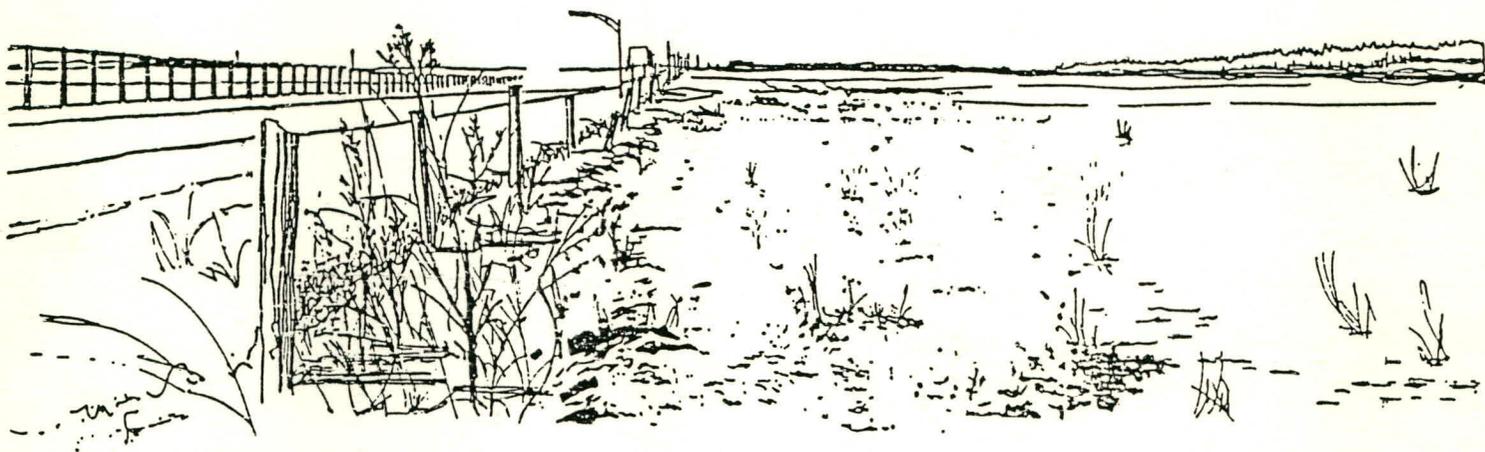




Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de la circulation
et aménagements



Étude d'impact social

Liaison routière
Sainte-Luce — Mont-Joli

CANQ
TR
GE
CA
248

Urbatique Inc.
61 D'Auteuil
Québec, Qué.
G1R 4C2

Mai 1991

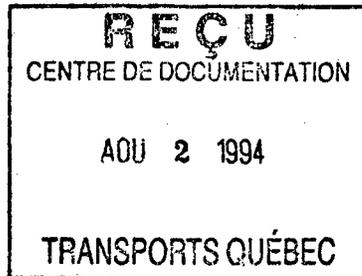
335795

ÉTUDES D'IMPACT SOCIAL

LIAISON ROUTIERE

SAINTE-LUCE/MONT-JOLI

URBATIQUE INC.



MAI 1991

Doc. Gen. - Mon

CAND

TR

GE

CA

248

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

Équipe de travail

Étude supervisée par:

Madame Carolle Bouchard, anthropologue
en collaboration avec monsieur Gaétan Roy, agronome
Service de l'environnement
Ministère des Transports

Recherche réalisée et rédigée par:

Étienne LaBillois, sociologue
Groupe URBATIQUE inc.

Collaborateurs--Groupe URBATIQUE inc.:

Jacques Deschênes, biologiste
Linda Landry, aménagiste
Jean-François Pouliot, agent de recherche
Josée Lesage, technicienne en graphisme
Claude Guérin, technicien en cartographie

Directeur du projet:

Jean-Paul Gravel, économiste-urbaniste

AVIS

Le générique masculin est utilisé sans aucune discrimination mais uniquement pour alléger la forme du texte.

TABLE DES MATIERES

Introduction	1
Chapitre 1: Problématique et méthodologie	3
<u>1.1 Problématique</u>	3
<u>1.2 Objectifs visés</u>	3
<u>1.3 Secteurs à l'étude</u>	4
<u>1.4 Méthodologie</u>	4
<u>1.4.1 Observation documentaire</u>	5
<u>1.4.2 Observation directe</u>	6
<u>1.4.3 Questionnaire d'enquête</u>	6
<u>1.4.4 Entretien semi-dirigé</u>	6
<u>1.5 Description du milieu</u>	7
Chapitre 2: Profil-inventaire	9
<u>2.1 Profil socio-économique de la population</u>	9
<u>2.2 Profil socio-démographique de la population</u>	11
<u>2.3 Profil socio-démographique des répondants</u>	12
<u>2.4 Réseaux de sociabilité</u>	13
<u>2.5 Réseaux de parenté</u>	15
<u>2.6 Activités socio-communautaires</u>	16
<u>2.7 Utilisations du territoire</u>	18
<u>2.8 Évaluation, a priori, du projet par les répondants</u>	23
<u>2.8.1 Les perceptions</u>	23
<u>2.8.2 Les opinions</u>	24
<u>2.8.3 Les améliorations attendues ou souhaitées</u>	26
Chapitre 3: Faisabilité sociale du projet	29
<u>3.1 Appartenance au milieu</u>	30
<u>3.1.1 Situation actuelle</u>	30
<u>3.1.2 Analyse</u>	31
<u>3.2 Aménagement</u>	32

3.2.1	<u>Situation actuelle</u>	32
3.2.2	<u>Analyse</u>	32
3.3	<u>Circulation et bruit</u>	33
3.3.1	<u>Situation actuelle</u>	33
3.3.2	<u>Analyse</u>	35
3.4	<u>Nuisances causées par la circulation sur certaines activités</u>	36
3.4.1	<u>Situation actuelle</u>	37
3.4.2	<u>Analyse</u>	37
3.5	<u>Nuisances causées par certains facteurs reliés à la circulation</u>	38
3.5.1	<u>Situation actuelle</u>	38
3.5.2	<u>Analyse</u>	38
Chapitre 4:	Impacts sociaux anticipés	41
4.1	<u>Impacts positifs</u>	42
4.1.1	<u>Répercussions socio-économiques</u>	42
4.1.2	<u>Répercussions spatiales</u>	43
4.1.3	<u>Répercussions socio-communautaires</u>	45
4.2	<u>Impacts négatifs</u>	46
4.2.1	<u>Répercussions socio-économiques</u>	47
4.2.2	<u>Répercussions spatiales</u>	49
4.2.3	<u>Répercussions socio-communautaires</u>	51
Chapitre 5:	Chronologie des impacts	53
5.1	<u>Pondération des impacts</u>	54
5.2	<u>Faisabilité sociale globale du projet</u>	57
5.3	<u>Chronologie des impacts négatifs et mesures d'atténuation suggérées</u>	59
Conclusion	67
Références bibliographiques	69
Annexes	71

Liste des annexes

	<u>Page</u>
- <u>Annexe 1</u> : Données sur la population et sur les répondants.....	71
- <u>Annexe 2</u> : Liste des organismes socio-communautaires, culturels et sportifs de Mont-Joli.....	109
- <u>Annexe 3</u> : Liste des organismes socio-communautaires et municipaux de Luceville.....	112
- <u>Annexe 4</u> : Liste des organismes socio-communautaires et municipaux de Sainte-Flavie.....	113
- <u>Annexe 5</u> : Liste des organismes socio-communautaires et municipaux de Sainte-Luce.....	114
- <u>Annexe 6</u> : Questionnaires.....	115
- <u>Annexe 7</u> : Liste des commerces les plus achalandés selon la municipalité.....	145
- <u>Annexe 8</u> : Tableau synoptique des perceptions, opi- nions et modifications attendues ou souhaitées.....	147

Liste des figures

	<u>Page</u>
- <u>Figure 1</u> : Plan de localisation.....	149
- <u>Figure 2</u> : Principales caractéristiques du milieu- Luceville.....	151
- <u>Figure 3</u> : Principales caractéristiques du milieu- Sainte-Luce.....	153
- <u>Figure 4</u> : Principales caractéristiques du milieu- Sainte-Flavie.....	155
- <u>Figure 5</u> : Principales caractéristiques du milieu- Mont-Joli.....	157
- <u>Figure 6</u> : Principales caractéristiques du milieu- Saint-Jean-Baptiste.....	159
- <u>Figure 7</u> : Projets de développement industriel et commercial sur les terrains de l'aéroport....	161

Liste des graphiques

	<u>Page</u>
- <u>Graphique 1</u> : Population active de 15 ans et plus selon la municipalité, 1986.....	71
- <u>Graphique 2</u> : Revenu familial brut de la population, 1986.....	71
- <u>Graphique 3</u> : Type de logement occupé par la population, 1986.....	72
- <u>Graphique 4</u> : Mode d'occupation du logement par la population, 1986.....	72
- <u>Graphique 5</u> : Age de la population, 1986.....	73
- <u>Graphique 6</u> : Degré de scolarité de la population, 1986.....	73
- <u>Graphique 7</u> : Statut civil de la population, 1986.....	74
- <u>Graphique 8</u> : Taille des ménages de la population, 1986.....	74
- <u>Graphique 9</u> : Nombre d'enfant à la maison pour la population, 1986.....	75
- <u>Graphique 10</u> : Répartition des répondants selon l'âge...	75
- <u>Graphique 11</u> : Répartition des répondants selon l'état civil.....	76
- <u>Graphique 12</u> : Nombre de répondants ayant des enfants à charge selon la catégorie d'âge.....	76
- <u>Graphique 13</u> : Nombre de répondants ayant une personne à charge.....	77
- <u>Graphique 14</u> : Type de logement occupé par les répondants.....	77
- <u>Graphique 15</u> : Mode d'occupation du logement par les répondants.....	78
- <u>Graphique 16</u> : Degré de scolarité des répondants par cycle.....	78

-	<u>Graphique 17</u> : Nombre d'automobile par ménage pour les répondants.....	79
-	<u>Graphique 18</u> : Revenu brut des répondants.....	79
-	<u>Graphique 19</u> : Municipalité où les répondants travail- lent.....	80
-	<u>Graphique 20</u> : Raisons pour lesquelles les personnes- clés ont l'impression d'occuper un poste important en terme de responsa- bilité sociale.....	80
-	<u>Graphique 21</u> : Répartition des amis selon la localité...	81
-	<u>Graphique 22</u> : Relations avec les voisins habitant le même côté de la route.....	81
-	<u>Graphique 23</u> : Relations avec les voisins habitant l'autre côté de la route.....	82
-	<u>Graphique 24</u> : Activités extérieures perçues par les répondants: gens qui bavardent ensemble..	82
-	<u>Graphique 25</u> : Activités extérieures perçues par les répondants: gens assis dehors.....	83
-	<u>Graphique 26</u> : Activités extérieures perçues par les répondants: enfants jouant dehors.....	83
-	<u>Graphique 27</u> : Activités extérieures perçues par les répondants: sorties à pied.....	84
-	<u>Graphique 28</u> : Activités extérieures perçues par les répondants: sorties à bicyclette.....	84
-	<u>Graphique 29</u> : Utilisation régulière des commerces de la localité.....	85
-	<u>Graphique 30</u> : Fréquence de l'utilisation des commer- ces de la localité.....	85
-	<u>Graphique 31</u> : Lieu de regroupement extérieur privilé- gié par la population en général.....	86
-	<u>Graphique 32</u> : Lieu de regroupement extérieur privilé- gié par les répondants.....	86

-	<u>Graphique 33</u> : Répartition de la parenté selon la localité.....	87
-	<u>Graphique 34</u> : Taux de participation des répondants à des activités socio-communautaires.....	87
-	<u>Graphique 35</u> : Types d'activités socio-communautaires auxquels les répondants s'adonnent.....	88
-	<u>Graphique 36</u> : Lieux privilégiés pour participer aux activités socio-communautaires.....	88
-	<u>Graphique 37</u> : Fréquence de la participation des répondants à l'intérieur de ces activités socio-communautaires.....	89
-	<u>Graphique 38</u> : Nombre de fois par jour que la population traverse ou emprunte la route.....	89
-	<u>Graphique 39</u> : Raisons pour lesquelles les répondants vivent dans leur localité.....	90
-	<u>Graphique 40</u> : Appréciation de l'endroit de résidence des répondants par rapport à d'autres endroits du voisinage.....	90
-	<u>Graphique 41</u> : Réaction des répondants face à un éventuel déménagement.....	91
-	<u>Graphique 42</u> : Éléments les plus aimés dans les localités pour les personnes-clés.....	91
-	<u>Graphique 43</u> : Degré d'attention accordé à la résidence et aux cours par les répondants.....	92
-	<u>Graphique 44</u> : Comparaison du lieu de résidence avec ceux avoisinants.....	92
-	<u>Graphique 45</u> : Entretien des bâtiments et des cours des résidents en général.....	93
-	<u>Graphique 46</u> : Nombre de fois que les enfants empruntent ou traversent la route dans une semaine, selon la période.....	93
-	<u>Graphique 47</u> : Perception des répondants envers la sécurité reliée à la circulation.....	94

-	<u>Graphique 48</u> : Nombre de fois que les répondants doivent traverser ou emprunter la route dans une semaine.....	94.
-	<u>Graphique 49</u> : Appréciation des répondants envers la sécurité de la circulation devant leur résidence.....	95
-	<u>Graphique 50</u> : Perception des répondants envers la qualité de vie du milieu de résidence....	95
-	<u>Graphique 51</u> : Appréciation du bruit de l'endroit de résidence par rapport à d'autres lieux du voisinage.....	96
-	<u>Graphique 52</u> : Degré d'attention accordé à la circulation devant la maison.....	96
-	<u>Graphique 53</u> : Densité de la circulation selon la période de la journée.....	97
-	<u>Graphique 54</u> : Degré de difficulté des répondants à sortir de la cour à cause de la circulation.....	97
-	<u>Graphique 55</u> : Appréciation par les répondants de la vitesse de la circulation.....	98
-	<u>Graphique 56</u> : Évaluation de la quantité de la circulation en bordure de la résidence.....	98
-	<u>Graphique 57</u> : Évaluation par les répondants du niveau d'augmentation de la circulation depuis les cinq dernières années.....	99
-	<u>Graphique 58</u> : Appréciation par les répondants du nombre de piétons en bordure de la route face à la résidence.....	99
-	<u>Graphique 59</u> : Nuisance causée par la circulation sur l'activité: regarder la télévision.....	100
-	<u>Graphique 60</u> : Nuisance causée par la circulation sur l'activité: sortir en voiture.....	100

-	<u>Graphique 61</u> : Nuisance causée par la circulation sur l'activité: bavarder à la maison.....	101
-	<u>Graphique 62</u> : Nuisance causée par la circulation sur l'activité: manger dans la maison.....	101
-	<u>Graphique 63</u> : Nuisance causée par la circulation sur l'activité: enfants jouant dehors.....	102
-	<u>Graphique 64</u> : Nuisance causée par la circulation sur l'activité: sorties à pied.....	102
-	<u>Graphique 65</u> : Nuisance causée par la circulation sur l'activité: sorties à bicyclette.....	103
-	<u>Graphique 66</u> : Nuisance causée par la circulation sur l'activité: le sommeil.....	103
-	<u>Graphique 67</u> : Degré de nuisance causée par l'achalan- dage de la circulation.....	104
-	<u>Graphique 68</u> : Degré de nuisance causée par la vitesse de la circulation.....	104
-	<u>Graphique 69</u> : Degré de nuisance causée par les phares de voitures.....	105
-	<u>Graphique 70</u> : Degré de nuisance causée par les odeurs dégagées par la circulation.....	105
-	<u>Graphique 71</u> : Degré de nuisance causée par les pous- sières reliées à la circulation.....	106
-	<u>Graphique 72</u> : Degré de nuisance causée par les vibra- tions de la circulation.....	106
-	<u>Graphique 73</u> : Degré de nuisance causée par le bruit de la circulation.....	107
-	<u>Graphique 74</u> : Degré de nuisance causée par l'insécu- rité reliée à la circulation.....	107
-	<u>Graphique 75</u> : Degré de nuisance causée par la destruc- tion du champ visuel reliée à la cir- culation.....	108

Introduction

La pertinence de construire un tronçon d'autoroute entre les municipalités de Sainte-Luce et Mont-Joli a été démontrée antérieurement¹ et une étude environnementale conclut qu'il y a peu d'impact négatif majeur sur l'écologie². A la suite de ces deux recherches, une étude sur les répercussions sociales anticipées par la population du territoire étudié permet de brosser une analyse exploratoire de la situation dans l'optique de démontrer la pertinence ou non de procéder à la réalisation du projet d'autoroute.

L'on doit apporter toute l'attention nécessaire à la présente démarche puisqu'elle fournit des pistes de réflexion fort importantes. De plus, il s'agit d'un processus à ne pas sous-estimer dans la planification du projet actuel car celui-ci risque de perturber la dynamique sociale du milieu. A défaut d'une approche plus exhaustive, les données présentées dans ce rapport constituent une base aux réflexions futures.

Pour brosser un profil le plus complet possible de la situation, le rapport compte cinq chapitres. Le premier concerne la problématique et la méthodologie, alors que le second élabore le profil-inventaire de la population du territoire. Le troisième chapitre analyse les variables qui peuvent influencer la faisabilité sociale du projet. Le quatrième présente les impacts positifs et négatifs anticipés par les répondants et regroupe trois répercussions distinctes: socio-économiques, spatiales et socio-

¹ URBATIQUE inc.,- Étude d'opportunité d'une liaison autoroutière entre les municipalités de Sainte-Luce et Mont-Joli, - Québec, 1989, 174 pages.

² URBATIQUE inc.,- Étude environnementale. Liaison routière Sainte-Luce-Mont-Joli, - Québec, novembre 1990, 194 pages + annexes, version préliminaire.

communautaires. Enfin, le cinquième chapitre tente de pondérer les impacts, apporter un jugement global sur la faisabilité sociale du projet, de mettre les impacts négatifs en ordre chronologique et de proposer des mesures d'atténuation.

Chapitre 1: Problématique et méthodologie

1.1 Problématique

Le projet d'un tronçon autoroutier entre Sainte-Luce et Mont-Joli s'insère dans la problématique générale de la liaison routière Bic/Mont-Joli. Le tracé est situé au nord du Rang II de Sainte-Luce en direction de Mont-Joli et correspond à l'emprise déjà expropriée par le ministère des Transports. Des échangeurs sont prévus à la jonction de la route 298, reliant Sainte-Luce à Luceville, et à l'intersection des boulevards Gaboury et Jacques-Cartier à Mont-Joli.

La présente démarche s'appuie sur l'étude environnementale produite par le Groupe URBATIQUE inc.³ afin de réaliser l'évaluation des impacts sociaux sur le territoire délimité.

1.2 Objectifs visés

Trois principaux objectifs sont poursuivis par cette étude. Il s'agit:

- 1- d'établir le profil des milieux concernés en recensant les coordonnées socio-communautaires des populations du secteur;
- 2- d'évaluer la faisabilité sociale du projet selon la proposition d'octobre 1990 de prolonger l'autoroute 20;
- 3- enfin, de prévoir les impacts du projet sur le milieu et proposer, au besoin, des mesures d'atténuation⁴.

