venus sur leur terrain effectuer des « tests d'eau » et d'autres ont indiqué être informés par leur implication dans les affaires municipales. La répartition des proportions des sources d'information sur le projet est présentée à la figure 15.9. Deux résidants n'avaient jamais entendu parler du projet de reconstruction de la route 293: un aurait aimé en entendre parler, alors que l'autre répondant ne savait pas s'il aurait souhaité en entendre parler.

15.9 Sources d'information des résidants sur le projet de reconstruction de la 293



Comme une forte proportion des répondants ont indiqué qu'ils avaient entendu parler du projet par le « bouche à oreille », il est intéressant de cerner ce qu'ils savent du projet. Lors de l'enquête, les réponses allaient d'un extrême à l'autre; du classique « on ne sait pas grand-chose » à un ferme « c'est officiel, la route sera construite. » Plusieurs répondants ont

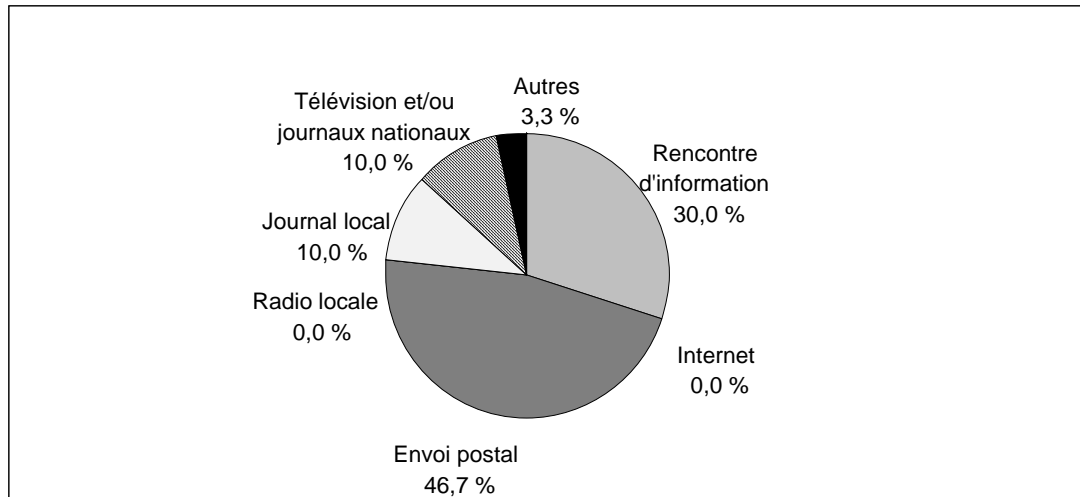
spontanément répondu qu'on allait « éliminer les courbes dangereuses », particulièrement les résidants du 3^e Rang. Un répondant a même dit que l'objectif de la reconstruction de la route était de faciliter le déneigement. Quelques résidants affirmaient connaître le tracé de la nouvelle route 293, mais plusieurs d'entre eux spéculaient sur un tracé potentiel. Ce sont les résidants du haut du 2^e Rang Centre qui expriment le plus clairement un tracé: « la route passera derrière nos maisons ». Certains affirment qu'elle passera derrière la « montagne », tandis que d'autres croient qu'elle passera devant la « montagne ». L'un de ceux qui mentionnaient que la route passerait entre leur maison et la « montagne » indiquait qu'il y aurait des arbres plantés entre la route et leur maison afin d'atténuer le bruit. Quelques-uns mentionnent également que la nouvelle route 293 passerait sur des terres agricoles qui devraient être expropriées.

L'expropriation de certaines maisons fut un sujet abondamment mentionné par les répondants. Au moins quatre résidants ont clairement exprimé la crainte que leur maison soit expropriée. Quelques autres ont exprimé une inquiétude générale face aux expropriations. Parmi les quatre répondants se sentant particulièrement visés par une expropriation potentielle, les inquiétudes concernaient le déménagement et tous les désagréments qui l'entoure, la perte de leur jardin, les dommages causés à la maison si on la déplace ou encore l'idée de devoir trouver un nouveau terrain ou carrément une nouvelle maison. Au moins le tiers des répondants ont abordé les expropriations, souvent en exprimant une empathie envers les personnes qui risquent d'être affectées.