³ URBATIQUE inc.,- Étude environnementale. Liaison routière Sainte-Luce-Mont-Joli, - Québec, novembre 1990, 194 pages + annexes, version préliminaire.

⁴ Carolle Bouchard,- Étude sociale et concertation. Coordonnées de l'approche... Autoroute 20-Ste-Luce-Mont-Joli, - Division des études environnementales est, Service de l'environnement, Ministère des

1.3 Secteurs à l'étude

Le territoire couvert compte cinq municipalités: Luceville, Mont-Joli, Saint-Jean-Baptiste, Sainte-Flavie et Sainte-Luce-sur-Mer. Pour des raisons liées au budget-temps, quelques personnes-clés et des individus susceptibles d'être les plus affectés par les retombées éventuelles du projet sont rencontrés, soit trente-deux répondants au total. L'attention est portée en priorité sur quatre groupes spécifiques: quelques commerçants de la route 132, de Luceville et de Mont-Joli; les cultivateurs, les résidents riverains de la route 132, du Rang II et de Luceville; quelques commerçants et résidents situés à proximité de l'échangeur à Mont-Joli.

Pour faciliter la comparaison avec l'étude environnementale, les mêmes fonds de cartes sont conservés (figure 1). Par ailleurs, il faut mentionner que le secteur à l'étude retenu pour analyser les impacts sociaux est plus étendu que celui de l'étude environnementale. Cela se justifie par la concentration, plus à l'ouest, de la vie sociale de Sainte-Luce. Un tel élargissement est nécessaire et inévitable.

1.4 Méthodologie

La présente recherche est une démarche non exhaustive et orientée davantage vers l'analyse exploratoire et ce, à cause du nombre restreint de personnes rencontrées, soit trente-deux. Par conséquent, l'ensemble des facettes du volet social n'est pas analysé et il est impossible de généraliser les données considérant le nombre réduit de personnes rencontrées. Pour y parvenir, il faudrait procéder par une enquête quantitative par questionnaire et échantillonnage stratifié afin de connaître le pouls de la population locale dans sa globalité.

Même en procédant de cette façon, les impacts sociaux sont souvent très difficiles à définir, à évaluer et à tempérer (Lang et Armour, 1981⁵). Ces auteurs prétendent, avec raison, qu'une "évaluation de l'impact social devient nécessaire lorsqu'une action a été prise ou est proposée par des intervenants extérieurs à la communauté [car celle-ci] peut déstabiliser le système [social] et y introduire une certaine forme de stress"⁶. La pertinence d'une telle évaluation s'appuie sur le fait qu'elle peut identifier des conditions, des réalités ou encore des relations sociales importantes jusqu'alors inconnues ou inaperçues.

La route favorise la tenue d'activités diversifiées, telles que lieu de résidence, de commerce, de vie sociale, et avec le temps l'on a eu tendance à oublier l'aspect social au profit d'un développement axé sur l'optimisation de la circulation routière. Dans le contexte actuel, il semble donc opportun de porter un regard sur le dynamisme social présent dans le secteur Sainte-Luce/Mont-Joli, mais aussi sur les conséquences reliées à la présence de la route: circulation, vitesse, insécurité, diminution de la qualité de vie, etc.

Ainsi, la collecte des données a eu lieu durant les semaines du 29 octobre et du 5 novembre 1990. Pour ce faire, quatre méthodes de cueillette des données ont été retenues: l'observation documentaire, l'observation directe, le questionnaire d'enquête et l'entretien semi-dirigé.

1.4.1 Observation documentaire

Cette approche est nécessaire pour brosser les profils socio-économique et socio-démographique de la population présentés au chapitre 2. A cette fin,

⁵ Reg Lang et Audrey Armour, - Évaluation et examen des impacts sociaux, - ministère des Transports, Québec, 1981, 105 pages.

⁶ idem, page 53.

les annuaires statistiques habituels sont consultés, de même que quelques documents provenant des municipalités. Ces derniers favorisent l'identification des activités socio-communautaires et des regroupements sociaux en place.

1.4.2 Observation directe

Cette méthode permet d'identifier les utilisations quantitatives et qualitatives du territoire par les populations locales. A cet effet, les observations sont effectuées sur la route 298 où est prévu un échangeur entre Luceville et Sainte-Luce; à la jonction des boulevards Gaboury et Jacques-Cartier à Mont-Joli pour la bretelle de sortie de l'autoroute; à la jonction des routes 298 et 132 à Sainte-Luce et à l'intersection des routes 132 est et sud-est à Sainte-Flavie. Une attention particulière est apportée aux piétons et aux cyclistes.

1.4.3 Questionnaire d'enquête

Cet outil est destiné à recueillir les opinions et perceptions de personnes-clés afin de connaître les caractéristiques du milieu, les structures socio-communautaires en place et l'utilisation qu'en fait la population (annexe 6). Des questions "ouvertes" et "fermées" visent l'obtention d'un complément d'information susceptible d'être comparé aux résultats obtenus auprès des citoyens "ordinaires".

1.4.4 Entretien semi-dirigé

Cette dernière méthode est utilisée auprès de la population afin d'établir les caractéristiques des diverses pratiques de l'espace, les réseaux de sociabilité et de parenté, les nuisances causées par le bruit et la circulation, ses opinions à l'égard du projet du ministère des Transports et pour dresser son profil socio-démographique (annexe 6).

Barjona

1.5 Description du milieu

Les cinq municipalités constituant le territoire à l'étude comportent certaines caractéristiques qui leur sont parfois communes, parfois propres. Ainsi, Sainte-Luce et Sainte-Flavie sont deux municipalités qui se sont développées le long du littoral. A Sainte-Luce, le développement s'est fait principalement dans le périmètre de L'Anse aux Coques avec expansion sur les Rangs II et III. Ces lieux ont davantage une vocation agricole, alors que le reste du village est un endroit de résidence avec la présence de quelques commerces. La population travaille à Mont-Joli et Rimouski dans une forte proportion. Cette municipalité compte trois principaux axes routiers: les routes 132 et 298 et le Rang II. Les deux dernières sont considérées davantage comme des routes collectrices. En ce qui a trait à la route du Fleuve, elle est principalement une voie panoramique et de villégiature.

Sainte-Flavie a un développement commercial, résidentiel et de villégiature dans le périmètre de la jonction est et sud-est de la route 132. Le reste de la population se situe le long du littoral en périphérie de la municipalité. Les résidents de cet endroit travaillent à Mont-Joli dans une très grande majorité. Sainte-Flavie compte deux grands axes routiers: la route 132 et le Rang II (chemin Perreault). Les autres artères sont une multitude de routes secondaires desservant la population locale.

Luceville est une municipalité située en-dehors du littoral et enclavée par le territoire appartenant à Sainte-Luce. Les gens y travaillent dans une bonne proportion grâce aux industries qui y sont localisées et aux quelques commerces d'importance régionale. Ce milieu semi-urbain possède deux axes routiers d'importance: la rue Saint-Pierre (prolongement du Rang II) et la rue Saint-Alphonse (extension de la route 298). Ces rues traversent perpendiculairement le centre du village et le développement s'est fait en périphérie de ces liaisons routières.

Saint-Jean-Baptiste est une petite municipalité ceinturée par le territoire appartenant à Mont-Joli. Sa population travaille majoritairement à Mont-Joli et peu de services s'y sont développés. Cela s'explique par la proximité

d'un centre urbain offrant déjà toute une panoplie de services difficiles à concurrencer. A cet effet, Saint-Jean-Baptiste a conclu de nombreuses ententes avec la ville voisine pour l'utilisation de divers services publics. Le Chemin du Sanatorium est l'axe routier principal de cette localité.

Enfin, Mont-Joli est le centre de service régional de la Municipalité régionale de comté (MRC) de La Mitis. Par sa vocation urbaine, Mont-Joli offre beaucoup de services du secteur tertiaire, notamment par la présence d'un aéroport régional, de l'Institut Maurice-Lamontagne et d'un centre hospitalier. Le développement de ce secteur est renforcé par la présence d'entreprises de transport, de commerces de gros et de détail. Cette ville compte des entreprises diversifiées, dont les plus importantes sont l'industrie du bois et du meuble⁷. Elle est donc un important fournisseur d'emplois. La ville est traversée par la route 132 (boulevard Gaboury) du côté ouest et le boulevard Jacques-Cartier au centre-ville. Les autres routes desservent principalement la population locale.

⁷ URBATIQUE inc., - Étude environnementale. Liaison routière Sainte-Luce-Mont-Joli, - Québec, novembre 1990, version préliminaire, pp 3-4.

Chapitre 2: Profil-inventaire

Pour obtenir une analyse sociale complète, et pour bien connaître le milieu à l'étude, il est nécessaire de déterminer les profils socio-économique et socio-démographique de la population locale dans son ensemble, et le portrait socio-démographique des répondants. Le profil-inventaire comprend également les réseaux de sociabilité et de parenté, de même que l'organisation socio-communautaire des municipalités. Enfin, les utilisations du territoire y sont décrites. Tous ces éléments permettent de bien circonscrire la réalité locale, et par le fait même, d'obtenir une description la plus complète possible des différentes composantes du milieu.

2.1 Profil socio-économique de la population

En 1986⁸, 72.9% de la population âgée de quinze ans et plus dans la zone étudiée est active. Mont-Joli détient la première place avec un taux de 60.3% (graphique 1), alors que Saint-Jean-Baptiste occupe le dernier rang (3.8%). Malgré la présence d'industries diverses et de nombreux commerces, le taux de la population active à Luceville est de 13.6% en 1986. Ces situations peuvent être causées par une population vieillissante, comme le démontre le graphique 5.

En terme de revenu familial brut, 23.3% de la population totale a un revenu annuel de 40 000\$ et plus (graphique 2). Le reste de la population a un revenu échelonné entre moins de 9 999\$ par année à 34 999\$ dans des proportions équivalentes. Une particularité ressort d'emblée. Une proportion de 23.1% de la population vit bien en-deçà du seuil de la pauvreté. Celui-ci

⁸ Statistique Canada,- Recensement 1986, - Catalogue 94-110, pages 1062, 1091 et 1121.

est fixé, pour l'année de recensement 1986, à 15 936\$ pour une famille-type de quatre personnes vivant en milieu rural⁹.

Malgré ces écarts, le revenu moyen de la population du territoire est de 29 137\$. De plus, 60.2% des résidants habitent une maison unifamiliale (graphique 3) et 63.4% sont propriétaires de leur habitation (graphique 4).

En termes d'activité économique, le territoire compte six grands secteurs. Même si l'agro-alimentaire occupe une place fort importante en région, notamment par l'élevage du bovin et les productions laitières, il n'en demeure pas moins que le secteur touristique et récréatif tient une position avantageuse. Les autres secteurs économiques régionaux comprennent l'industrie forestière, principalement l'industrie du sciage; la fabrication métallique et la transformation des métaux; le secteur public institutionnel, principalement concentré à Mont-Joli avec la présence, entre autres, de l'hôpital et de l'aéroport; et les commerces de gros et de détail¹⁰.

Enfin, précisons que trois projets de développement sont prévus sur les terrains de l'aéroport (figure 7). En bordure du Rang II est vers Grand Mitis, des négociations ont lieu présentement, selon une personne-clé, pour l'installation d'une usine de transformation des feuillus. En bordure du boulevard Jacques-Cartier, à droite en direction nord, une zone commerciale est projetée. Entre ces deux aires de développement, l'on prévoit réserver une partie des terrains pour l'installation d'industries légères, telles qu'un dépôt d'essence et une entreprise effectuant l'entretien des avions. Les espaces non construits sur le côté gauche du boulevard Jacques-Cartier, direction nord, appartiennent à la ville de Mont-Joli et ils sont réservés,

⁹ Statistique Canada, - Division des enquêtes-ménages, - 1986, section 9, p. 358.

¹⁰ Pour plus d'information, consulter l'étude environnementale, pages 34 à 41.

selon une personne interrogée, pour un développement industriel et commercial. Il a été impossible d'obtenir de plus amples détails.

2.2 Profil socio-démographique de la population

De 1981 à 1986, la région enregistre une croissance démographique de l'ordre de 0.3%¹¹. Toutefois, trois municipalités sur cinq connaissent une baisse du taux de leur population, dont la diminution la plus importante est à Saint-Jean-Baptiste (-5.3%). Seules Sainte-Flavie et Sainte-Luce enregistrent une augmentation avec des taux de 6.2% et 7.7% respectivement.

La population est âgée entre vingt-cinq et trente-quatre ans dans un taux de 18.1%, ce qui en fait la catégorie la plus importante (graphique 5). Vient ensuite les gens âgés entre trente-cinq et quarante-quatre ans (14.7%) et de soixante-cinq ans et plus (13%). La population de la région est relativement jeune, si l'on combine les gens âgés entre vingt-cinq et quarante-quatre ans. A eux seuls, ils représentent 32.8% de la population totale. L'on ne doit pas négliger les cinquante-cinq ans et plus qui représentent 23.1% de la population.

Quant au degré de scolarité (graphique 6), on remarque que 24.5% de la population ne possèdent pas un primaire complété, et 20.1% n'ont pas un diplôme d'études secondaires. Enfin, 12.9% des résidents de la zone étudiée détiennent un certificat d'études collégiales et 6% un grade universitaire.

A l'intérieur du secteur étudié, il y a presque autant de célibataires (44%) que de gens mariés (47.2%) (graphique 7). L'ensemble de la population se compose de ménage sans enfant dans une proportion de 40% (graphique 8). La taille des ménages est de trois personnes dans 24.8% des cas, et 12.1% des familles compte cinq personnes et plus. Selon Statistique Canada, il y

¹¹ Statistique Canada, - Recensement 1986, - Catalogue 94-109, pages 638, 649 et 655.

avait en 1986, 36.7% d'enfants âgés entre six et quatorze ans dans les familles recensées et 23.1% étaient âgés de moins de six ans (graphique 9). Les familles de la région étudiée sont donc constituées de jeunes gens.

2.3 Profil socio-démographique des répondants

Ce profil se démarque de celui de la population à différents points de vue. Ainsi, 50% des gens rencontrés sont âgés entre trente-cinq et quarante-quatre ans (graphique 10) et près des quatre cinquièmes (78.1%) sont mariés (graphique 11).

Près de 80% (79.2%) des répondants ont au moins un enfant à charge (graphique 12). Parmi les répondants affirmant en avoir qu'un seul, 16.7% des enfants sont âgés entre cinq et neuf ans. Pour les répondants ayant deux enfants à charge, ces derniers sont âgés de dix à quatorze ans dans 14.6% des cas.

Selon les résultats obtenus, 18.8% des répondants affirment avoir une personne à charge. Dans la totalité des cas, il s'agit du conjoint (graphique 13).

En ce qui a trait à la résidence, 87.5% des répondants habitent dans une maison unifamiliale (graphique 14), et 84.8% sont les propriétaires de leur logement (graphique 15). Dans ce dernier cas, il faut préciser que les presbytères y sont inclus même s'ils appartiennent aux Fabriques municipales.

Près du tiers des gens interrogés (31.3%) détiennent un grade universitaire, et 15.6% un diplôme d'études collégiales (graphique 16). Les répondants ont donc un meilleur profil scolaire que l'ensemble de la population.

La possession d'au moins une automobile est répandue (40.6%), et 46.9% des répondants sont les propriétaires de deux véhicules (graphique 17). Les gens

interrogés sont, dans 40.6% des cas, financièrement à l'aise puisque le revenu annuel brut du ménage se situe au-delà de 40 000\$ (graphique 18). Viennent ensuite ceux ayant un revenu plus modeste; 18.9% des répondants gagnent annuellement entre 15 000 et 19 999\$.

Enfin, 36.4% des répondants travaillent à Mont-Joli/Saint-Jean-Baptiste (graphique 19), suivi de 21.2% à Sainte-Flavie. Selon les témoignages recueillis auprès des personnes-clés, Mont-Joli a une importante force d'attraction sur les municipalités de Saint-Jean-Baptiste et de Sainte-Flavie en ce qui a trait aux emplois offerts. Pour Luceville et Sainte-Luce, il semble que la population se dirige majoritairement vers Rimouski.

Fait intéressant à relever, la totalité des personnes-clés rencontrées affirme détenir un emploi important en termes de responsabilité sociale dans leur milieu. Les principales raisons invoquées sont, ex aequo, le lien qu'ils font entre la population et le conseil municipal et le fait qu'ils répondent aux besoins de leurs concitoyens (21.7%) (graphique 20).

2.4 Réseaux de sociabilité

En s'inspirant du dictionnaire Le Petit Robert (édition 1990), de Grawitz¹² et de Fortin¹³, un réseau de sociabilité peut se définir comme un ensemble de personnes entretenant des relations directes ou indirectes les unes avec les autres dans un but d'échanger tant sur les plans humain, amical, intellectuel que mondain. Un tel réseau se définit également par la manière dont la société en général associe les individus à un système de relations diverses et comment les gens s'y intègre. On peut inclure dans un tel réseau

¹² Madeleine Grawitz, - Lexique des sciences sociales, - Quatrième édition, Dalloz, France, 1988, p. 340.

¹³ Andrée Fortin et al., - Histoires de familles et de réseaux. La sociabilité au Québec d'hier à demain, - Édition Saint-Martin, Montréal, 1987, p. 7.

les amis et les voisins immédiats ou situés de l'autre côté de la route de résidence.

Ainsi, les données colligées permettent d'affirmer que les réseaux de sociabilité sont denses. Même si les relations entretenues sont étendues sur le territoire, 78.6% des répondants affirment avoir des amis sur la même route de résidence qu'eux (graphique 21). De plus, 85.7% des répondants ont des amis habitant ailleurs dans la même municipalité. Il est intéressant de relever que 75% des répondants ont un réseau social à l'extérieur de la région étudiée, principalement dans les grands centres urbains, tels que Montréal, Québec et Sherbrooke.

Ces résultats ne sont pas étonnants, puisque 40% des répondants vivent dans leur localité depuis dix ans ou plus. D'ailleurs, les gens rencontrés démontrent un dynamisme à l'intérieur de certaines activités sociales présentes dans leur milieu. Nous y reviendrons ultérieurement.

Les relations avec les voisins comptent aussi pour un élément fort important au sein d'un réseau social, même si certains facteurs sont moins prisés que d'autres (graphique 22). Ainsi, la totalité des répondants salue les voisins du même côté de la route, et pour la majorité d'entre eux, la fréquence est une fois par semaine et souvent une fois par jour. Par contre, seulement 20% des répondants ont des sorties avec les voisins et 10.3% des interviewés prétendent n'entretenir aucun rapport avec ces derniers.

Une situation analogue se présente lorsqu'il s'agit des voisins habitant l'autre côté de la route (graphique 23). Dans ce cas-ci, 39.3% des répondants n'ont aucun rapport avec eux. Il faut toutefois considérer que dans plusieurs cas, il n'y a pas de voisin puisqu'en face de la résidence l'on retrouve... le fleuve ou un champ cultivé!

Les réseaux de sociabilité incluent également toutes les activités sociales qu'exercent les répondants dans leur milieu. Ainsi, les graphiques 24 à 28

inclusivement, offrent un aperçu intéressant des activités sociales se produisant dans le voisinage immédiat des répondants. La fréquence perçue pour l'activité "gens qui bavardent ensemble" est de "quelques fois" pour 42.9% des répondants. Toutes les autres activités se produisent "souvent" pour bon nombre de personnes interrogées. Les gens rencontrés s'entendent pour dire que cette évaluation se rapporte à la saison estivale car la température et la saison favorisent la tenue de ces activités. Pensons aux "sorties à bicyclette" et à l'activité "gens assis dehors".

L'utilisation des commerces locaux favorise également les rapports sociaux, surtout si l'on prend en considération que les municipalités de la zone étudiée, à l'exclusion de Mont-Joli, sont de petite taille. Par conséquent, toute la population finit par se connaître. Les commerces sont, traditionnellement, un lieu de rencontres sociales ponctuelles et souvent régulières, et il ne faut pas s'étonner que 81.3% des répondants les fréquentent (graphique 29) et que 69.2% y vont une ou deux fois par semaine (graphique 30).

Enfin, la perception qu'ont les répondants du lieu de regroupement extérieur privilégié par la population du voisinage est la cour arrière dans 47.1% des cas (graphique 31). Plusieurs raisons peuvent expliquer ce constat: se mettre à l'abri du vent, avoir une plus grande intimité ou encore pour atténuer le bruit occasionné par la circulation. Paradoxalement, les répondants préfèrent utiliser davantage la cour avant dans 68.8% des cas (graphique 32). Dans certaines localités, la vue sur le fleuve peut justifier ce choix. Le projet d'autoroute peut donc avoir une influence positive importante à ce chapitre, due principalement à la baisse de la circulation et du bruit et à l'amélioration du champ visuel.

2.5 Réseaux de parenté

La majorité des répondants (92.9%) ont de la parenté vivant à l'extérieur de la région (graphique 33). Peu de gens rencontrés ont des membres de leur famille habitant sur la même route qu'eux (26.4%), mais 46.4% en ont

ailleurs à l'intérieur de leur localité. Pour 75% des répondants, plusieurs membres de leur parenté habitent dans un périmètre inférieur à cent kilomètres.

2.6 Activités socio-communautaires

Dans tous les milieux, peu importe la localisation géographique et la taille de la population, il existe des regroupements sociaux et des activités sociales. La zone étudiée n'y fait pas exception. Selon le prorata des populations locales, le milieu est bien servi à ce chapitre. Mont-Joli regorge d'ailleurs de diverses activités sociales et de plusieurs regroupements sociaux. Le dynamisme communautaire se situe à l'intérieur de quatre catégories de regroupements, variant d'une municipalité à l'autre. Ces catégories sont les organismes socio-communautaires, culturels, sportifs et municipaux¹⁴.

Par municipalité, la ville de Mont-Joli occupe la première place avec soixante-douze regroupements différents se répartissant en trois grands secteurs: socio-communautaire, culturel et sportif¹⁵. La seconde position est tenue par Luceville qui compte vingt regroupements différents sur son territoire. On peut les classer en deux secteurs: socio-communautaire et municipal. Une répartition similaire se retrouve à Sainte-Flavie et à Sainte-Luce avec, respectivement, douze et dix regroupements sociaux. Le taux de participation des répondants au sein de l'un ou l'autre de ces regroupements est de l'ordre de 62.5% (graphique 34). En détail, les rencontres reliées à des groupes d'intérêts sont les plus importantes (41.7%) suivies des soirées sociales (33.3%) (graphique 35). C'est à Luceville que les répondants se rendent en plus grand nombre pour

¹⁴ Pour plus de détails, consulter les annexes 2 à 5 inclusivement.

¹⁵ Ville de Mont-Joli, - Bottin sportif et socio-culturel, - septembre 1989 (en révision), 20 pages.

participer à des activités communautaires avec un taux de 27.3% (graphique 36). L'ampleur de la situation semble attribuable, selon les personnes-clés rencontrées, à une bonne participation de la population. Dans les autres municipalités, où la participation est à un taux équivalent, l'intérêt du public est moyen, quand il n'est pas jugé mauvais. Dans ce dernier cas, le jugement s'explique, d'une part, par la présence régulière d'un seul groupe de citoyens, et d'autre part, par un unique regroupement d'attraction important. Souvent, il s'agit des clubs de l'Age d'Or. La fréquence de la participation est principalement mensuelle (41.7%), quand ce n'est pas quelques fois par année (graphique 37).

Selon une personne-clé interrogée à Sainte-Luce, il est difficile de capter et de garder l'attention de la population. Il faut constamment investir de nombreux efforts afin d'offrir des produits innovateurs. De plus, il semble que la population de Sainte-Luce se lasse rapidement d'une activité sociale, d'où l'importance d'en offrir une grande diversité.

Pour plusieurs répondants, certaines activités sont plus fréquentes sans qu'elles s'inscrivent sous l'égide d'un organisme reconnu. Ainsi, les personnes rencontrées s'adonnent à plusieurs activités intérieures, telles que la lecture, regarder la télévision, le travail ou la supervision des travaux scolaires des enfants. Elles peuvent être également sportives, telles que la bicyclette, le golf, le ski de fond ou le ski alpin. Ces deux dernières activités ont lieu à Saint-Donat au centre de ski du Mont-Comi. Les autres activités se font majoritairement à l'intérieur des municipalités où résident les répondants.

Le taux de participation de la population au sein des activités socio-communautaires depuis les cinq dernières années est en hausse à Saint-Jean-Baptiste et Sainte-Luce. Par contre, la participation est à l'état stationnaire à Sainte-Flavie, alors qu'à Mont-Joli et Luceville il y a autant de gens affirmant qu'elle est à la hausse qu'à l'état stationnaire. Il semble que Rimouski exerce une attraction non négligeable sur la population locale, ce qui n'empêche pas cette dernière de profiter des

activités offertes au sein de sa localité. Les déplacements vers Rimouski sont principalement attribuables à l'aspect socio-culturel, davantage développé dans cette ville, et par l'attrait de ses restaurants.

2.7 Utilisations du territoire

Comme il a été démontré dans les sections 2.4 à 2.6, la population fait un usage assez important du territoire, que ce soit pour participer à des activités socio-communautaires, ou encore à des rencontres familiales ou amicales. Les répondants ont conscience du potentiel local et ce, à tous les points de vue.

Ces diverses utilisations sont sans contredit reliées à l'usage du réseau routier. Ainsi, la majorité des répondants recourt à la route pour leurs déplacements entre une et trois fois par jour dans 62.5% des cas (graphique 38). Quant aux enfants, la fréquence quotidienne se situe entre quatre et six fois (44.4%), notamment pour ceux qui vont à l'école. Considérant la densité de la circulation et l'éloignement des institutions scolaires, la majorité des enfants doit emprunter le transport écolier.

Cependant, la marche et la bicyclette sont les moyens de déplacement d'un bon nombre d'entre eux en dehors des périodes scolaires. Pour plusieurs parents-répondants, il n'est cependant pas question de circuler en bordure de la route 132, à pied ou à bicyclette, dû au danger attribué à cette artère. Dans ce cas, les enfants demeurent sur le terrain ou les parents vont les conduire et les ramener en voiture.

Enfin, les conjoints sont appelés à emprunter le réseau routier entre une et trois fois par jour, principalement pour leur emploi et ce, dans une proportion de 69.2%.

Les commerces ainsi que les nombreux services disponibles, qu'ils soient privés, publics, para-publics ou municipaux, favorisent une utilisation maximale du territoire. A Sainte-Luce, les services sont concentrés au

centre du village, particulièrement sur les routes du Fleuve et 132 d'une part, et dans un périmètre entourant le centre municipal (rue Langlois), d'autre part.

A Luceville, les services sont dispersés à l'intérieur du village, principalement sur les rues Saint-Alphonse, Saint-Elzéar, Saint-Pierre et Des Érables. D'ailleurs, dans cette municipalité, enclavée par le territoire de Sainte-Luce, les déplacements y sont plus faciles considérant la superficie géographique relativement petite. Les promenades à pied ou à bicyclette y sont sécuritaires vue la possibilité d'emprunter l'une ou l'autre des nombreuses rues secondaires.

Saint-Jean-Baptiste compte peu de commerces considérant sa proximité et ses ententes bilatérales avec Mont-Joli. De plus, la municipalité dénombre très peu d'habitants, 772 en 1986¹⁶, et son développement s'est fait principalement le long du Chemin du Sanatorium.

Quant à elle, Sainte-Flavie s'est développée, à l'instar de Sainte-Luce, le long du littoral, mais principalement en un pôle situé à la jonction des routes 132 est et sud-est. D'ailleurs, les principaux commerces y sont établis. Le centre municipal et communautaire et le Mon Joli Motel sont situés sur le boulevard Jacques-Cartier, soit la route 132 sud-est. Les déplacements à pied et à bicyclette y semblent risqués, selon les informations obtenues, ce qui rend nerveux la plupart des résidents.

Durant les périodes scolaires, les enfants doivent prendre l'autobus car aucune école n'est localisée au village. En dehors de ces périodes, les déplacements se font à pied ou à bicyclette. Afin d'accroître la sécurité des citoyens, la municipalité a construit un escalier en bordure du boulevard Jacques-Cartier direction nord, c'est-à-dire vers la jonction des routes 132 est et sud-est. Le point de départ est à la rue Bellevue en haut

¹⁶ Statistique Canada, - Recensement 1986, - Catalogue 94-109, page 649.

de la côte, soit en face du Mon Joli Motel, et longe le boulevard Jacques-Cartier en passant au bas de la pente pour se terminer près du centre municipal en longeant le terrain de jeux. Un projet similaire est prévu à partir de la rue Chouinard, située plus à l'est mais toujours dans la zone étudiée, vers les terrains municipaux pour terminer à proximité du terrain de jeux. Ces projets visent à accroître la sécurité des gens en les éloignant le plus possible de la route 132 jugée par ailleurs, très dangereuse.

Le cas de Mont-Joli est un peu plus complexe, car le développement du territoire s'est fait de manière plus éclatée. Les commerces se sont développés, principalement, sur les boulevards Jacques-Cartier, au centre-ville, mais aussi sur Gaboury, notamment entre les rues Ross et Rioux, où l'on retrouve le centre d'achat "Les Galeries Mont-Joli" (1760, boul. Gaboury). Ce dernier regroupe environ trente boutiques, dont le supermarché Provigo. La plupart des commerces les plus achalandés se trouve sur l'une ou l'autre de ces artères. Toutefois, quelques commerces d'importance sont situés sur les rues Doucet, Boucherville et Rioux, toutes trois à proximité du centre-ville.

Le transport en commun est inexistant à Mont-Joli. Considérant l'affluence sur les deux principaux boulevards, Jacques-Cartier et Gaboury, il semble que circuler à pied ou à bicyclette est hasardeux. On explique ce fait par l'importance de la circulation, la vitesse et la présence de camions lourds. Enfin, plusieurs services municipaux sont localisés sur la rue de l'Hôtel-de-ville.

L'arrivée de nouvelles familles dans les localités influence également l'utilisation du territoire par la population. Les gens s'installent à Mont-Joli pour les emplois disponibles et les services offerts. L'on s'établit à Saint-Jean-Baptiste d'abord à cause du faible taux de taxation foncière, mais aussi par appartenance au milieu. Il s'agit souvent des "anciens" résidents qui choisissent d'y revenir ou encore des citoyens qui ne souhaitent pas quitter un milieu qui leur est familier.

Les raisons justifiant le choix de Luceville comme lieu de résidence sont multiples. Ainsi, la proximité des deux pôles que sont Mont-Joli et Rimouski, les possibilités d'emplois, le faible taux de taxation foncière et les services sont présentés comme des motifs importants. Sainte-Flavie et Sainte-Luce sont retenues comme municipalités de résidence en raison du fleuve, mais aussi, respectivement, pour les services et la proximité des deux pôles régionaux. Quelque soit la municipalité choisie comme lieu de résidence, les personnes-clés rencontrées affirment que la population locale est satisfaite des différents services existants.

Les répondants identifient, à l'intérieur de chacune des municipalités de la zone étudiée, un certain nombre de commerces parmi les plus achalandés par la population locale et-ou régionale¹⁷. Il en est nommé quelques-uns à titre indicatif:

- A) Sainte-Luce : Garage Mario De Champlain (240, Sainte-Luce ouest).
- B) Luceville : Meubles Belzile et Frères enr. (48, St-Alphonse);
Épicerie Charles-Henri Bernier (56, Des Érables).
- C) Saint-Jean-Baptiste : Dépanneur Chez Normand (785, Chemin du Sanatorium).
- D) Mont-Joli : Les Galeries Mont-Joli (1760, Boul. Gaboury);
Super Marché GP inc. (40, Doucet).
- E) Sainte-Flavie : Marché Labonté enr. (504, de la Mer);
Motel/Hôtel Le Gaspésiana (460, de la Mer ouest).

La population locale utilise l'un ou l'autre des pôles d'attraction régionaux, Mont-Joli et Rimouski, dans de fortes proportions pour effectuer

¹⁷ Pour de plus amples détails, voir l'annexe 7.

leur magasinage. La prédominance est accordée à Mont-Joli pour les municipalités limitrophes, à savoir Saint-Jean-Baptiste et Sainte-Flavie. A Sainte-Luce, l'attraction est totalement exercée par Rimouski, alors qu'à Luceville, il semble que les gens se dirigent vers l'un ou l'autre pôle en nombre équivalent.

Les deux pôles régionaux possèdent chacun un centre hospitalier, ce qui occasionne des déplacements linéaires. Selon les personnes-clés rencontrées, chacun des centres hospitaliers a une fonction particulière. A Mont-Joli, l'hôpital offre les soins généraux et de première ligne, alors qu'à Rimouski il s'agit de soins spécialisés. De plus, de vingt heures à huit heures du matin, l'urgence du centre hospitalier de Mont-Joli est fermé et la population doit se diriger vers Rimouski. Par conséquent, selon plusieurs intervenants, ce centre urbain attire de plus en plus la population de la région de La Mitis pour les soins de santé.

Enfin, selon les personnes-clés il semble que l'exode des jeunes soit crucial dans toutes les municipalités, à l'exception de Sainte-Flavie où le tiers des gens rencontrés affirme qu'il y a des jeunes qui reviennent. Le problème est jugé important et inquiétant, mais les gens sont conscients que l'absence d'emplois spécialisés est la principale cause de l'émigration des jeunes. De plus, les carences sur le plan culturel sont aussi soulignées comme facteur favorisant l'exode. "Que veux-tu, les jeunes quittent la région pour les grands centres car on a peu de choses pour les garder"¹⁸. En conséquence, on observe dans cette région, un phénomène du vieillissement de la population.

¹⁸ Entrevue effectuée le mardi 6 novembre 1990 auprès d'une personne-clé de Mont-Joli.

2.8 Évaluation, a priori, du projet par les répondants

Dans la problématique Sainte-Luce/Mont-Joli, une telle évaluation comporte trois sous-sections: les perceptions, les opinions et les améliorations attendues ou souhaitées. Afin de rendre justice à ces éléments, chacun d'eux est décrit séparément pour en faire une présentation plus précise.

2.8.1 Les perceptions

Même si le projet traîne en longueur depuis de nombreuses années, selon plusieurs répondants, et que les expropriations des terres sont complétées depuis le début des années '80, la perception du projet qu'ont les personnes rencontrées est très éclatée. Elle correspond rarement au devis de réalisation tel qu'actuellement connu. A cette méconnaissance du projet, il faut considérer que 82.1% des répondants ne sont pas natifs de la localité visitée et parfois de la région. Cela peut être un facteur expliquant les diverses perceptions recueillies et les visions contradictoires (annexe 8).

Évidemment, tous les répondants savent qu'un projet d'autoroute ou de voie de contournement, est projeté depuis de nombreuses années par le ministère des Transports. On sait qu'il s'agit d'une liaison routière rapide, que le M.T.Q. possède une bande de terre agricole le long du Rang II, qu'il y a des sorties de prévues à Luceville et Mont-Joli.

Le nombre de voies est très diversifié, allant d'une à quatre, en passant par un tracé à trois voies. La majorité des répondants connaît le tracé, mais plusieurs ignorent la localisation précise des sorties, de même que la fin des expropriations. Quelques individus ignorent les détails entourant le projet d'autoroute, et d'autres estiment que la priorité est accordée au tronçon Bic/Rimouski. Enfin, un répondant affirme être à ce point embrouillé par rapport aux nombreuses alternatives proposées avec les années et par la longue attente pour la réalisation du projet, qu'il ne sait plus s'il s'agit d'une autoroute ou tout simplement d'un projet d'amélioration de la route 132 à quatre voies.

2.8.2 Les opinions

Nonobstant ce qui précède, la majorité des gens rencontrés accepte et attend, parfois avec impatience, un projet de liaison routière entre Sainte-Luce et Mont-Joli. Un tel projet semble être nécessaire, important et urgent aux yeux de la population locale. Ce sera l'occasion d'accroître la sécurité sur les routes, puisque la zone étudiée est la région la plus touchée par les accidents routiers.

Selon une étude récente¹⁹, le territoire de la MRC de la Mitis enregistre deux cent trente-huit accidents de la route entre 1986 et 1988, dont la majorité comporte des dommages matériels seulement. Ce nombre élevé s'explique, selon cette recherche, du fait que la population "doit parcourir de grandes distances en raison de la dispersion des centres urbains où sont concentrés les emplois, les services et les équipements; ces déplacements s'effectuent majoritairement sur des routes à deux voies"²⁰.

Plusieurs facteurs interviennent dans cette problématique: la signalisation, l'absence de visibilité à certains endroits, les entrées commerciales en bordure de la route principale, les courbes, les pentes et une chaussée souvent enneigée durant la période hivernale et dont l'entretien est déficient.

Le territoire compte quelques sites dangereux, définis par Duchesne (1990) comme "un endroit spécifique du réseau routier qui présente une accumulation d'accidents ayant produit des dommages corporels ou matériels sur une période donnée" (p.6). Quatre municipalités détiennent des sites

¹⁹ Monique Duchesne, - Sites dangereux. Volet 2. Identification et priorisation des sites dangereux de la MRC de la Mitis, - DSC de Rimouski, Rimouski, 1990, 62 pages + annexes.

²⁰ idem, p. 2.

dangereux. A Mont-Joli, il s'agit des intersections situées aux coins du boulevard Gaboury et des rues Doucet et Sanatorium. A Luceville, c'est la jonction des rues Saint-Pierre et Saint-Alphonse, alors qu'à Sainte-Flavie l'intersection des routes 132 est et sud-est est réputée dangereuse. Enfin, à Sainte-Luce les sites dangereux sont la courbe à la hauteur des Clercs Saint-Viateur sur la route 132 et l'intersection des routes 132 et 298.

De plus, l'autoroute devrait encourager le développement de la région à différents points de vue, notamment en reliant la Gaspésie et la région de La Mitis au reste du Québec, mais aussi en favorisant l'économie ce qui inclut la création d'emplois. Il s'agit d'un projet fort attendu pour sortir le milieu de l'isolement dans lequel il baigne depuis très longtemps.