Une autre inquiétude qui a été fréquemment exprimée par les résidants du 2^e Rang Centre concerne l'eau potable. Certains craignent que les travaux de construction et le dynamitage fassent baisser la nappe phréatique, et conséquemment qu'il y ait un impact important sur la qualité et la quantité d'eau de leur puits artésien. L'un d'eux affirmait avoir entendu une rumeur « qu'ils veulent monter l'aqueduc et l'égout jusqu'en haut de la côte »; un autre affirme qu'un nouveau tracé « permettrait de collaborer à un projet d'aqueduc et d'égout pour le 2^e Rang Centre. »

En ce qui concerne la meilleure manière d'informer les résidants, la répartition des réponses indique une préférence envers deux modes de communication proposés. D'abord, 46,7% des résidants estiment que les envois postaux constituent la meilleure manière de les informer, tandis que 30% d'entre eux préfèrent des rencontres d'information, de type assemblée publique. Il est à noter qu'une personne, inquiète d'être expropriée, a exprimé le besoin de rencontre individuelle pour les personnes les plus touchées. Quelques-uns ont mentionné certains éléments qu'ils aimeraient retrouver dans un envoi postal: une carte avec le tracé proposé, le nom d'une personne contact s'ils ont des questions ou encore une adresse courriel pour transmettre des suggestions. La répartition des meilleures manières d'informer les répondants est illustrée à la figure 15.10.

Figure 15.10 Meilleures manières d’informer les résidents



Lorsque l'on demande aux résidents si le projet aura un impact positif ou négatif sur la sécurité routière du secteur, tous les répondants, sauf un, ont indiqué que l'impact serait positif. La seule personne n'ayant pas répondu par l'affirmative était indécise et indiqua qu'elle ne savait pas quel serait l'impact. Quant aux raisons derrière cette unanimité, elles ne sont pas très variées. Un très grand nombre de résidents ont expliqué que l'élimination des courbes dangereuses serait l'aspect le plus positif de la reconstruction de la route 293. Cependant, quelques-uns des répondants ont souligné que lorsque les routes sont plus droites, les automobilistes roulent beaucoup plus vite, ce qui amenait un impact négatif de la reconstruction de la route. D'ailleurs, ils ont été nombreux également à mentionner la vitesse actuelle des automobilistes et motocyclistes sur la route 293 dans le secteur semi-urbain du 2^e Rang Centre. Quelques-uns ont d'ailleurs mentionné qu'une nouvelle route favorisera la sécurité des enfants sur le 2^e Rang Centre par la réduction du trafic et de la vitesse. Parmi les autres impacts positifs mentionnés, on retrouve: la meilleure visibilité aux intersections et la facilitation de l'entretien hivernal. L'impact négatif souvent mentionné fut l'augmentation de la vitesse sur la nouvelle route et plusieurs soulignaient l'importance qu'il y ait un contrôle approprié par les policiers.

Lorsque l'on cherche à cerner sur quels éléments la reconstruction de la route 293 aura un impact majeur, les réponses sont variées. Il est à noter qu'ici les répondants pouvaient sélectionner plus d'une réponse et la figure 15.11 illustre la répartition de la perception des impacts. On constate que sur les 52 réponses choisies pour cette question, 32,7% des choix s'arrêtent sur « la sécurité routière », le deuxième choix le plus populaire est « les résidents du secteur » avec 23,1%. Il est à noter que 5 répondants, soit 9,6%, indiquent qu'il n'y aura aucun impact dû à la reconstruction de la route 293, tandis qu'autant d'entre eux ont proposé d'autres réponses, soit l'expropriation des maisons et la diminution de la qualité de l'eau potable par les puits artésiens. Il est à noter que ces 5 répondants résident sur le 2^e Rang Centre. Parmi ceux qui supposent qu'il y aura des impacts, il leur fut demandé d'identifier l'impact le plus important de la reconstruction de la route. Les résultats à cette question sont illustrés à la figure 15.12. L'impact sur « la sécurité routière » demeure le plus souvent mentionné avec 68,2% des réponses valides. Cela concorde avec les choix d'impacts majeurs; les autres choix proposés obtiennent des scores beaucoup plus faibles. Cependant, il est à noter que 4 des 5 répondants du 2^e Rang Centre ayant indiqué une préoccupation pour la qualité de l'eau potable et l'expropriation ont répondu qu'il s'agissait pour eux de l'impact le plus important.