Le projet, pour plusieurs répondants, n'influencera pas les déplacements de la population vers Rimouski puisqu'une telle attraction existe déjà. A échanger avec les gens, il ressort que la population en général est fortement désillusionnée par rapport à la concrétisation de l'autoroute et ce, dû à une attente démesurément longue. L'on affirme, souvent avec vigueur, que les politiciens locaux se font du capital politique avec ce projet puisqu'ils savent que la population attend depuis plus de quinze ans et qu'elle souhaite toujours la construction d'une autoroute.

Les répondants se disent fatigués d'attendre et de se faire berner. Quelques propos semblent, par ailleurs, assez significatifs de l'esprit général de la population. En voici deux exemples: "C'est dégueulasse que le projet actuel ne soit pas fait ni enclenché. En 1987, 90% des études étaient faites, les expropriations faites, pourquoi attendre encore?" "Le gouvernement prend les gens pour des "dindes", la population est bernée." L'on reproche ainsi au gouvernement son laxisme à poser des gestes concrets et à effectuer, inlassablement, de trop nombreuses études. La population souhaite que les autorités politiques posent enfin un geste concret. Un répondant prétend que si le gouvernement avait réalisé quelques kilomètres d'autoroute par année, il y a longtemps que le dossier serait clos.

2.8.3 Les améliorations attendues ou souhaitées

Malgré un degré de connaissance du projet parfois faible, plusieurs répondants ont identifié des améliorations qu'ils aimeraient voir apporter au projet pour une plus grande efficacité. Les besoins et les attentes varient d'un milieu à un autre, d'une personne à une autre, et il n'est pas étonnant de rencontrer des discours opposés.

Certaines personnes suggèrent que l'autoroute soit à quatre voies, alors que d'autres prétendent que la densité de la circulation ne justifie pas un tel projet. Pour ces derniers, une chaussée d'autoroute ne résoudra pas l'aspect dangereux de la route 132 actuelle puisque le débit de la circulation sera le même. Il faudrait davantage construire une autoroute à trois voies afin d'accroître la sécurité.

Des améliorations suggérées concernent l'autoroute comme telle, alors que d'autres se rapportent davantage à tout ce qui entoure le projet. Par exemple, on demande de renforcer la structure de l'autoroute pour que les camions lourds n'endommagent pas la chaussée comme c'est le cas sur la route 132. Il faudrait prévoir une sortie pour Sainte-Flavie, d'une part pour protéger la vocation touristique de l'endroit, et d'autre part, pour relier plus aisément la population de la rive nord de la péninsule gaspésienne au reste du Québec. De plus, on propose d'envisager une sortie directement pour le parc industriel de Mont-Joli, pour diminuer le nombre de camions lourds à l'intérieur de la ville et sur le boulevard Gaboury, bordé principalement de résidences jusqu'à la rue Ross.

Les répondants proposent d'accorder la priorité au tronçon Rimouski/Mont-Joli car le bassin de population éventuellement desservi est plus important. On demande de prévoir des viaducs et des sorties en nombre suffisant, et d'analyser la possibilité de déplacer le tracé d'autoroute plus au nord, soit à proximité de l'espace boisé. Précisons que cette dernière alternative n'a pas été retenue par l'étude environnementale, car:

tout déplacement du tracé à l'extérieur de l'emprise du ministère des Transports [compromettrait] le point d'arrivée à Mont-Joli et le prolongement éventuel de l'autoroute vers l'est, en plus d'entraîner un nouveau sectionnement des terres agricoles. (...) [De plus,] tout autre tracé amènerait de nouveaux impacts sur le milieu agricole alors que le tracé original minimise ces impacts²¹.

Enfin, on demande au Ministère de prévoir des panneaux de signalisation appropriés pour identifier les services offerts par les municipalités et les différents sites touristiques. On s'interroge sur la faisabilité d'un déplacement de la bretelle de sortie à Mont-Joli vers la fin du Rang II, soit à la jonction du boulevard Jacques-Cartier. Ce déplacement permettrait de sauvegarder les terrains, où est prévue la sortie, à des fins récréatives, principalement pour les activités réalisées par le propriétaire du motel "Au Sommeil d'Or". Pour lui, ces terrains attirent un nombre important de clients lors des compétitions hivernales d'accélération de motoneige. Avec le devis actuel, l'autoroute supprimerait cette activité importante en retombées économiques et en emplois lors des périodes de pointe.

Pour les améliorations concernant ce qui est en périphérie du projet, mentionnons la protection maximale de l'environnement et des terres agricoles, la construction de chemins d'accès et de passages sous l'autoroute pour que les agriculteurs puissent accéder aux résidus de terre. Même avec la construction d'une liaison routière rapide, apporter les améliorations qui s'imposent à la route 132, notamment par un élargissement des voies de deux à trois mètres. Dans le même scénario, améliorer la jonction des routes 132 est et sud-est à Sainte-Flavie pour atténuer les dangers reliés à la circulation, à la vitesse et aux accidents routiers. Finalement, identifier un mécanisme permettant de consolider les infrastructures d'accueil à l'intérieur des municipalités afin de limiter les effets négatifs du projet d'autoroute sur l'industrie touristique régionale.

²¹ URBATIQUE inc., - Étude environnementale. Liaison routière Sainte-Luce-Mont-Joli, - Québec, novembre 1990, version préliminaire, pp 123-124.

Chapitre 3: Faisabilité sociale du projet

A la lumière des résultats colligés, ce chapitre analyse les divers éléments qui constituent les paramètres de la faisabilité sociale du projet et susceptibles d'en affecter la réalisation. Ces facteurs permettent d'anticiper les impacts éventuels ou probables qui risquent de perturber la réalisation dudit projet. Chaque élément est analysé séparément en respectant la réalité du milieu, le contexte et les propos recueillis.

Les facteurs retenus aux fins de l'analyse découlent de la circulation, mais aussi de la collectivité proprement dite. Ayant des liens omniprésents avec la circulation routière, les éléments sociaux, tels que l'appartenance au milieu et l'aménagement, subissent les répercussions reliées à la circulation. De plus, l'analyse tente de préciser en quoi le projet d'autoroute peut être bénéfique ou nocif pour la population locale.

Les données de ce chapitre proviennent de répondants identifiés comme faisant partie de groupes sociaux sensibles au projet. Un groupe social sensible à un projet est celui dont les pratiques spatiales risquent d'être affectées par les retombées éventuelles. Dans le cas présent, il en existe un certain nombre. Il s'agit des résidants et des commerçants situés en bordure de la route 132, ceux localisés sur le boulevard Gaboury à Mont-Joli et au centre de Luceville. Sont également sensibles au projet, les cultivateurs et les résidants du Rang II.

Le présent chapitre contient trois sections. La première analyse l'appartenance des répondants à leur milieu. La seconde partie concerne l'aménagement, c'est-à-dire l'entretien des résidences, des bâtiments et des cours. Enfin, les effets causés par la circulation et le bruit sont analysés.

Considérant l'étendue de la zone à l'étude, le nombre de municipalités étudiées et sachant que les répondants sont disséminés sur le territoire et qu'ils sont très peu nombreux dans certaines localités, une analyse par municipalité n'aurait aucune valeur significative: elle est donc écartée. C'est pourquoi l'approche analytique adoptée est générale. Cela vise à établir un profil le plus exhaustif possible de la situation, ce qui n'exclut pas la présentation d'éléments particuliers à un groupe ou à une municipalité donnée, si cela s'avère nécessaire. De plus, plusieurs questions similaires sont posées à toutes les personnes rencontrées, avec quelques nuances et ajouts selon qu'il s'agit d'une personne-clé ou d'un répondant "ordinaire" issu de la population.

3.1 Appartenance au milieu

3.1.1 Situation actuelle

Pour les répondants, l'appartenance au milieu est très importante et ce, malgré que 82.1% d'entre eux sont natifs d'une municipalité extérieure à la zone étudiée. Cette opinion s'explique du fait que 40% des répondants demeurent dans leur municipalité depuis plus de dix ans et que toutes les personnes se sentent très bien ou bien là où elles résident.

Plusieurs raisons appuient ces résultats, dont la principale est l'emploi occupé pour 33.3% des répondants (graphique 39). L'appartenance au milieu en tant que telle est invoquée par 24.2% des gens interrogés. L'emploi du conjoint s'est avéré un facteur important pour 18.2% des répondants au moment de choisir la localité de résidence. Considérant la stabilité résidentielle des répondants, il n'est pas surprenant que 64.2% d'entre eux déclarent que leur lieu de résidence est beaucoup mieux ou mieux qu'ailleurs en région (graphique 40). Cette satisfaction est reliée à plusieurs facteurs, qu'ils soient purement sociaux ou encore rattachés au réseau routier.

Outre l'accueil de la population, le fleuve, les services, le dynamisme local, on retrouve également la proximité des deux pôles régionaux, soit Mont-Joli et Rimouski, comme éléments influençant la satisfaction. Que l'on soit résidant de l'une ou l'autre des municipalités du territoire, le réseau routier en place contribue à satisfaire les gens puisqu'ils peuvent se déplacer aisément d'un centre urbain à l'autre. La venue d'une voie de contournement serait bénéfique à ce chapitre, puisque la durée des déplacements serait raccourcie et la sécurité accrue.

L'éventualité d'un déménagement dans une autre municipalité en affecte plusieurs (graphique 41). Ainsi, 44.8% des répondants prétendent qu'ils seraient très malheureux ou assez malheureux de déménager. Pour plusieurs, il serait difficile de ne plus avoir la vue sur le fleuve ou de quitter un réseau social déjà établi. Pour d'autres, le sentiment d'appartenance au milieu est très fort et l'on déplore le manque de dynamisme dans les municipalités avoisinantes.

Les éléments les plus appréciés par les personnes-clés rencontrées à l'intérieur de leur municipalité sont l'environnement ou le site géographique (29.4%), l'accueil de la population et les services (23.5% respectivement) (graphique 42). L'on constate que ces raisons sont différentes de celles de la population où l'appartenance au milieu et l'emploi sont prédominants.

3.1.2 Analyse

Parmi les gens rencontrés, plusieurs ne veulent pas déménager et cela n'est en rien lié au réseau routier. Même avec la construction d'une chaussée d'autoroute, il serait surprenant de voir les gens changer d'avis. Il est même probable de rencontrer de tels sentiments dans de plus fortes proportions car la circulation étant diminuée, la population pourra encore plus bénéficier des avantages offerts par la nature, notamment en ayant une meilleure vision du fleuve.

L'appartenance au milieu des gens rencontrés semble donc bien établie. Dans l'hypothèse où la chaussée d'autoroute est réalisée, celle-ci n'affecterait pas négativement ce volet. D'ailleurs, il est permis de croire qu'avec la concrétisation du projet, l'appartenance au milieu serait encore plus prononcée, notamment en ce qui a trait à l'appréciation de l'environnement et à la vue sur le fleuve. L'éventualité d'une diminution de la circulation et le contournement des camions lourds est très positive dans ce cas-ci.

3.2 Aménagement

Le sens accordé ici à l'expression "aménagement" est l'organisation globale des terrains privés en disposant un agencement de fleurs, d'arbres ou encore en apportant des soins particuliers au revêtement extérieur et à la qualité de l'entretien général. Le tout visant à mettre en valeur la propriété et son apparence extérieure.

3.2.1 Situation actuelle

La population entière affirme être très attachée ou attachée à l'aspect extérieur de sa résidence. A cet effet, 78.6% des répondants accordent beaucoup ou assez d'attention à leur maison et à leurs cours (graphique 43). En comparant l'apparence générale de leur propriété à celle des voisins, 68.8% des répondants jugent être dans la moyenne (graphique 44). Selon les propos recueillis, l'entretien des espaces privés par la population locale est jugé très bien et bien par 71.4% des répondants (graphique 45).

3.2.2 Analyse

A l'instar des éléments précédents, la réalisation éventuelle de l'autoroute n'affecte pas ce volet de la vie sociale. Au contraire, les répondants prétendent que leur résidence serait davantage mise en valeur. La diminution des poussières, de la circulation et la possibilité de refaire les entrées de cour sont des éléments positifs. Ces dernières étant aménagées en forme de "U" pour favoriser l'emprunt de la route 132, elles pourraient être

refaites. L'esthétisme du milieu et l'apparence générale de la maison seraient, par conséquent, plus respectés.

3.3 Circulation et bruit

3.3.1 Situation actuelle

Les bruits et la circulation sont sans conteste les facteurs les plus importants de la faisabilité sociale. Plusieurs nuisances sont reliées à la présence d'une circulation dense et à l'importance des camions lourds, notamment pour les résidents riverains de la route 132 et du boulevard Gaboury à Mont-Joli. Ces nuisances sont particulièrement inquiétantes pour les familles qui ont encore des enfants à la maison. On se souvient qu'au graphique 12, c'est le cas de 79.2% des répondants. De ce nombre, mentionnons que 16.7% des personnes rencontrées ont de jeunes enfants de cinq à neuf ans, soit l'âge correspondant aux premières années de l'école primaire. Cela implique plusieurs déplacements pour ces enfants sur la route 132, principalement. Pendant la période scolaire, mentionnons que 44.4% des enfants traversent ou empruntent la route plus de seize fois par semaine (graphique 46).

La perception des répondants à l'égard de la sécurité reliée à la circulation démontre deux positions opposées (graphique 47). Ainsi, 40% des répondants estiment que la circulation est très sécuritaire ou assez sécuritaire, alors qu'un taux de répondants équivalent la considère très dangereuse. Cette dialectique s'explique par un certain nombre de facteurs. Les individus se sont habitués à la circulation, leurs enfants sont plus âgés ou encore ils vivent désormais en dehors de la résidence familiale. Ceux considérant la circulation très dangereuse sont des résidents riverains de la route 132 ayant de jeunes enfants à la maison, ou encore des personnes âgées. Les municipalités de Sainte-Luce et Sainte-Flavie, étant celles où la route 132 passe au centre du village, les gens sont plus sensibles à la circulation, particulièrement aux camions lourds et à la vitesse. Il est possible que le fait de traverser ou d'emprunter la route onze fois et plus

par semaine pour 37.5% des répondants ait une incidence sur ce jugement (graphique 48).

Par contre, si l'on tient compte de la perception de la population seule, c'est-à-dire sans y intégrer les opinions des personnes-clés, l'on constate que 23.5% des répondants jugent la circulation très ou assez sécuritaire (graphique 49). A l'opposé, 47% des répondants de cette même catégorie croient que la circulation est assez ou très dangereuse.

Cette situation est paradoxale puisque 44.4% des répondants affirment que la qualité de vie du milieu est bonne, alors que seulement 11.1% des gens rencontrés disent qu'elle n'est pas très bonne (graphique 50). De plus, 78.5% des répondants prétendent que leur lieu de résidence est beaucoup plus bruyant ou plus bruyant qu'ailleurs dans la municipalité ou dans les endroits avoisinants (graphique 51). Il semble donc normal que 75% de la population accorde une très grande attention à la circulation devant leur maison (graphique 52). Cette dernière est dense de façon continue pour 31.3% des répondants, alors qu'elle se concentre le midi pour 37.5% d'entre eux (graphique 53).

Puisque la densité de la circulation est importante, l'on ne s'étonne pas d'observer que 43.9% des résidents disent avoir beaucoup ou assez de difficultés lorsque vient le temps de sortir de la cour en voiture (graphique 54). De même, la population croit que la vitesse est trop ou assez rapide dans 81.3% des cas (graphique 55), et qu'il y a trop ou pas mal de circulation pour 62.6% d'entre eux (graphique 56).

Depuis les cinq dernières années, la circulation a beaucoup augmentée selon la perception de 43.8% des répondants (graphique 57). Avec tous les éléments précédents, il est étonnant de constater, malgré tout, la présence d'un nombre élevé de piétons en bordure de la route et ce, selon 62.5% des gens interrogés (graphique 58).

3.3.2 Analyse

Parmi tous les éléments de la circulation énumérés précédemment, aucun d'entre eux n'est affecté négativement, soit par une accentuation des effets ressentis, par la venue de l'autoroute. Comme on peut le constater, toutes les nuisances reliées à la circulation seraient amoindries significativement par la réalisation d'une voie de contournement rapide. Bien que plusieurs facteurs dérangent les résidants seulement à quelques reprises, sinon jamais, cela peut s'expliquer par l'habitude. Au début, les effets reliés à la circulation avaient une incidence importante sur la population, mais avec les années elle s'est habituée à vivre avec ces conséquences au point de ne plus ressentir les impacts occasionnés habituellement par un achalandage constant et important sur le réseau routier. La réalisation de l'autoroute projetée n'aurait que des effets positifs pour l'ensemble de la population locale.

De plus, la venue de l'autoroute peut accroître le sentiment de sécurité d'une bonne partie de la population, tout en améliorant la qualité de vie du milieu. De plus, l'environnement extérieur serait plus calme dû à la diminution de la circulation et au détournement des camions lourds. Les résidants situés en bordure de la route 132 seraient sans doute plus à l'aise lorsque vient le moment d'emprunter la route. L'on peut prétendre que la non construction de l'autoroute affecterait bien plus la population locale, que le scénario inverse. Même les répondants ne considérant pas la circulation comme dangereuse constateraient sûrement la différence le jour où une proportion importante de la circulation quotidienne ne passerait plus devant chez-eux.

Il apparaît donc évident, selon les propos obtenus auprès des personnes rencontrées, que l'autoroute ne serait pas une nuisance pour la population locale, bien au contraire. Par une densité de la circulation amoindrie, les difficultés reliées à l'emprunt de la route 132 seraient également diminuées. Considérant l'augmentation importante de la circulation routière depuis cinq ans et l'éventualité de la non réalisation du projet, les

nuisances causées par la circulation risquent de se poursuivre et de s'accroître. Quant à la vitesse, il est possible qu'aucun changement n'apparaisse. Au mieux, l'on peut s'attendre à un état stationnaire. Par contre, il ne faut pas oublier qu'avec une circulation moins importante, les usagers locaux auront peut-être envie d'accroître la vitesse croyant que les risques d'accidents sont moindres. Il faudrait apporter une attention particulière à cette éventualité, car l'autoroute peut être dommageable, à cet égard, pour la sécurité des résidents et pour les automobilistes téméraires.

En ce qui concerne l'ensemble des facteurs présentés jusqu'à maintenant, il est possible d'affirmer que la réalisation de l'autoroute serait bénéfique pour la population. Les données présentées précédemment démontrent que la route 132, compte tenu de la circulation en général, est considérée dangereuse par une bonne partie des répondants et ce, selon différents facteurs. L'autoroute devrait permettre d'atténuer les conséquences actuellement négatives et de contribuer, substantiellement, à l'amélioration de la qualité et du milieu de vie.

3.4 Nuisances causées par la circulation sur certaines activités

Pour les fins de la présente recherche, huit activités parmi celles qui semblent les plus importantes ou fréquentes sont soumises aux répondants afin de mesurer l'incidence de la circulation sur leur réalisation. Contrairement aux postulats de départ où il était présumé que la circulation affecte, à un degré indéterminé, la tenue de ces activités, les résultats colligés sont à l'antipode. Les graphiques 59 à 66 inclusivement, présentent les résultats. Il faut rappeler que les informations présentées sont l'opinion des répondants uniquement. Pour alléger la présentation des données, les catégories "très souvent" et "souvent" sont regroupées sous l'appellation "très souvent".

3.4.1 Situation actuelle

La circulation n'affecte jamais la population lorsqu'il s'agit de regarder la télévision (81.3%), de discuter à l'intérieur de la maison (82.3%) ou à l'heure des repas (81.3%). Par contre, elle dérange très souvent 41.4% des répondants au moment de prendre la route en voiture. A l'opposé, cela n'arrive jamais pour 47.1% des personnes rencontrées.

Les résultats sont par contre un peu plus nuancés lorsqu'il s'agit d'enfants jouant dehors. La circulation dérange très souvent 25% des répondants, alors que 37.5% des personnes rencontrées ressentent, ex aequo, ce sentiment quelques fois ou jamais. Même si 50% des répondants prétendent que la circulation les affecte très souvent lorsqu'ils font une sortie à pied, 31.3% affirment ne pas être perturbés dans la réalisation de cette activité. Il en va de même, mais dans 81.3% des cas, pour les randonnées à bicyclette. Il faut préciser ici que plusieurs répondants ne s'adonnent pas à cette activité, ou s'ils le font les espaces verts sont privilégiés au détriment de la route 132.

Enfin, durant le sommeil, 60% des répondants ne sont jamais affectés par la circulation. Par contre, pour une part égale de répondants (13.3%) celle-ci dérange très souvent, souvent ou quelques fois. Selon ces répondants, les inconvénients étaient plus prononcés lors des premiers mois de résidence. Mais avec le temps et l'adaptation, ils ne ressentent plus, ou rarement, les effets de la circulation sur ces mêmes activités.

3.4.2 Analyse

Il se dégage des propos présentés précédemment, que la venue de l'autoroute n'aurait pas d'impact important sur la population à l'égard des activités soumises pour évaluation, sauf pour les répondants dont la circulation est très souvent nuisible lorsqu'il s'agit d'emprunter la route 132. Ce sont ces répondants qui gagneraient le plus de la présence d'une voie de contournement.

La diminution éventuelle de la circulation, contournée sur l'autoroute, serait appréciée par une partie non négligeable de la population, si l'on se base sur les résultats mentionnés ci-dessus. Même si aucun effet n'affecte, apparemment, la tenue de certaines activités, d'autres par contre gagneraient à l'apparition d'une circulation moins dense. Pensons aux sorties à pied et à la présence d'enfants jouant à l'extérieur.

3.5 Nuisances causées par certains facteurs reliés à la circulation

Neuf facteurs reliés à la circulation sont présentés aux répondants afin d'évaluer le degré de nuisance de chacun d'eux. Il s'agit de l'achalandage, de la vitesse, des phares de voitures, des odeurs, des poussières, des vibrations, du bruit, de l'insécurité et de la destruction du champ visuel. Les résultats sont présentés dans les graphiques 67 à 75 inclusivement. Pour faciliter la présentation des données, les catégories "très souvent" et "souvent" sont regroupées sous l'appellation "très souvent".

3.5.1 Situation actuelle

Parmi les éléments retenus pour évaluation, il ressort que cinq d'entre eux dérangent très souvent la population locale. Il en est ainsi de l'achalandage (46.5%), de la vitesse (60.7%), des vibrations (46.4%), du bruit (57.1%) et de l'insécurité reliée à la circulation (48.1%).

A l'opposé, plusieurs répondants (85.7%) ne sont jamais dérangés par les phares de voitures, les odeurs (60.7%), les poussières (50%) et la destruction du champ visuel (67.9%).

3.5.2 Analyse

Parmi les éléments dérangeant très souvent les gens, l'on remarque qu'ils sont dus, régulièrement, à la présence de camions lourds. Cela est d'autant plus perceptible pour ceux habitant à la jonction des routes 132 est et sud-est à Sainte-Flavie, puisque le transport lourd doit y accélérer ou

décompresser. Ce site est particulier car un arrêt obligatoire est situé à la fin du boulevard Jacques-Cartier (route 132 sud-est), soit à la jonction mentionnée ci-dessus. La route en provenance de Mont-Joli est droite et à trois voies, et les usagers se déplacent souvent à une vitesse supérieure à la limite fixée à 70 km/heure.

Considérant que plusieurs facteurs reliés à la circulation et à la présence des camions lourds affectent très souvent la population, la réalisation d'un tronçon d'autoroute ne pourrait être que positive. Ainsi, la route 132 diminuerait l'insécurité pour les résidents riverains, la densité de la circulation et le milieu de vie serait beaucoup moins bruyant. Quant à la vitesse, la voie de contournement a peu de chance d'en atténuer les impacts. Sachant qu'avec la densité de la circulation actuelle la vitesse des automobilistes est rapide, il est fort probable que cette tendance se maintienne, surtout avec une route moins achalandée.

Globalement, les répercussions de l'autoroute sur les différents facteurs reliés à la circulation seraient positives. Il découlerait de cette réalisation une tranquillité et un bien-être accrus. Le sentiment d'insécurité envers l'achalandage et la vitesse serait atténué par le contournement d'une partie importante de la circulation. Il est permis de croire que la non réalisation du projet serait plus nocive pour la population que l'inverse. Dans ce scénario, les nuisances actuelles se maintiendraient, voir même s'amplifieraient. Comme il a été démontré antérieurement, les répondants ont l'impression que la densité de la circulation a augmenté depuis les cinq dernières années, et rien ne laisse entrevoir un changement notable à ce sujet.

Chapitre 4: Impacts sociaux anticipés

Les chapitres précédents ont permis d'établir le profil-inventaire des répondants et d'analyser les divers aspects inclus dans la faisabilité sociale. Ayant à l'esprit la dynamique sociale du milieu et les conséquences de la circulation sur les répondants, il est maintenant possible d'identifier les impacts positifs et négatifs. Ceux-ci sont présentés en deux sous-sections distinctes.

Les impacts positifs et négatifs perçus par la population sont de trois ordres: socio-économique, spatial et socio-communautaire. Il faut préciser que les répercussions socio-économiques, incluant les commerces et les activités récréo-touristiques, sont intimement liées au domaine social. Plusieurs raisons s'y rattachent, dont la perte ou la création éventuelle d'emplois à l'intérieur d'une zone où ils sont limités par les structures en place et les possibilités régionales. Le volet social est également affecté par les retombées économiques au sens large car la dynamique locale risque d'être perturbée. La population étant habituée, par exemple, à la présence de touristes durant la saison estivale, elle ressentira une baisse d'intérêt vis-à-vis son milieu de vie à la suite d'un nombre de visiteurs moins important. L'inverse est aussi vrai. La qualité du milieu de résidence risque donc d'être sérieusement perturbée. C'est pourquoi il apparaît pertinent et important d'en faire part à l'intérieur de ce rapport.

Toutefois, il est important de mentionner que les impacts présentés sont anticipés par les répondants et les personnes-clés rencontrées. Il ne faut pas s'étonner de relever certaines contradictions entre les conséquences positives et négatives perçues, puisque les attentes et les perceptions diffèrent d'une personne à une autre, d'une municipalité à une autre.

4.1 Impacts positifs

Au moment de l'enquête sur le terrain, et prenant en considération le degré de connaissance du projet, les personnes rencontrées sont en mesure d'identifier certains impacts positifs susceptibles de se produire à la suite de la construction du tronçon d'autoroute entre Sainte-Luce et Mont-Joli.

4.1.1 Répercussions socio-économiques

Plusieurs impacts positifs anticipés concernent la sphère économique. Pour plusieurs répondants, la construction d'une autoroute, ou voie de contournement rapide, entre Sainte-Luce et Mont-Joli serait une occasion fort importante pour renforcer ou améliorer les échanges commerciaux inter-régionaux, plus particulièrement avec la ville de Rimouski. Cela permettrait, voire même forcerait selon certains, les commerçants de la région à être plus dynamiques afin d'aller chercher une clientèle régionale, ou à tout le moins garder les clients actuels.

Certains répondants prétendent que le développement économique serait accru par l'installation d'industries du secteur tertiaire et par la venue, en plus grand nombre, de professionnels désirant s'installer à Mont-Joli et-ou dans les municipalités avoisinantes. Cette amélioration de l'économie s'explique par la fin de l'autoroute située à Mont-Joli. Les gens de l'extérieur seraient plus portés à se déplacer vers cette ville avec une liaison routière accessible, rapide et sécuritaire. Les voyageurs en direction est et étant sur l'autoroute vont privilégier un arrêt à Mont-Joli plutôt qu'à Rimouski puisque l'autoroute y prendrait fin. Dans ce scénario, un répondant prétend qu'il serait possible de construire un hôtel doté d'un centre des congrès, puisqu'il s'agit d'une lacune importante à l'intérieur de la zone étudiée.

Une liaison routière assurant les déplacements plus rapidement, jumelée à la présence d'un aéroport régional, ne peut qu'être bénéfique pour

l'économie locale. Certaines personnes rencontrées prévoient un certain développement économique en bordure de l'autoroute, ce qui semble peu probable dû au zonage agricole le long du tracé. Ces répercussions amèneraient la création d'emplois et une dynamique sociale accrue, conséquemment à un revenu familial plus élevé. Il y aurait donc des retombées sur la qualité de vie de la population, et un sentiment d'appartenance renforcé. Il est permis de croire qu'une telle situation permettrait sans doute d'atténuer le phénomène d'exode affectant les jeunes.

Sur le plan touristique, les répondants plus positifs entrevoient un développement important à ce chapitre puisque les structures d'accueil et de villégiature sont, à l'heure actuelle, solides et reconnues. L'autoroute favoriserait la venue de nouveaux touristes. D'ailleurs, le fleuve étant une attraction touristique majeure, les visiteurs vont malgré tout s'attarder dans les municipalités du littoral. L'on prétend qu'avec une signalisation appropriée en bordure de la voie rapide, la vocation touristique de certaines municipalités, Sainte-Flavie et Sainte-Luce en tête, serait renforcée. L'autoroute devrait permettre de sauvegarder les emplois actuels reliés à l'industrie touristique et maintenir, par conséquent, une bonne qualité de vie. La dynamique sociale de quelques municipalités semble être intimement liée, selon certaines personnes, à l'achalandage touristique.

4.1.2 Répercussions spatiales

L'utilisation du territoire serait également accrue par la construction d'une liaison routière rapide. Considérant que cette dernière permettrait de relier, plus aisément, deux centres urbains régionaux, la construction résidentielle enregistrerait une certaine croissance.

De plus, cela devrait permettre aux gens de La Mitis et de la Gaspésie en général, de sortir de leur isolement en ayant la chance d'être reliés aux autres régions du Québec. Ainsi, l'on pourrait plus facilement bénéficier des services implantés dans d'autres municipalités, Rimouski en l'occurrence, et inexistantes à l'intérieur du territoire étudié. Il y aurait

aussi une plus grande facilité d'accès aux services universitaires, concentrés à Rimouski.

Avec la construction de l'autoroute, certains répondants prétendent qu'ils pourraient bénéficier davantage des sites naturels de la région en pouvant se déplacer plus rapidement et surtout plus sécuritairement et ce, tant en voiture, à pied qu'à bicyclette. On croit qu'avec l'autoroute, le nombre d'accidents routiers, très élevé dans la région, serait réduit. Considérant que plusieurs personnes travaillent à l'extérieur de leur municipalité et qu'elles doivent prendre la route à tous les jours, les déplacements seraient beaucoup moins fatiguants puisque l'insécurité associée à la conduite automobile serait réduite.

Pour certains résidants situés en bordure de la route 132, notamment à Sainte-Luce et Sainte-Flavie, l'autoroute permettrait une diminution substantielle de la circulation et le contournement des camions lourds. Il en résulterait une grande quiétude et une tranquillité permettant à plusieurs de faire un meilleur usage du territoire. Certains pensent au réaménagement du terrain et de la maison, ce qui inclus la réfection des entrées de cours pour des sorties plus aisées et sécuritaires, alors que d'autres entrevoient des déplacements plus sûrs, notamment pour les enfants désirant faire du vélo, de la marche ou tout simplement pour participer à des activités de loisir. Tout cela relié à une diminution de l'achalandage, des vibrations, du bruit et de l'insécurité.

Enfin, plusieurs répondants prévoient une hausse des touristes reliée à l'amélioration du réseau routier, car ce dernier serait de meilleure qualité, donc plus sécuritaire pour les voyages. Des agriculteurs, principalement ceux du Rang II, voient également la venue de l'autoroute d'un bon oeil, puisque les déplacements en tracteur en bordure de la route seraient plus sécuritaires conséquemment à une diminution significative de la circulation.

4.1.3 Répercussions socio-communautaires

Les conséquences reliées à la construction d'un tronçon d'autoroute sont principalement positives en ce qui a trait au volet socio-communautaire et elles contribuent à l'amélioration de la qualité de vie. Plusieurs répondants entrevoient une plus grande sécurité pour les personnes désirant se déplacer afin de participer à une activité communautaire, car la circulation serait réduite sur la route 132, d'une part, et par la plus grande facilité des déplacements, d'autre part.

D'ailleurs, l'on prétend que le tracé d'autoroute étant arrêté depuis longtemps, et qu'il est largement connu de la population locale, les gens évitent de construire leur résidence à proximité. Ainsi, dans le secteur de l'échangeur à Mont-Joli, il y aurait peu d'impacts négatifs puisque le secteur n'est pas très résidentiel.

De plus, l'autoroute permettrait d'accroître la participation de la population au sein d'activités socio-communautaires considérant la rapidité des déplacements, ou par la diminution du sentiment d'insécurité relié à la circulation et à la présence des camions lourds. Aussi, les gens pourraient profiter davantage de leur milieu de vie avec la diminution du bruit et de la circulation.

Rimouski est un pôle d'attraction important sur le plan culturel en offrant des activités inexistantes à l'intérieur de la zone étudiée. Avec l'autoroute, la population pourrait y accéder plus facilement et ainsi accroître leur niveau de participation au sein de diverses activités socio-culturelles.

Pour plusieurs, la construction de l'autoroute inciterait plus de gens à s'établir en région, en raison des capacités de déplacement accrues. La dynamique sociale des localités aurait donc la possibilité de s'améliorer avec la venue de nouveaux concitoyens. La durée des voyages entre Mont-Joli et Rimouski, par exemple, serait réduite environ du tiers, selon certaines

personnes, ce qui constituerait un élément incitatif. Pour ceux qui habitent à la fin du Rang II près de Mont-Joli, la bretelle de sortie ne semblerait pas constituer un détour de grande importance. Pour certains, cela les rapprocherait, en terme de durée, de leur lieu de travail ou du centre-ville.

Enfin, la diminution de la circulation sur la route 132 serait l'occasion pour plusieurs répondants de refaire la façade de leur maison, mais aussi de réaménager leur entrée de cour. A l'heure actuelle, plusieurs entrées sont faites en forme de "U" pour faciliter l'accès à la route 132. Or, un tel aménagement défigure, selon plusieurs, l'aspect général de leur propriété. Par une diminution substantielle de la circulation, de tels arrangements n'auraient plus leur raison d'être. Les propriétaires de ces résidences pourraient leur redonner une meilleure apparence extérieure.

4.2 Impacts négatifs

Évidemment, la venue d'un projet d'une ampleur comme celui dont il est question présentement, ne laisse pas uniquement dans son sillage des impacts positifs. Toutefois, il faut éviter de prétendre qu'il n'y a que des conséquences négatives. Selon les entretiens effectués auprès des répondants, il ressort quelques répercussions négatives, moins importantes numériquement que les impacts positifs, mais néanmoins de valeur non négligeable. Ces répercussions négatives, **relevées auprès des répondants faut-il le rappeler**, sont regroupées sous les mêmes bannières que précédemment, à savoir: répercussions socio-économiques, spatiales et socio-communautaires.

Par ailleurs, cette section comporte des vues divergentes à celles décrites précédemment, ce qui donne l'impression de rencontrer des contradictions. Celles-ci sont bien réelles, mais il faut préciser à nouveau que les propos présentés sont le fruit des entretiens effectués auprès de trente-deux personnes aux opinions, attentes et intérêts différents. Les divergences ainsi identifiées peuvent dépendre de plusieurs variables, dont l'âge,

l'occupation, la hiérarchie sociale, le milieu de résidence, etc. Toutefois, il n'est pas de l'actuel mandat de procéder à une analyse détaillée de ces variables probables, car cela constituerait une étude exhaustive en soi. Il apparaît cependant important que le lecteur en soit averti.

4.2.1 Répercussions socio-économiques

Plusieurs répondants entrevoient de très sérieuses conséquences reliées à la construction de l'autoroute sur le plan économique. Tout d'abord, il y a les répercussions possibles sur la clientèle des commerces locaux. Plusieurs citoyens sont déjà fortement attirés par Rimouski pour le magasinage, malgré des efforts importants du milieu économique local pour contrer cette tendance. L'autoroute accroîtrait ce phénomène. Ce qui est alarmant pour certains répondants, c'est que des commerces souffrent déjà de ces déplacements linéaires et la venue de l'autoroute peut être fatale pour ceux déjà "affaiblis" par la concurrence rimouskoise. Le secteur tertiaire est important dans les municipalités visitées, donc un créateur d'emplois non négligeable, et un risque omniprésent plane sur ces établissements.

Certains répondants entrevoient la fermeture de quelques entreprises, faute d'être concurrentielles, provoquant ainsi des pertes d'emplois. Bien que celles-ci sont difficiles à quantifier, il faut garder à l'esprit que les emplois sont importants, peu importe leur nombre, pour la dynamique économique régionale et pour une partie de la population. Il serait dommageable pour la région d'enregistrer un taux de chômage plus élevé. Par ailleurs, la population fréquente à 81.3% les commerces locaux, ce qui en fait un lieu de regroupement social ponctuel et une occasion de renforcer les liens entre les individus. L'appartenance au milieu est souvent tributaire, dans les municipalités rurales, des petits commerces locaux et des emplois qu'ils génèrent. La perte d'emplois peut entraîner une diminution de la qualité de vie d'une partie de la population locale.

Un scénario similaire peut s'appliquer à l'industrie touristique. Étant un secteur mou, sujet aux fluctuations de l'achalandage et de la température en saison estivale, plusieurs répondants n'apprécient pas l'éventualité de nuire à ce secteur par l'implantation d'une liaison routière contournant les sites touristiques du littoral. Même avec l'implantation de panneaux de signalisation, l'impact risque fort d'être négatif. Plusieurs emplois sont menacés, principalement à Sainte-Luce et Sainte-Flavie, et des répercussions fort importantes sont attendues sur la dynamique sociale de la région. La valeur accordée au tourisme est non négligeable, car il s'agit de contacts sociaux fréquents, diversifiés et riches en acquis de toute sorte. Le projet d'autoroute constitue un danger pour la dynamique sociale qui dépend, pour plusieurs, du tourisme.

La bretelle de sortie étant située à Mont-Joli, les touristes refuseraient de revenir sur leurs pas en empruntant la route 132 pour bénéficier des sites touristiques locaux. L'on prévoit, en conséquence, des pertes économiques importantes qui risquent de se répercuter sur le nombre d'emplois disponible. Sainte-Flavie est une municipalité axée presque exclusivement sur le tourisme, et elle risque de faire les frais d'une autoroute. On désire protéger les structures et les emplois en place et la vocation de porte d'entrée de la Gaspésie. Cela constitue, dans les faits, une fierté pour la population locale.