Figure 15.11 Impacts majeurs de la reconstruction de la route 293

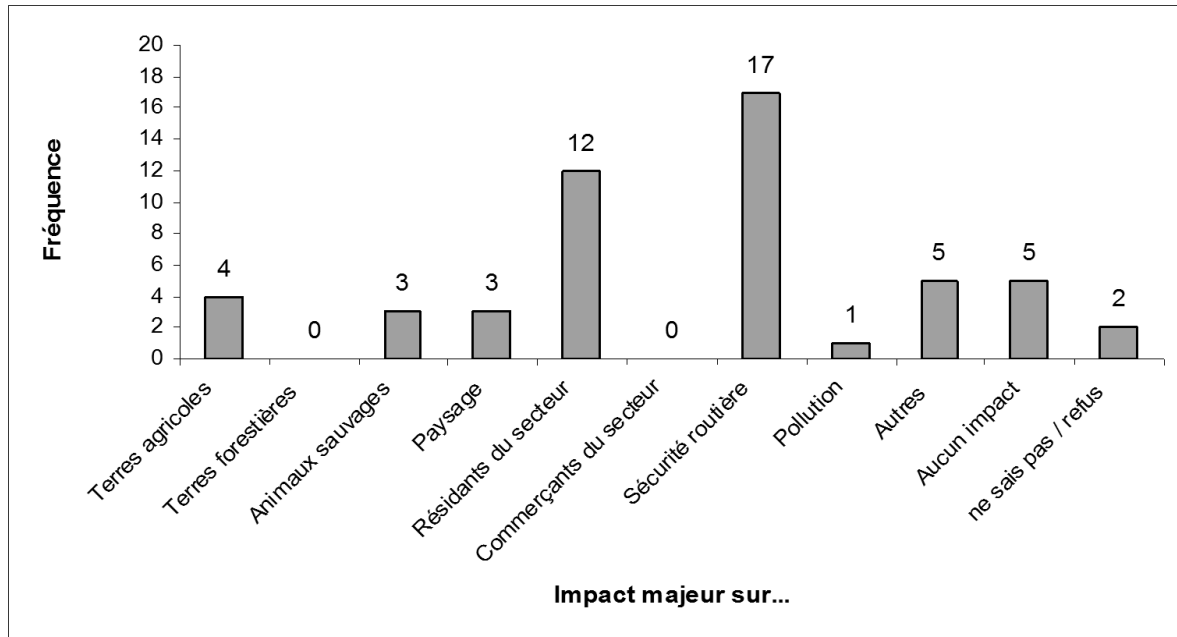
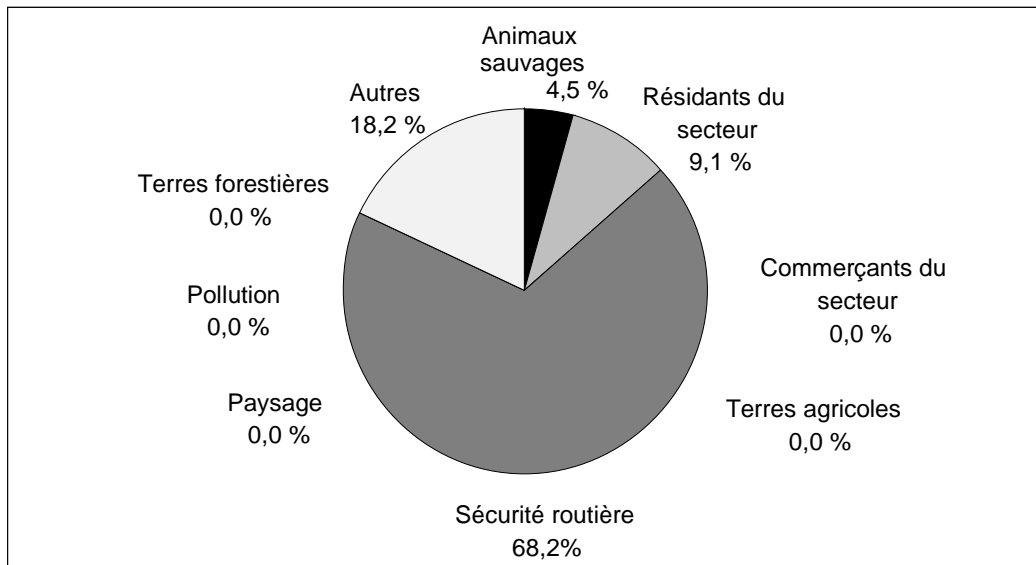