L'autoroute aurait également une incidence négative sur le tourisme à Mont-Joli. Le propriétaire d'un commerce hôtelier prétend que la localisation actuelle de la bretelle de sortie est fort nuisible à son établissement. L'hiver, il organise un concours d'accélération de motoneige sur les terrains arrières de son établissement. Des amateurs de ce sport proviennent de partout au Québec et d'ailleurs. Il s'agit pour lui, et pour la ville de Mont-Joli en général, de retombées économiques importantes et la création d'un nombre intéressant d'emplois en période de pointe.

Cette activité est menacée car la sortie sectionne le terrain en deux. Ayant besoin de plus de six cent neuf mètres de terrain, le projet

d'autoroute détruirait cet attrait touristique important. De plus, l'échangeur serait dommageable pour la clientèle et ce, dû à sa proximité. Les bruits reliés à l'accélération et à la décompression des camions lourds seraient donc très prononcés. Par conséquent, des effets se feraient sentir sur la clientèle qui rechercherait un milieu de repos plus tranquille.

Certains entrevoient une diminution des activités agricoles. Les terres en bordure du Rang II sont à haut potentiel agricole, et le tracé d'autoroute en sectionne quelques-unes en deux. Certains agriculteurs sont donc contraints d'acheter des lopins de terre au sud du Rang II ou encore du trajet projeté de l'autoroute. Le problème consiste à l'achat de ces nouvelles terres. Pour certains agriculteurs plus âgés, il est impérieux de s'engager dans des dépenses élevées pour l'achat et la culture de nouvelles terres. Certains seront peut-être tentés soit d'abandonner l'agriculture, soit de se limiter aux terres qui leur reste en diminuant la production.

Pour les agriculteurs plus jeunes, comme ceux rencontrés lors de l'enquête sur le terrain, l'achat de nouvelles terres se fait à l'heure actuelle. Sauf que le prix demandé est bien au-delà des montants accordés par le M.T.Q. pour l'achat d'un tronçon de terre cultivable il y a maintenant quinze ans. Le coût élevé des terres nuit à la qualité de vie de certains agriculteurs, et hypothèque l'avenir de plusieurs, principalement la relève.

4.2.2 Répercussions spatiales

Les gens anticipent peu d'impacts négatifs sur l'utilisation du territoire, et certains d'entre eux rejoignent ceux présentés dans le volet économique, tels que la perte de terres agricoles à haut potentiel. Les agriculteurs cultivent les terres appartenant au Ministère et ce, depuis les expropriations. Ils n'investissent plus ou très peu à cause de l'insécurité entourant la construction de ladite autoroute. Plusieurs se demandent s'il en vaut la peine d'investir plusieurs milliers de dollars sur un bout de terre susceptible de devenir une autoroute peu de temps après. Cette insécurité

est latente chez bon nombre d'agriculteurs et son caractère négatif devient de plus en plus important.

Les agriculteurs subirait également de sérieux détours pour atteindre les résidus de terre situés de l'autre côté de l'autoroute, puisque le Ministère ne prévoit pas de chemin d'accès. Sans oublier que les déplacements seraient plus longs et plus dangereux, puisqu'il leur faudrait longer la route 298, pour ceux étant à Sainte-Luce, puis une partie du Rang II. Leur sécurité, autant que celle des autres voyageurs, pourrait être menacée.

Pour certains résidants du Rang II et du centre de Luceville, l'autoroute occasionnerait un détour inutile pour atteindre l'un ou l'autre des pôles régionaux. Ceux qui habitent à l'est de Luceville affirment qu'ils ne reviendraient pas sur leur chemin pour prendre l'autoroute en direction de Mont-Joli pour repasser devant chez-eux. Ils préféreraient prendre le Rang II car cela serait plus rapide. C'est le même scénario pour ceux qui vivent plus près de Rimouski. La durée du trajet est d'environ un quart d'heure et il serait inutile de faire un détour pour économiser quelques minutes. Eux aussi préféreraient prendre le Rang II direction ouest.

Avec le projet actuel d'une voie de contournement rapide, la circulation demeurerait aussi dense et dangereuse que sur la route 132. Il est donc illusoire d'envisager des déplacements plus sécuritaires et rapides puisque le problème actuel de la route 132 ne serait pas réglé; au mieux il serait déplacé sur un tronçon d'autoroute.

Par ailleurs, en ce qui a trait à la vitesse, il n'est pas évident que l'autoroute en atténuerait les répercussions sur la population locale. Les effets seraient peut-être moindres à cause d'un débit plus faible de la circulation, mais il est probable que la situation inverse se confirme. Avec un achalandage moins important, il est permis de croire que les automobilistes auraient tendance à augmenter la vitesse lors des déplacements.

4.2.3 Répercussions socio-communautaires

A l'instar de la partie précédente, les répondants ont identifié des conséquences négatives sur les activités socio-communautaires.

Ils estiment que l'autoroute occasionnerait des détours parfois importants pour ceux qui habitent Sainte-Flavie et Sainte-Luce. La présence de ces détours compromettrait la participation de certains individus, notamment les personnes âgées et les enfants, au sein d'activités socio-communautaires. Selon l'opinion de répondants, les gens auraient peut-être tendance à demeurer chez-eux plutôt que d'affronter le détour en question et une circulation aussi dense sur l'autoroute que celle qu'ils confrontent aujourd'hui sur la route 132.

La présence de l'autoroute favoriserait le déplacement des gens de la zone étudiée vers Mont-Joli et surtout Rimouski pour bénéficier des nombreuses activités de loisirs présentes à l'intérieur de ces deux territoires urbains et ce, au désavantage des structures déjà établies dans les municipalités. Même si les milieux s'efforcent d'être plus dynamiques, l'attraction des deux pôles risquerait d'être plus importante encore. Les gens auraient tendance à rechercher mieux ailleurs plutôt que d'envisager le renforcement des structures implantées localement.

Les personnes rencontrées à Mont-Joli affirment que la circulation ne serait pas diminuée puisque l'échangeur est situé à l'entrée nord de la ville. La circulation serait aussi dense avant qu'après et les déplacements déjà risqués pour aller participer aux différentes activités socio-communautaires ne seraient pas plus sécuritaires. Si la bretelle de sortie demeure là où elle est projetée à l'heure actuelle, le problème serait aussi criant.

Enfin, un problème similaire est perçu pour les répondants qui habitent à proximité des rues Saint-Alphonse et Saint-Pierre à Luceville. La sortie de l'autoroute étant située à la jonction de la route 298, qui est dans les faits le prolongement de la rue Saint-Alphonse, une circulation encore plus

importante risquerait d'apparaître. Les gens désirant se rendre soit à Mont-Joli, soit à Rimouski, convergeraient vers cette partie du village au lieu de se disperser sur le Rang II en direction est et-ou ouest. La densité de la circulation et la concentration de camions lourds augmenteraient l'insécurité reliée aux déplacements, dont les sorties visant la participation à des activités socio-communautaires. Au lieu d'affronter une circulation encore plus importante, certaines personnes pourraient sans doute limiter leurs sorties en privilégiant les activités de "salon", en l'occurrence la télévision et la lecture.

Chapitre 5: Chronologie des impacts

Le chapitre précédent a démontré que plusieurs impacts sont anticipés par les répondants avec la construction d'un tronçon autoroutier reliant la municipalité de Sainte-Luce à la ville de Mont-Joli. Les diverses répercussions envisagées sont positives ou négatives et l'on remarque, à l'occasion, des contradictions entre certaines opinions. Cela s'explique par les attentes et les besoins différents selon les personnes interrogées. Sans dénigrer l'importance des impacts positifs rencontrés, ce chapitre accorde la priorité aux conséquences négatives du projet puisqu'elles sont celles sur lesquelles le ministère des Transports devrait apporter une attention particulière.

A cette fin, la première partie de ce chapitre est consacrée à la pondération des impacts, en faisant intervenir diverses perceptions des répondants dans un exercice de confrontation. Dans un second temps, un regard global est porté sur la faisabilité sociale du projet en tenant compte des divers éléments colligés auprès des répondants. Enfin, les impacts négatifs sont repris par ordre décroissant, c'est-à-dire en allant du plus important au plus faible, en proposant pour chacun, et dans la mesure du possible, une ou plusieurs mesures d'atténuation. D'ailleurs, il faut comprendre qu'aucune de ces mesures proposées ne peut atténuer complètement un impact social négatif, puisque la population est versatile tant en termes de besoins que d'attentes, et que la société est une entité en perpétuel changement (Lang et Armour, 1981).

Les mesures d'atténuation retenues devraient, idéalement, faire l'objet d'une réflexion plus poussée. Une discussion avec divers intervenants locaux est souhaitable considérant que ces derniers sont en mesure de vérifier la faisabilité de ces moyens et leurs impacts sur la population locale. Éviter un tel exercice pourrait s'avérer néfaste pour une application optimale des mesures d'atténuation proposées. Enfin, il faut rappeler que les

informations présentées proviennent des répondants, de même que les mesures d'atténuation proposées.

5.1 Pondération des impacts

La présente étude sur les impacts sociaux relatifs au projet d'autoroute a permis de rencontrer trente-deux personnes. La plupart des répondants sont en mesure de prévoir des impacts, qu'ils soient positifs ou négatifs. Selon les données recueillies, les deux tiers des conséquences envisagées sont positives. Cette suprématie ne doit pas pour autant diminuer l'importance qui doit être accordée aux impacts négatifs.

Les résultats obtenus présentent des contradictions, selon la perception qu'ont les gens du projet et en tenant compte également de la municipalité et du rôle de chacun à l'intérieur de leur milieu respectif. Ainsi, sur le plan économique l'on prévoit, selon certains, un développement accru et un renforcement de la clientèle touristique, ce qui permettrait la création d'emplois ou le maintien de ceux déjà en place. Pour d'autres, il s'agirait davantage d'une nuisance freinant le développement régional en provoquant une diminution des activités économiques, incluant la perte d'emplois, et une baisse de l'achalandage touristique.

L'utilisation du territoire enregistre aussi des vues divergentes. Autant certains répondants perçoivent une facilité de déplacement accrue et une augmentation de la sécurité routière, autant d'autres signalent l'apparition de détours importants et une sécurité non améliorée, surtout si le projet à voie simple tel que prévu actuellement est concrétisé. Quant aux activités socio-communautaires, l'autoroute devrait faciliter l'utilisation des structures en place en incitant la population habitant dans les municipalités avoisinantes à se déplacer plus fréquemment et aisément. Selon l'autre courant de pensée, l'autoroute favoriserait les déplacements vers Rimouski. Cette situation se répercuterait sur l'appauvrissement des regroupements socio-communautaires en place. Au lieu de favoriser les structures actuelles, ou en développer de nouvelles, les

gens profiteraient d'une liaison routière améliorée pour aller chercher des services ou participer à des activités à Mont-Joli ou Rimouski.

Ce point de vue ne fait pas l'unanimité parmi l'ensemble des répondants, principalement chez ceux qui habitent Mont-Joli. Selon ces derniers, l'autoroute serait une occasion propice pour attirer une clientèle plus régionale. De plus, elle inciterait la population locale à être plus dynamique et concurrentielle.

Les principaux impacts positifs et négatifs présentés dans le chapitre précédent sont repris ici à titre de résumé. Il faut se rappeler qu'ils sont puisés à même la perception et l'opinion des répondants et qu'ils ont été respectés dans leur essence même: seule la structuration de l'idée a pu être légèrement modifiée pour l'harmoniser avec le texte et en faciliter la lecture.

De plus, les gens ayant des perceptions, des attentes et des besoins différents, il ne faut pas se surprendre des contradictions rencontrées dans le texte. Celles-ci sont normales, dans la mesure où l'on respecte les opinions colligées auprès des différents répondants, et il ne faut pas les considérer comme des erreurs de rédaction. Les divergences sont présentées volontairement afin de soumettre toutes les opinions à une lecture juste et équitable de la situation observée à l'automne 1990.

Ainsi, les principaux impacts sociaux positifs perçus par certains répondants sont:

- 1- développement économique et touristique accru, avec création ou maintien des emplois, grâce à une accessibilité améliorée de la région;
- 2- diminution du taux d'accidents routiers, notamment par une route plus droite et par une circulation partagée entre la route 132 et l'autoroute;

- 3- facilité dans les déplacements par un trajet moins long et plus sécuritaire;
- 4- détournement des camions lourds sur l'autoroute, décongestionnant la route 132;
- 5- baisse du débit de la circulation sur la route 132, grâce à l'absorption d'une partie de l'achalandage par l'autoroute et le détournement des camions lourds;
- 6- l'accès amélioré à diverses activités socio-culturelles, notamment à Rimouski et ce, à cause d'une route en meilleure condition et une durée de voyage réduite;
- 7- l'aménagement des terrains et des résidences afin d'en améliorer l'apparence extérieure à la suite d'une circulation moins dense permettant de sortir de la cours plus sécuritairement et aussi par un taux de poussières moindre;
- 8- enfin, une amélioration de la sécurité reliée aux activités piétonnières et de cyclismes puisque l'achalandage sur la route 132 serait diminué.

A l'opposé, d'autres répondants entrevoient davantage des impacts négatifs, parfois complètement opposés à ceux identifiés précédemment, dont les principaux sont:

- 1- diminution de la clientèle dans les commerces, donc perte d'emplois éventuelle, notamment par une circulation moins importante sur la route 132 et un accès plus facile à l'un ou l'autre des deux pôles régionaux;
- 2- diminution des touristes, avec perte d'emplois et un milieu de vie affecté. L'on craint que les gens en transit ne prennent plus la route 132, désormais à vocation panoramique, lors de leur voyage et qu'ils refuseront, de surcroît, de faire des détours pour visiter certains sites;
- 3- achat de nouvelles terres agricoles à des prix élevés pour les cultivateurs dont une partie des terres a été expropriée, menaçant ainsi la relève. L'autoroute sectionnant plusieurs bonnes terres

en deux, les agriculteurs devront, et doivent déjà à l'heure actuelle, acheter de nouveaux lopins de terre à des coûts plus élevés que les montants accordés par le M.T.Q. lors de l'expropriation en 1975, ce qui risque de menacer, en plus de la relève, le maintien d'un seuil de production acceptable et-ou viable;

- 4- apparition de détours importants, principalement pour ceux désirant emprunter l'autoroute en direction est ou ouest et demeurant à Sainte-Luce;
- 5- l'importance de la circulation demeurerait stationnaire, surtout si le projet envisagé est à voie simple. Les risques d'accidents et l'insécurité ressentie par plusieurs lors de la conduite automobile ne seraient pas atténués;
- 6- déplacements favorisés vers Mont-Joli, mais surtout Rimouski, pour obtenir des services ou encore pour participer à des activités socio-communautaires, puisque les voyages seraient plus rapides et sécuritaires. Cela menacerait la survie de certains services et la réalisation d'activités à l'échelle locale.
- 7- enfin, la route 132 demeure avec ses déficiences car il n'est pas prévu d'y apporter des améliorations même avec la construction d'une autoroute. Certains sites sont désignés comme étant dangereux et une chaussée d'autoroute ne les améliorera pas.

5.2 Faisabilité sociale globale du projet

Nonobstant tous les impacts négatifs soulevés par les répondants et toutes les perceptions contradictoires identifiées, et tenant compte des mesures d'atténuation proposées au point 5.3, il n'apparaît pas, au stade actuel de l'analyse et considérant le caractère exploratoire de cette étude, que la faisabilité sociale du projet soit compromise. Il a été démontré au long de ce rapport, que la circulation actuelle sur la route 132 nuit à plusieurs individus sur diverses facettes de la vie quotidienne. Avec la construction d'un tronçon d'autoroute reliant Sainte-Luce à Mont-Joli, et éventuellement au reste du Québec, la sécurité des résidents riverains et les déplacements

de ceux-ci seraient accrus. En habitant un milieu plus paisible et sécuritaire, la qualité de vie de la population locale serait améliorée.

L'utilisation du territoire serait maximisée, la participation de la population au sein de divers regroupements sociaux ou socio-communautaires serait renforcée pour certains répondants, et malgré le fait que d'autres prétendent le contraire (voir la section 5.3), et on envisage une consolidation de l'activité économique sur le plan régional, ce qui ne serait pas sans incidence sur les emplois locaux et sur la qualité de vie de la population.

Même si un danger réel persiste sur le plan touristique, notamment par une diminution des emplois et une qualité de vie amoindrie, il est possible d'instaurer des mesures minimisant les impacts négatifs perçus. En vantant le caractère calme et plus sécuritaire de la route 132 comme liaison routière panoramique, comme un lieu propice pour les randonnées pédestres, et en prétendant, à raison, que les camions lourds opteront pour l'autoroute, les touristes se déplaceraient en nombre toujours plus important. Il est possible que cette situation contribue à prolonger le temps de résidence des vacanciers, et d'assurer, par le fait même, le maintien des emplois disponibles et un milieu de vie de bonne qualité. De plus, considérant la solidité et la renommée des structures en place jumelées à une route carrossable de meilleure qualité, la vocation touristique régionale serait plus affermie. Plusieurs intervenants se plaignent de l'aspect dangereux de la route et de sa mauvaise qualité. Un tronçon de liaison routière rapide les sécuriseraient tout en mettant l'emphase sur la beauté des sites bordant le littoral et sur l'accueil de la population, au lieu d'attirer l'attention des touristes potentiels sur la qualité souvent douteuse du réseau routier.

Cependant, il ne faut pas faire l'autruche sur les problèmes importants envisagés par la construction de l'autoroute. Les impacts ne doivent pas être sous-estimés car à long terme ils peuvent affecter, à un degré difficilement quantifiable, la faisabilité sociale du projet. Pensons

notamment aux retombées éventuelles et négatives sur la vocation touristique de la région, les emplois, la qualité du milieu de vie et l'accès aux résidus de terre par les agriculteurs. Si rien n'est fait pour atténuer ces répercussions, des problèmes importants ou de tout acabit ressurgiront. C'est pourquoi, il est fortement recommandé d'accorder toute l'attention nécessaire aux quelques mesures d'atténuation suggérées au point suivant. Celles-ci nous apparaissent importantes.

Par ailleurs, afin de limiter les retombées éventuelles dans le milieu, il serait souhaitable de diffuser une information pertinente et à jour concernant le projet d'autoroute, incluant les mesures retenues pour diminuer certains impacts négatifs que ce rapport aura permis d'identifier. Instaurer des mécanismes de consultation élargie serait bénéfique, tant pour le ministère des Transports que pour la population locale et les intervenants sensibles au projet.

5.3 Chronologie des impacts négatifs et mesures d'atténuation suggérées

Dans cette dernière partie, un ordre de priorité est accordé à chacun des impacts négatifs anticipés tout en proposant, dans la mesure du possible, une ou plusieurs solutions permettant d'adoucir les retombées éventuelles. Il est bon de rappeler qu'aucune mesure ne peut atténuer complètement un impact social négatif. De plus, la priorisation des impacts négatifs est faite en tenant compte des préoccupations régionales et de leur incidence sur la vie quotidienne de la population.