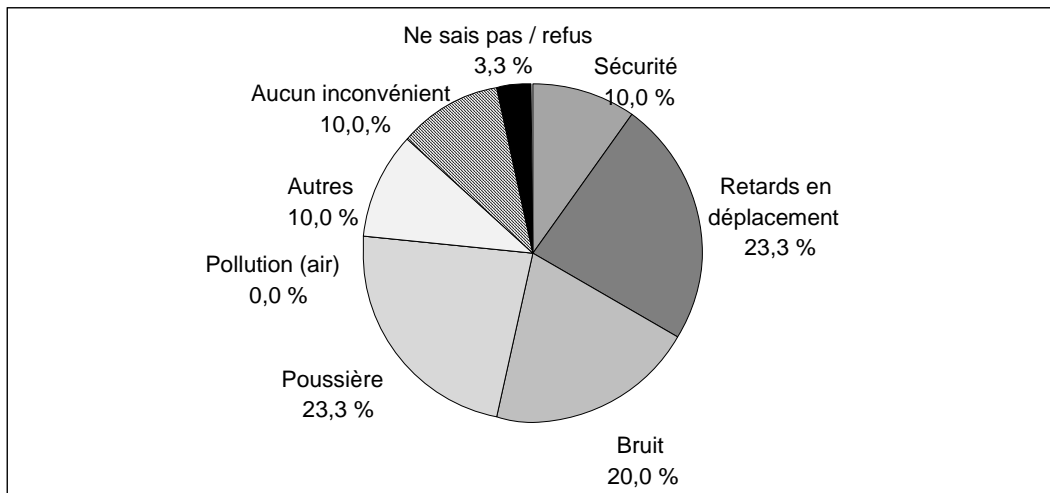
Figure 15.12 Impact le plus important de la reconstruction de la route 293



15.4 Préoccupations concernant les travaux et la sécurité

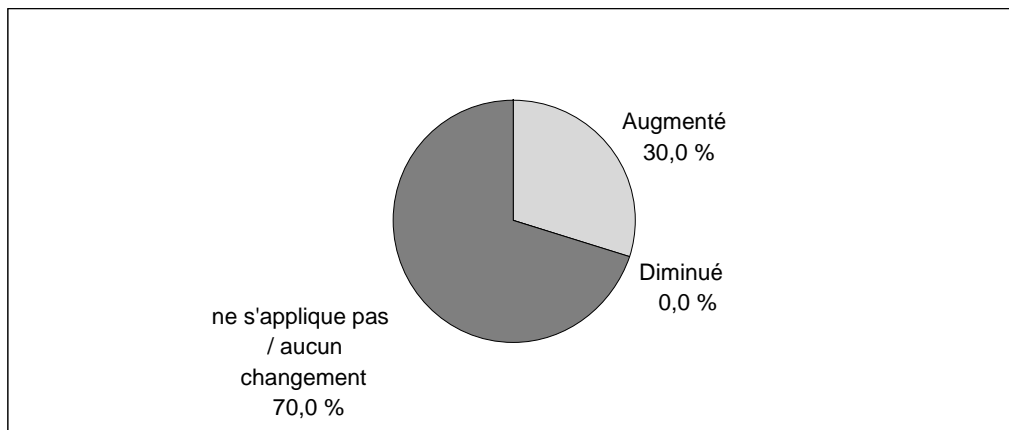
Les préoccupations concernant les travaux furent abordées en précisant aux répondants qu'ils pouvaient répondre selon ce qu'ils savaient du projet au moment de l'entretien. La répartition des inconvénients est plutôt variée; la figure 15.13 illustre cette répartition. Les deux plus grands inconvénients des travaux de construction mentionnés par les résidents ayant participé à l'enquête concernent les retards dans les déplacements et la poussière (23,3%), suivi du bruit avec 20% des réponses. Parmi les autres inconvénients soulignés, on dénote le dynamitage et, une fois de plus, l'expropriation et le déménagement de maisons. Il est à signaler que 10% des résidents rencontrés estiment qu'il n'y aura aucun inconvénient notable pendant les travaux.

Figure 15.13 Plus grand inconvénient des travaux pour les résidants



L'un des deux grands inconvénients anticipés par les répondants concerne les retards dans les déplacements. Cependant, lorsqu'on a demandé aux résidants s'ils croient que leur temps de déplacement sera augmenté ou diminué pendant les travaux, 70% des répondants indiquent qu'il n'y aura aucun changement ou que cela ne s'applique pas à eux. 30% d'entre eux croient qu'il y aura augmentation, tandis qu'aucun estime qu'il y aura diminution de leur temps de déplacement. Cette répartition est illustrée à la figure 15.14.

Figure 15.14 Temps de déplacement des résidants pendant les travaux



Les travaux de reconstruction de la route 293 pourraient avoir un impact sur la circulation au sein de la zone d'étude. Lorsque questionnés sur le ralentissement potentiel de la circulation pendant les travaux, 59,3% des résidants ont indiqué qu'il y aurait ralentissement par opposition à 40,7% d'entre eux qui croient qu'il n'y aura pas de ralentissement de la circulation. Concernant l'augmentation du trafic lourd, c'est-à-dire l'augmentation du nombre de camions, 78,6% des résidants indiquent qu'il y aura augmentation, face à 21,4% d'entre eux qui indiquent qu'il n'y aura pas de changement. Ces répartitions sont illustrées aux figures 15.15 et 15.16.

Figure 15.15 Ralentissement anticipé de la circulation

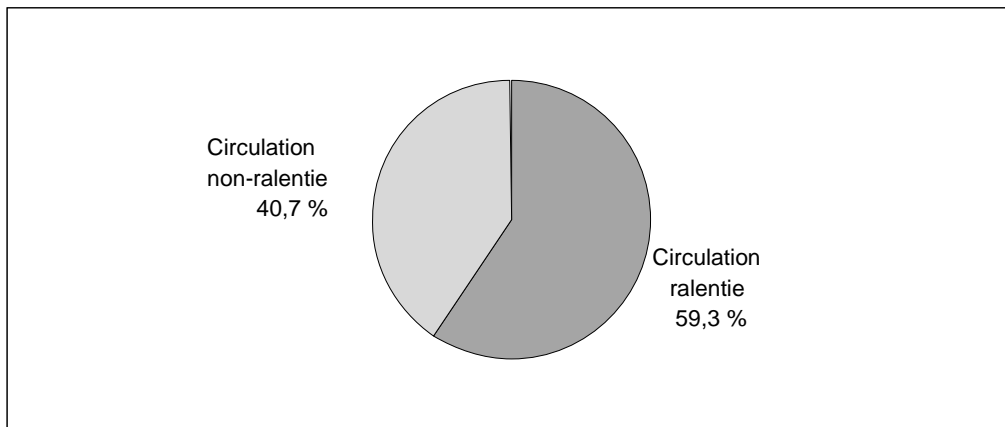
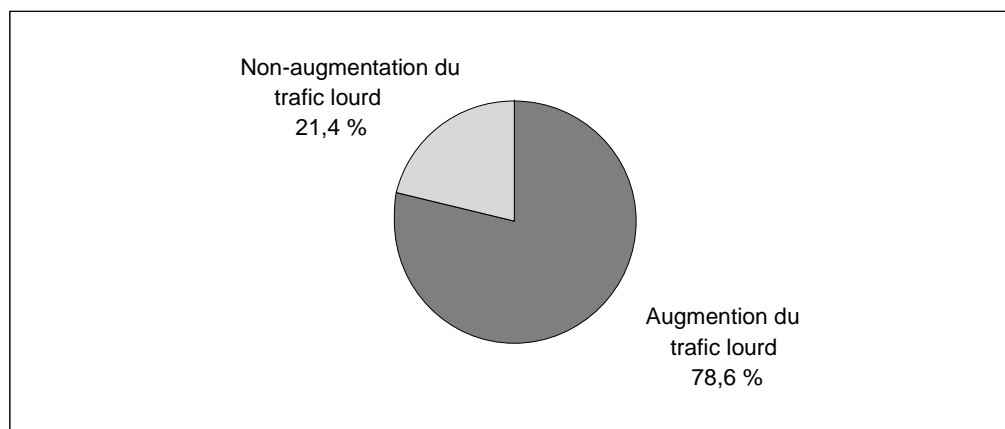


Figure 15.16 Augmentation du trafic de véhicules lourds



Au sujet de la signalisation annonçant les travaux, la question posée cherchait à déterminer si la signalisation normalement mise en place aux abords des chantiers routiers sera suffisante pour maximiser la sécurité durant les travaux de reconstruction de la route 293. Sur ce point, un très grand nombre de répondants (93,3%) croient que la signalisation est suffisante par opposition à seulement 6,7% qui l'estiment insuffisante. Il est intéressant de noter que certains résidants avaient des commentaires sur ce sujet, même s'ils n'étaient pas sollicités. Quelques-uns ont mentionné que la signalisation pourrait être encore plus à l'avance et que l'on pourrait aussi ajouter des feux de circulation avec minuterie. Cependant, plusieurs soulignent l'importance du respect de la signalisation en place par les automobilistes et de l'importance d'une présence policière pour s'en assurer.