Selon ce qui se dégage des entrevues effectuées, il ressort que l'impact le plus important repose sur la diminution de la clientèle touristique, notamment dans les municipalités de Sainte-Luce et Sainte-Flavie, et sur la crainte de voir le nombre d'emplois diminuer. Pour atténuer cette répercussion, on suggère, à l'instar des résultats présentés dans l'étude

environnementale²², et selon les propositions de différents intervenants rencontrés, d'installer des panneaux de signalisation appropriés faisant la promotion des sites touristiques et des services offerts. La localisation de cette signalisation devrait longer l'autoroute, avec une attention particulière aux échangeurs de Luceville et Mont-Joli, points stratégiques par excellence. Cette mesure, peu coûteuse, devrait diminuer les impacts rattachés au secteur récréo-touristique.

Le second impact en importance est une plus grande attirance vers l'un ou l'autre des pôles d'attraction locaux, avec une faveur marquée pour Rimouski, donc des coupures de postes à moyen terme reliées à une perte de clientèle dans les commerces locaux. On envisage également une diminution dans le taux de participation de la population au sein de diverses activités. Face à ce problème, le Ministère est impuissant. La prise en charge du milieu est la meilleure alternative. Cette action devrait être entreprise par les administrations municipales et commerciales, conjointement avec des intervenants "apolitiques" oeuvrant auprès de la population.

Ces problèmes sont principalement reliés aux secteurs socio-culturel et commercial. Les intervenants privilégiés seraient donc les organismes sociaux ou socio-communautaires en place et la Chambre de commerce locale. Le milieu devrait investir plus d'énergie pour promouvoir ses structures dans le but de concurrencer les services présents à l'extérieur, en l'occurrence Rimouski, tout en démontrant l'importance de protéger les emplois en place, ou encore d'en créer de nouveaux. Il est de la responsabilité du milieu d'offrir une plus grande quantité de produits, de services et d'activités de loisir pour concurrencer les divers compétiteurs, notamment ceux de Rimouski. Tout ceci est à l'avantage de la population locale, puisque sa qualité de vie serait améliorée.

²² URBATIQUE inc.,- Étude environnementale. Liaison routière Sainte-Luce-Mont-Joli, - Québec, novembre 1990, version préliminaire, page 137.

La perte de terres agricoles à haut potentiel est également fort importante. A cela s'ajoute une diminution probable et éventuelle des activités agricoles, une relève incertaine et l'achat de nouvelles terres à un prix bien supérieur au montant accordé par le M.T.Q. lors des expropriations. Concernant la perte des terres, rien n'est possible en termes d'atténuation. Selon l'étude environnementale²³, il est inévitable qu'une autoroute traverse des terres, et elle conclut que le trajet actuel est le lieu le plus propice. Cependant, le M.T.Q. pourrait amoindrir ce problème en construisant des chemins d'accès permettant aux agriculteurs de cultiver les résidus de terre situés de part et d'autre de l'autoroute. Cette proposition permettrait de limiter la perte des terres cultivables à celles détenues par le Ministère.

Pour la diminution probable des activités agricoles, la relève incertaine et de l'achat de nouvelles terres à un coût élevé, peu de chose peuvent être faites. Par contre, si le Ministère accède au désir des agriculteurs et construit les chemins d'accès, il est possible que l'agriculture enregistre un regain tant par la superficie de culture que par la relève de jeunes cultivateurs. Selon certains agriculteurs, cette relève est difficile considérant le trop grand nombre d'inconvénients identifiés. Un répondant prétend que son fils remet en question la possibilité de prendre en charge la ferme familiale à cause de ces mêmes inconvénients.

L'absence d'investissement des agriculteurs sur les terres cultivées qui appartiennent au ministère des Transports est une cause importante d'insécurité, donc un impact négatif important à long terme. Pour palier à cette insécurité, l'unique mesure envisageable est de procéder dans les meilleurs délais à la construction de l'autoroute. Ainsi, les agriculteurs concernés seraient fixés sur le sort des parcelles de terre expropriées et ils sauraient à quoi s'attendre.

²³ URBATIQUE inc., - Étude environnementale. Liaison routière Sainte-Luce-Mont-Joli, - Québec, novembre 1990, 194 pages + annexes, version préliminaire.

Les détours occasionnés par la venue d'une autoroute, peu importe la raison entourant le déplacement, seraient un problème non négligeable pour la population, principalement celle de la municipalité de Sainte-Luce. Aucune mesure d'atténuation ne peut être soumise, à moins de prévoir une sortie en direction de chaque municipalité. Mais cette éventualité, en plus d'être onéreuse, est inutile. Il apparaît injustifié de construire une liaison routière rapide de contournement avec de nombreuses sorties. D'ailleurs, cet impact serait minime car la population désirant prendre l'autoroute se soucierait peu des détours, et dans le cas contraire, elle privilégierait l'emprunt de la route 132 comme mesure d'atténuation.

Un autre impact, affectant principalement le motel "Au Sommeil d'Or" de Mont-Joli, est le passage de la bretelle de sortie à proximité. Celui-ci risquerait d'occasionner des conséquences importantes sur la clientèle et les résidants demeurant à une faible distance, due à l'accélération et la décompression des camions lourds à l'entrée ou à la sortie de l'autoroute. Considérant que la sortie serait très rapprochée du motel et d'une petite concentration de résidences, dont un foyer pour personnes âgées et quelques immeubles à logement multiple, elle ne serait pas sans affecter la qualité de vie des gens concernés. De plus, la tenue d'une activité sportive hivernale d'envergure sur les terrains arrières du motel serait menacée. Une mesure d'atténuation serait le réaménagement de l'intersection au coin du boulevard Jacques-Cartier et de la bretelle de sortie afin de favoriser, notamment pour les camions lourds, l'emprunt dudit boulevard. Il s'agirait de prévoir une voie de sortie à droite avec une signalisation demandant de céder le passage en priorité à la circulation provenant de Sainte-Flavie et roulant sur le boulevard Jacques-Cartier, au lieu d'un arrêt obligatoire. Cela devrait diminuer les répercussions associées à l'accélération et à la décompression. Par contre, aucune mesure ne permet de limiter les conséquences sur l'activité hivernale.

Les répondants considèrent que le projet d'autoroute actuel comporte un impact négatif important puisque les problèmes reliés à la circulation et à l'insécurité sur la route 132 se retrouveraient présents sur l'autoroute.

Prenant en considération, d'une part, ce problème, et d'autre part le fait qu'une autoroute à quatre voies ne se justifie pas dû à la faible densité de la circulation, sauf lors des périodes de pointe que constituent les vacances estivales, les répondants suggèrent une mesure d'atténuation de compromis. Il est donc proposé au Ministère de revoir le tracé d'autoroute en y incluant une troisième voie. Celle-ci, ressemblant à l'élargissement de la route 132 à la hauteur du Cap à l'Original dans la municipalité de Bic, atténuerait cet impact. Ainsi, tout en ayant une voie rapide de contournement, la sécurité routière serait accrue car la circulation plus lente se tiendrait de chaque côté de la route, permettant ainsi des dépassements plus sécuritaires pour les voyageurs pressés.

Pour ce qui est de l'engorgement de la circulation à la jonction des rues Saint-Pierre et Saint-Alphonse à Luceville, les répondants proposent au M.T.Q. d'installer un feu de signalisation en remplacement de l'actuel arrêt obligatoire pour les quatre directions. Cette mesure, jumelée à une campagne d'information et de sensibilisation sur la vitesse de circulation, diminuerait beaucoup cet impact jugé important par les résidents de cette municipalité.

A Mont-Joli, les résidents du boulevard Gaboury considèrent que les problèmes liés à la densité de la circulation et à la présence des camions lourds ne seraient pas diminués par la venue de l'autoroute, puisque la bretelle de sortie est à l'entrée nord de la ville. Un moyen de contourner partiellement ces inconvénients serait d'envisager une sortie menant directement au parc industriel. Ainsi, la densité des camions lourds serait moins importante sur une partie du boulevard Gaboury, notamment pour ceux provenant de l'ouest. Pour le reste, il serait possible de localiser la bretelle de sortie à l'autre extrémité de la ville, direction sud-est, mais cela risquerait d'occasionner de sérieux problèmes dans la mesure où l'autoroute doit se prolonger, à long terme, vers Grand Mitis. La réalisation de cette dernière partie du projet serait menacée.

* * * *

En résumé à ce rapport, le tableau suivant présente les principaux impacts positifs et négatifs anticipés par les répondants. Dans le cas des répercussions négatives, les mesures d'atténuation envisagées par les personnes rencontrées y sont incluses.

Tableau synoptique des principaux impacts sociaux positifs et négatifs et des mesures d'atténuation suggérées, selon la perception des répondants.

Type d'impact	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation suggérées
Positif	<ul style="list-style-type: none"> - Développement économique et touristique accru. - Baisse des accidents routier. - Déplacements plus faciles. - Moins de camions lourds sur la route 132. - Diminution de la circulation en général sur la route 132. - Accès amélioré aux activités socio-culturelles, notamment à Rimouski. - Amélioration de l'apparence des terrains et des résidences. - Environnement plus sécuritaire pour les activités piétonnières et de cyclismes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ne s'applique pas pour l'ensemble des impacts positifs.
Négatif	<ul style="list-style-type: none"> - Baisse de la clientèle touristique. - Plus grande attirance vers les pôles d'attraction locaux, donc perte d'emplois éventuelle, avec une baisse du taux de participation des résidants dans les activités locales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Installer des panneaux de signalisation en bordure de l'autoroute. - La meilleure alternative est la prise en charge du milieu car le Ministère est impuissant face à cette problématique.

Tableau synoptique des principaux impacts sociaux positifs et négatifs et des mesures d'atténuation suggérées, selon la perception des répondants (suite).

Type d'impact	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation suggérées
Négatif	<ul style="list-style-type: none"> - Perte de terres agricoles à haut potentiel, diminution probable et éventuelle des activités agricoles, une relève incertaine et l'achat de terres cultivables à des prix très élevés. - Absence d'investissement par les agriculteurs sur les terres cultivables appartenant au M.T.Q., car l'insécurité est importante à l'égard de l'éventuelle construction d'une chaussée d'autoroute. - Autoroute occasionnerait des détours. - Présence de la bretelle de sortie à Mont-Joli à proximité du Motel "Au Sommeil d'Or". - Présence sur la chaussée d'autoroute des mêmes problèmes que ceux rencontrés sur la route 132, à savoir la densité de la circulation et l'insécurité. 	<ul style="list-style-type: none"> - Construction de chemins d'accès permettant la culture des résidus de terres. - Construire dans les meilleurs délais la chaussée d'autoroute. - Aucune mesure suggérée. - Réaménager l'intersection du boulevard Jacques-Cartier et de la bretelle de sortie pour instaurer une sortie avec passage prioritaire pour la circulation venant de Sainte-Flavie, et non un arrêt obligatoire. - Ajouter une troisième voie au plan initial.

Tableau synoptique des principaux impacts sociaux positifs et négatifs et des mesures d'atténuation suggérées, selon la perception des répondants (suite).

Type d'impact	Nature de l'impact	Mesures d'atténuation suggérées
Négatif	<ul style="list-style-type: none"> - Engorgement à la jonction des rues Saint-Pierre et Saint-Alphonse à Luceville. - Présence inchangée d'une circulation dense et de camions lourds sur le boulevard Gaboury à Mont-Joli. 	<ul style="list-style-type: none"> - Installer un feu de circulation à cette jonction et élaborer une campagne de sensibilisation et d'information concernant l'importance de respecter le code de la sécurité routière. - Envisager une sortie menant directement au parc industriel.

Conclusion

Le projet de construction d'un tronçon autoroutier entre les municipalités de Sainte-Luce et Mont-Joli est impossible à réaliser sans perturber quelques facettes du milieu social. Cependant, les résultats colligés démontrent que les retombées anticipées sont majoritairement positives. Parmi les impacts négatifs identifiés, rappelons que les plus importants concernent le volet économique et la diminution des activités touristiques conséquentes à la voie de contournement, avec une perte d'emplois éventuelle menaçant la qualité de vie de la population affectée.

Pour d'autres répondants, la présence d'une autoroute dans la région serait essentiellement positive. On y voit l'occasion de renforcer la conurbation entre Rimouski et Mont-Joli, principalement pour aller chercher des services inexistants à l'intérieur de la zone étudiée. De plus, ce serait une occasion propice d'améliorer les déplacements par la venue d'une liaison routière plus rapide et sécuritaire. Avec l'installation d'une signalisation adéquate, la vocation touristique peut même être améliorée avec une publicité axée sur la vue panoramique, la qualité de l'accueil et les sites touristiques longeant le littoral via la route 132. Cette perspective serait sans doute renforcée par la baisse de la circulation et par le détournement des camions lourds sur l'autoroute.

Il se dégage donc que le projet actuel peut améliorer la qualité de vie de la population en général. La route 132 contribuant à la détérioration du milieu de vie par une circulation importante, occasionnant par le fait même différentes nuisances reliées au bruit, à la vitesse et au sentiment d'insécurité, la construction de l'autoroute serait bénéfique.

Il faut toutefois demeurer alerte. Même si la majorité des impacts sont positifs, il ne faut pas négliger les répercussions négatives dont l'importance est appréciable pour une partie de la population. Les mesures d'atténuation proposées au chapitre 5 devraient inciter le ministère des

Transports à s'engager plus à fond en région, notamment par la tenue de mécanismes de concertation, de consultation et d'information menés auprès de la population locale et des différents intervenants. De tels exercices peuvent être déterminants pour la réussite du projet et sur sa faisabilité sociale.

De plus, il faut se rappeler qu'une population, celle de la zone étudiée n'étant pas une exception, a une capacité souvent limitée d'absorber et de s'adapter à un changement. L'appropriation du changement engendré peut provoquer des tensions et du stress, le tout étant intimement lié aux expériences antérieures, et dans le cas présent à la longue attente. Même si les résultats démontrent un désir chez la population locale d'obtenir la construction de l'autoroute, il n'en demeure pas moins important de prendre en considération les facteurs plus négatifs et de croire à l'importance d'une consultation, qu'elle soit élargie ou non, avec ceux risquant d'être affectés par le projet. Ce sont les bases d'un processus axé sur le succès à un coût social moindre.

Nonobstant les impacts négatifs anticipés par certains répondants, il se dégage de ce rapport que la construction d'une autoroute dans la région rallierait sous une seule bannière sécurité, qualité du milieu de vie, fluidité de la circulation, développement favorisé sur le plan économique et récréo-touristique, notamment par la création ou le maintien des emplois existants.

En somme, il est recommandé au ministère des Transports d'entamer, dans un premier temps, un processus de consultation publique et, dans un deuxième temps, de procéder à la réalisation d'un tronçon autoroutier dans le secteur Sainte-Luce/Mont-Joli en tenant compte des mesures d'atténuation proposées.

Références bibliographiques

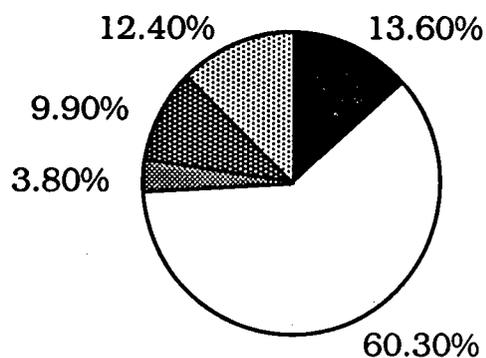
- Bouchard, Carolle (1990),- Étude sociale et consultation. Coordonnées de l'approche... Autoroute 20-Ste-Luce/Mont-Joli, - Division des études environnementales est, Service de l'environnement, ministère des Transports, Québec, 25 pages.
- Duchesne, Monique (1990),- Sites dangereux. Volet 2. Identification et priorisation des sites dangereux de la MRC de la Mitis, - Département de santé communautaire, Centre hospitalier régional de Rimouski, Rimouski, 62 pages + annexes.
- Fortin, Andrée et al. (1987),- Histoires de familles et de réseaux. La sociabilité au Québec d'hier à demain, - Éditions Saint-Martin, Montréal, p. 7.
- Gauthier, Benoît (dir.) (1984),- Recherche sociale. De la problématique à la collecte des données, - Presses de l'Université du Québec, Sainte-Foy, 535 pages.
- Grawitz, Madeleine (1988),- Lexique des sciences sociales, - Quatrième édition, Dalloz, France, p. 340.
- Lang, Reg et Armour, Audrey (1981),- Évaluation et examen des impacts sociaux, - ministère des Transports, Québec, 105 pages.
- MRC de la Mitis (1988),- Dossier technique. État de la situation. Plan et règlements d'urbanisme. Sainte-Flavie, - Service de l'urbanisme, 46 pages.
- Pluram inc. (non daté),- Corporation municipale de la paroisse de Sainte-Luce. Plan d'urbanisme, - Québec, 50 pages.
- Roggemans, Marie-Laure et al. (1989),- Réécrire la route ensemble. Une étude sur les traversées d'agglomérations, - Fondation Roi Baudoin, Belgique, 146 pages.
- Statistique Canada,- Recensement 1986, - Catalogues 94-109 et 94-110.
- Statistique Canada,- Division des enquêtes-ménages, - 1986, section 9, p. 358.

- URBATIQUE inc. (1990),- Étude d'impact social. Amélioration de la route 132 - Pointe-au-Père, - Québec, version finale préliminaire, Québec, 142 pages.
- URBATIQUE inc. (1990),- Étude environnementale. Liaison routière Sainte-Luce-Mont-Joli, - Québec, version préliminaire, 194 pages + annexes.
- Ville de Mont-Joli (1989),- Bottin sportif et socio-culturel, - Mont-Joli, 20 pages (en révision).