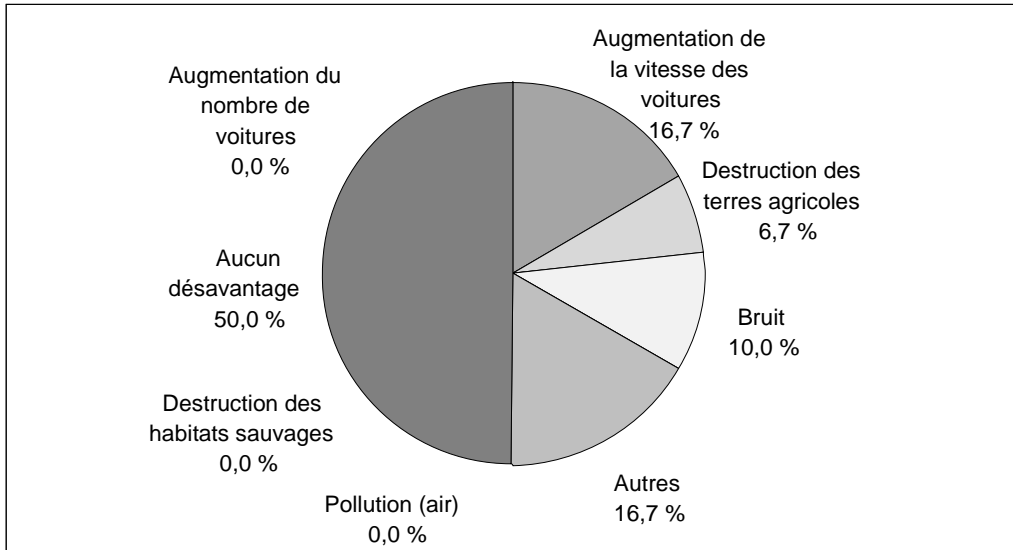
15.5 Perceptions face au projet une fois complété

La dernière partie de l'entretien avec les répondants était présentée comme une projection dans le futur où la route 293 à Notre-Dame-des-Neiges était reconstruite et utilisée. Ici, un clivage marqué s'est dessiné: la quasi-totalité des résidants rencontrés, soit 93,3%, ont choisi l'accroissement de la sécurité comme avantage, alors que les autres ont indiqué qu'il n'y avait aucun avantage à reconstruire cette route.

À l'opposé, lorsqu'interrogés sur le plus grand désavantage de la reconstruction de la route 293, 60% des répondants estiment qu'il n'y a aucun désavantage à cette reconstruction.

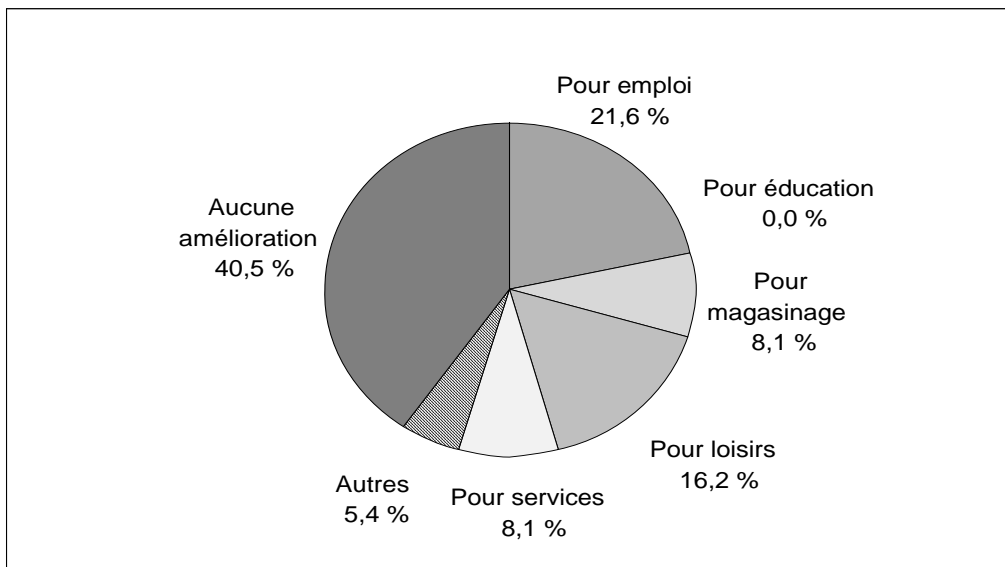
L'augmentation de la vitesse des voitures, ainsi que les autres désavantages, tels que les risques anticipés concernant la qualité de l'eau potable et les possibles expropriations retiennent l'attention. La figure 15.17 illustre cette répartition.

Figure 15.17 Plus grand désavantage de la reconstruction de la route 293



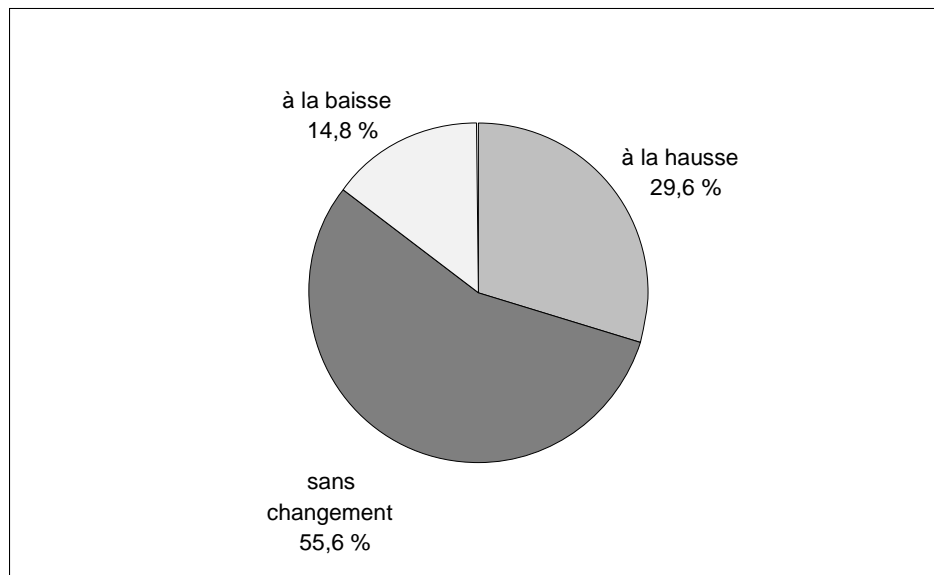
Du côté des améliorations anticipées pour les déplacements, 40,5% des résidents rencontrés ont indiqué qu'ils ne prévoyaient aucune amélioration dans leurs déplacements dû à la reconstruction de la route 293. Malgré que les améliorations anticipées soient de faibles importances, l'amélioration la plus importante pour les déplacements concerne les déplacements pour l'emploi (21,6%), suivi des déplacements pour les loisirs avec 16,2%. La figure 15.18 illustre la répartition des améliorations dans les déplacements.

Figure 15.18 Amélioration dans les déplacements



Lorsqu'interrogés sur le changement potentiel de la valeur de leur propriété suite à la reconstruction de la route 293, 55,6% des résidents affirment qu'il n'y aura aucun changement. La répartition des changements anticipés à la valeur de la maison est illustrée à la figure 15.19. Au-delà de cette répartition à l'intérieur de la zone d'étude, il est intéressant de souligner que la plus forte proportion de résidents qui estiment que leur propriété changera de valeur à la hausse est située en bordure du 2^e Rang Centre. Un répondant expliquait sa réponse par l'amélioration de l'accès à la ville de Trois-Pistoles. Les répondants estimant que la valeur de leur propriété baisserait à cause de la reconstruction de la route 293 sont précisément ceux qui craignent l'expropriation de leur maison.

Figure 15.19 Changement à la valeur de la propriété



Concernant l'impact économique pour leur secteur, 53,6% des résidents interrogés estiment qu'il sera positif et 46,4% estiment qu'il sera neutre. Aucun n'estime qu'il soit négatif. Les aspects positifs soulignés comprennent le développement immobilier et commercial qui sera facilité par une nouvelle route. Plusieurs parlent de développements résidentiels potentiels car le 2^e Rang Centre deviendra un « coin tranquille avec vue sur le fleuve ». D'ailleurs certains mentionnent qu'une contribution financière du ministère des Transports du Québec serait bienvenue afin de permettre l'installation d'un réseau d'aqueduc et d'égout; de telles infrastructures favoriseraient le développement immobilier et conséquemment une augmentation des revenus de taxation de la municipalité. Quelques répondants mentionnent aussi que « une belle route, c'est mieux pour le camionnage et le transport. » Lorsqu'interrogés sur l'impact économique pour eux, ils sont 63,3% à croire qu'il sera neutre, 26,7% à croire qu'il sera positif et 10% à croire qu'il sera négatif. Il est à noter que les personnes craignant une expropriation sont celles ayant indiqué un impact négatif. Les figures 15.20 et 15.21 illustrent ces répartitions.

Figure 15.20 Impacts économiques anticipés pour le secteur

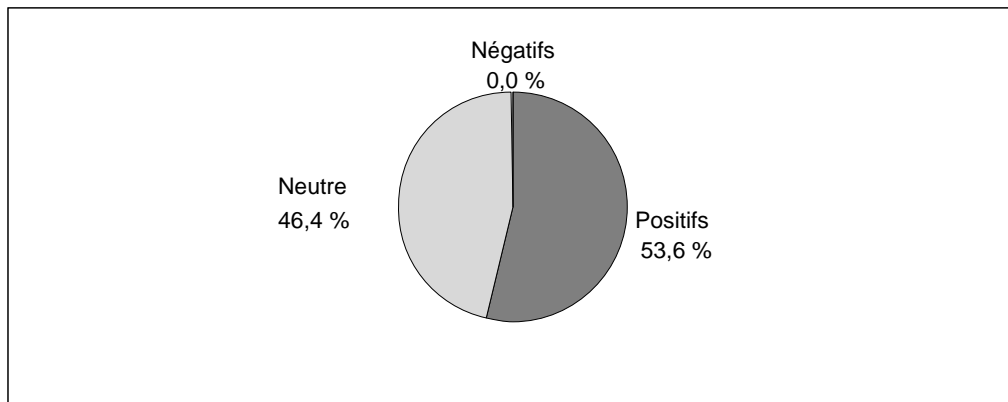
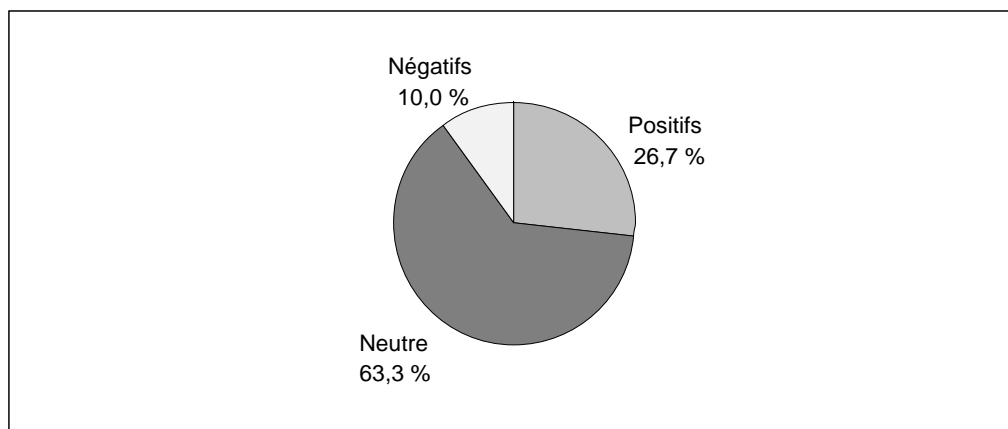


Figure 15.21 Impacts économiques anticipés pour les résidants



15.6 Autres perceptions et préoccupations exprimées

À la fin de chaque entretien, les répondants se voyaient offrir l'opportunité de fournir d'autres commentaires concernant le projet. L'eau potable est l'enjeu qui revenait le plus souvent. Plusieurs se questionnaient sur l'impact des travaux sur leur puits artésien et souhaitent obtenir des réponses du ministère des Transports ou de la municipalité avant le début des travaux. Comme l'exprimait un répondant, pour de nombreux résidants du 2^e Rang Centre, « la reconstruction de la route 293 est une opportunité de construire l'aqueduc et de permettre le développement immobilier à Notre-Dame-des-Neiges. » Plusieurs des répondants qui s'exprimaient en ce sens mentionnaient également leur insatisfaction face aux élus municipaux actuels dans ce dossier. Un répondant l'exprimait ainsi: « le maire ne veut pas de rencontre publique, car les gens veulent l'aqueduc et le maire ne veut pas. »

D'autres inconvénients ont également été mentionnés par les répondants à cette question. Pour un résidant du 2^e Rang Centre, la nouvelle route coupera son accès à la « montagne », où il pratique certains loisirs comme la raquette et le VTT. Certains résidants du 2^e Rang Centre insistent également sur les bruits de routes qui seront accrus, car ils auront une route de chaque côté de leur maison. Quelques-uns mentionnent que la hauteur de la nouvelle route pourrait avoir un impact négatif important pour certaines maisons dans le bas de la côte près du bureau municipal. Certains répondants proposent carrément un tracé pour la nouvelle route 293, soit du côté de la rue Richard vers le 3^e Rang. Les commentaires les plus angoissés provenaient des

résidents qui craignent d'être expropriés. La plupart d'entre eux reprenaient les commentaires présentés précédemment en exprimant leur désir d'être écoutés et entendus par « le gouvernement ». Ils exprimaient tous explicitement leur désir d'avoir plus d'information sur le projet et les risques d'expropriation. D'ailleurs, plusieurs résidents souhaitaient plus d'information, même s'ils ne craignent pas une expropriation.

Des commentaires positifs à propos de la reconstruction de la route 293 ont également été mentionnés. Les enjeux concernant la sécurité sont revenus souvent. Quelques-uns ont souligné l'importance de la diminution du trafic sur le 2^e Rang Centre et que la nouvelle route sera bénéfique pour le camionnage. Aussi, ceux qui avaient une vision positive du projet concluaient presque systématiquement avec le souhait que le projet soit entrepris et complété rapidement.