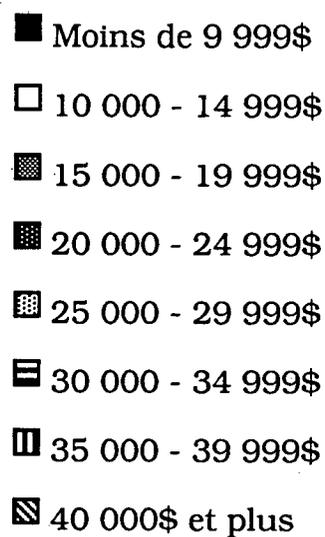
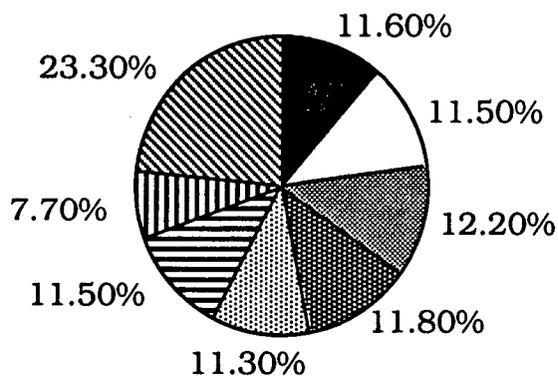
ANNEXE 1

Données sur la population
et sur les répondants

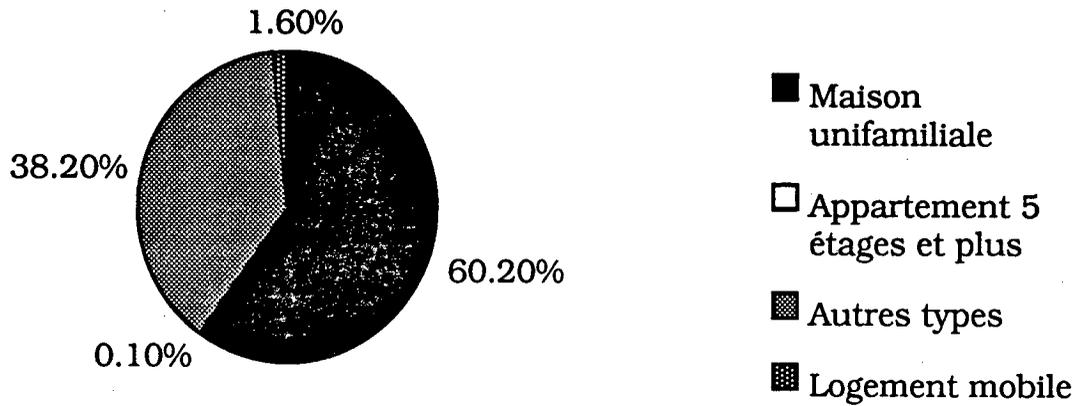
Graphique 1
Population active de 15 ans et plus selon
la municipalité, 1986*.



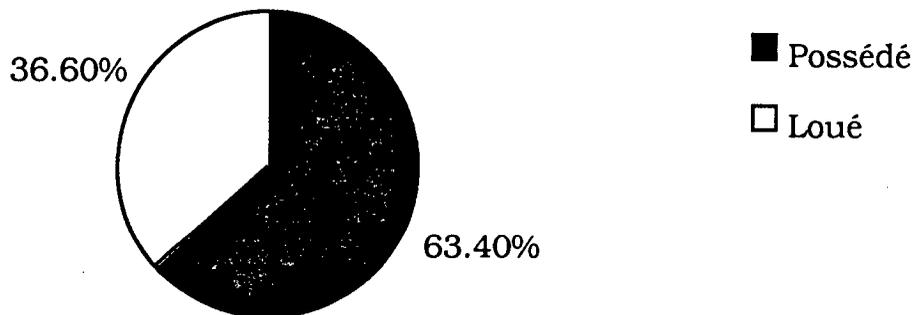
Graphique 2
Revenu familial brut de la population, 1986*.



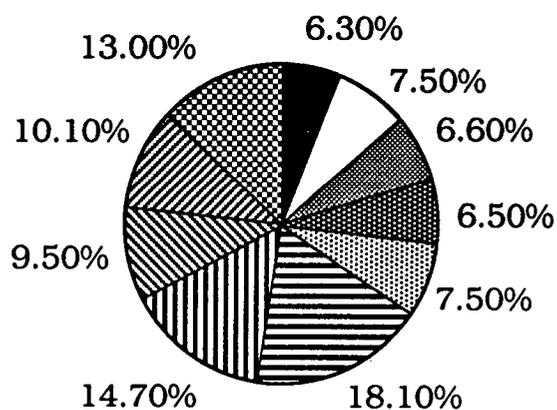
Graphique 3
Type de logement occupé par la population, 1986*.



Graphique 4
Mode d'occupation du logement par la population, 1986*.

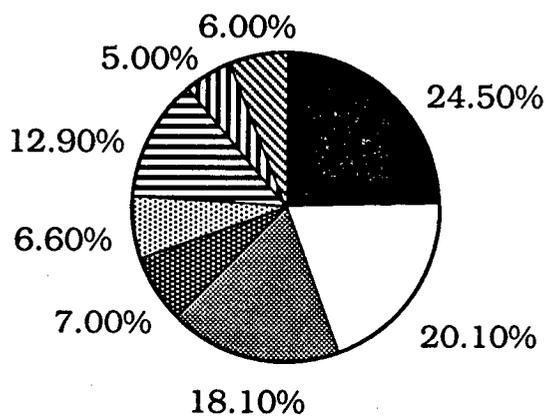


Graphique 5
Age de la population, 1986*.



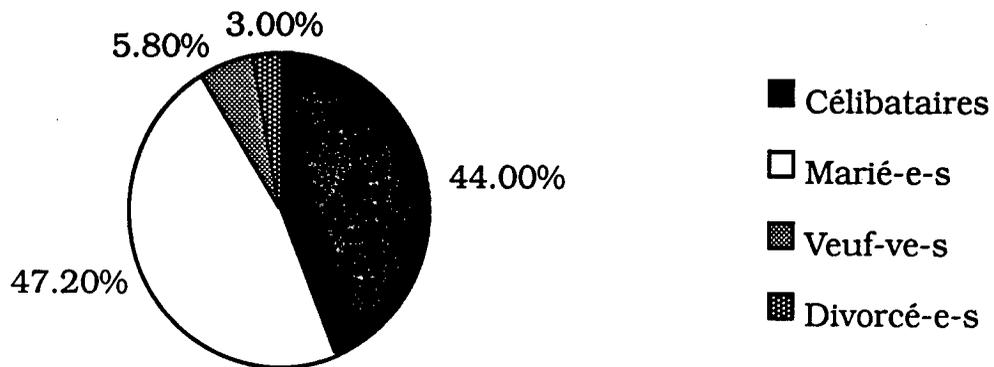
- 0 - 4 ans
- 5 - 9 ans
- ▣ 10 - 14 ans
- ▤ 15 - 19 ans
- ▥ 20 - 24 ans
- ▦ 25 - 34 ans
- ▧ 35 - 44 ans
- ▨ 45 - 54 ans
- ▩ 55 - 64 ans
- 65 ans et plus

Graphique 6
Degré de scolarité de la population, 1986*.

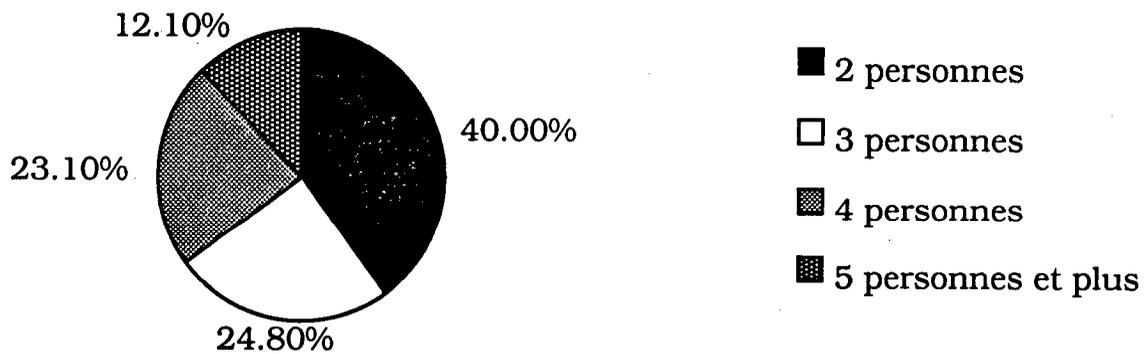


- Moins d'une 9e année
- 9 - 13 années sans certificat
- ▣ 9 - 13 années avec certificat
- ▤ École de métier
- ▥ Autres études non universitaires sans certificat
- ▦ Autres études non universitaires avec certificat
- ▧ Études universitaires sans grade
- ▨ Études universitaires avec grade

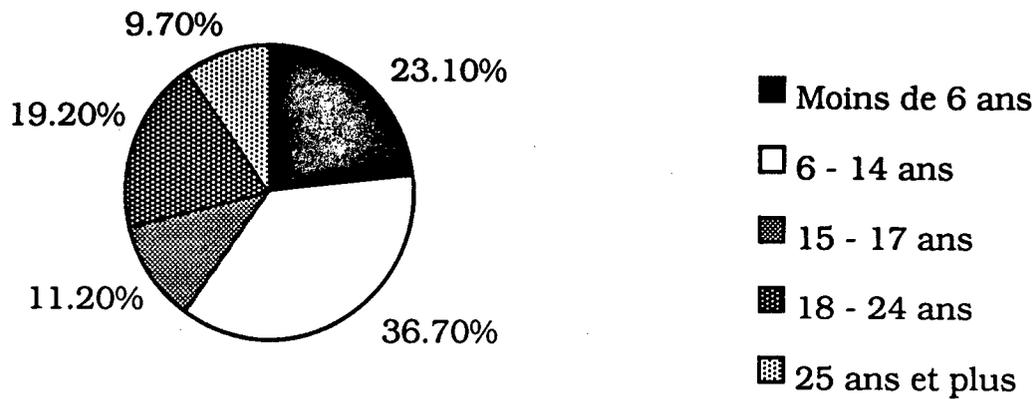
Graphique 7
Statut civil de la population, 1986*.



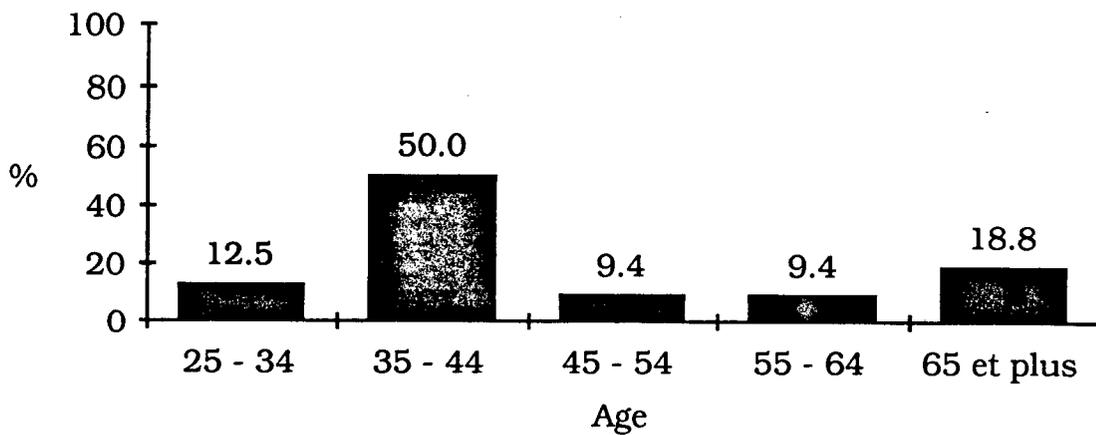
Graphique 8
Taille des ménages de la population, 1986*.



Graphique 9
Nombre d'enfant à la maison pour la population, 1986*.

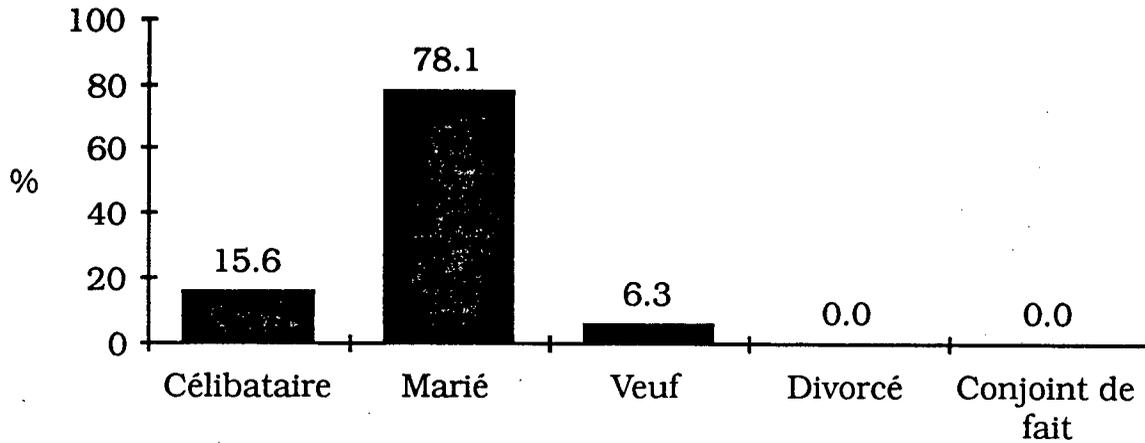


Graphique 10
Répartition de répondants selon l'âge.

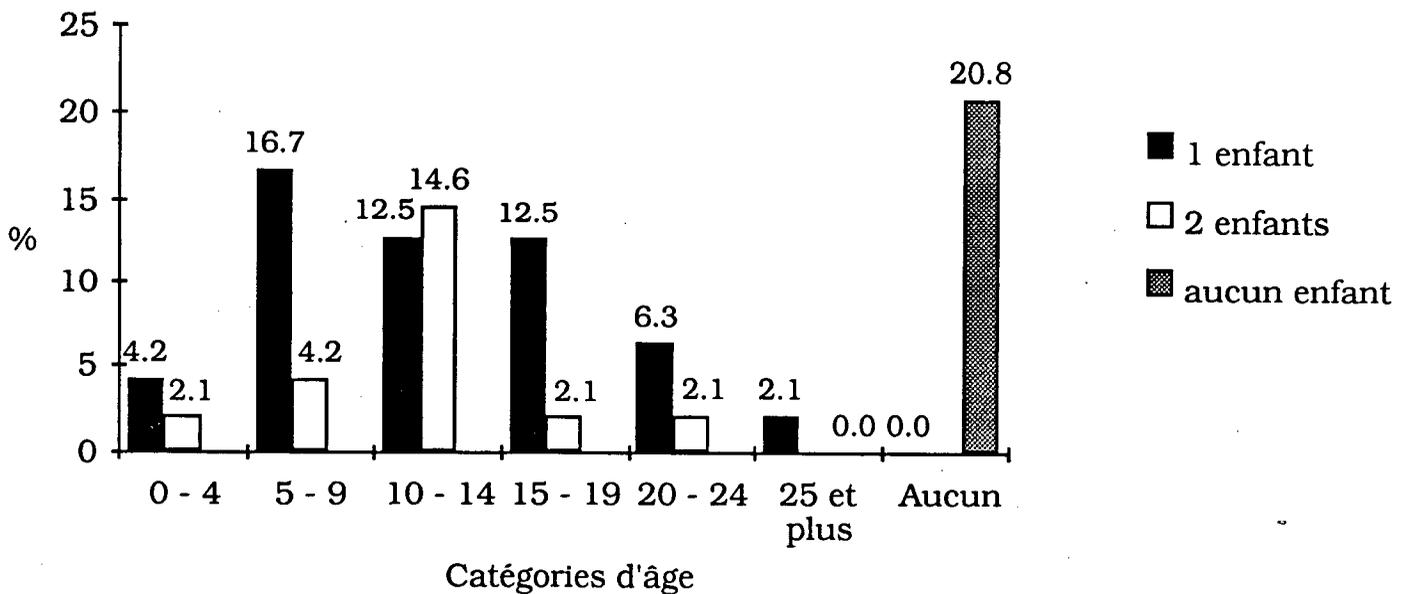


*Statistique Canada, Recensement 1986, Catalogue 94-109, pages 1062, 1091, 1121.

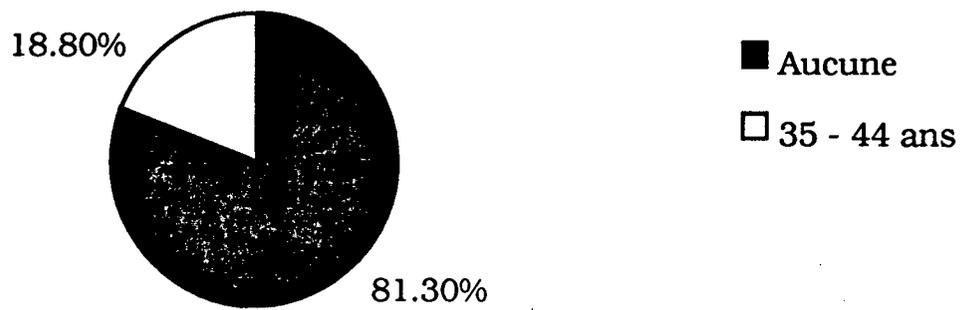
Graphique 11
Répartition des répondants selon l'état civil.



Graphique 12
Nombre de répondants ayant des enfants à charge selon la catégorie d'âge.



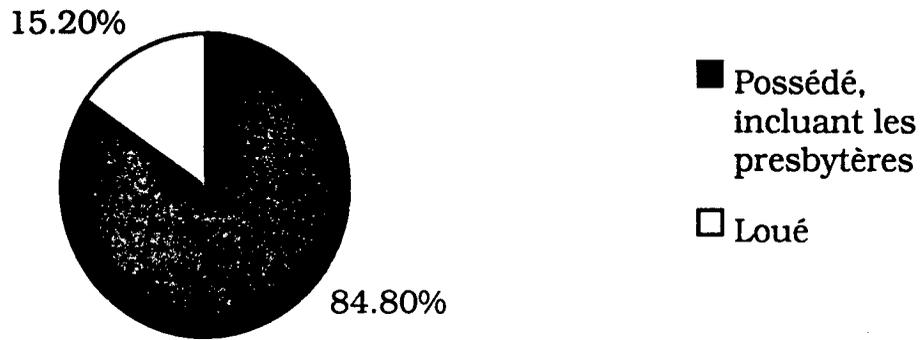
Graphique 13
Nombre de répondants ayant une personne à charge.



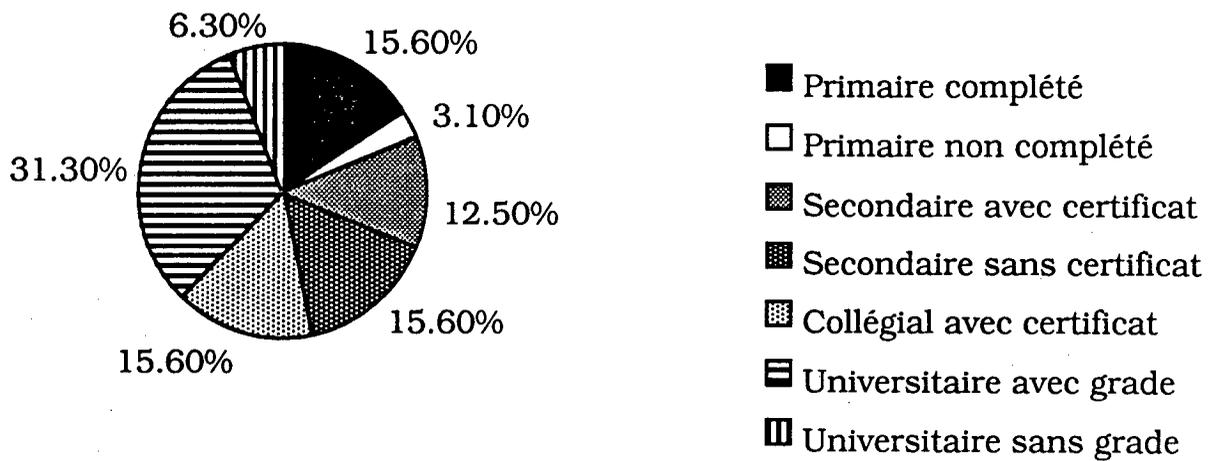
Graphique 14
Type de logement occupé par les répondants.



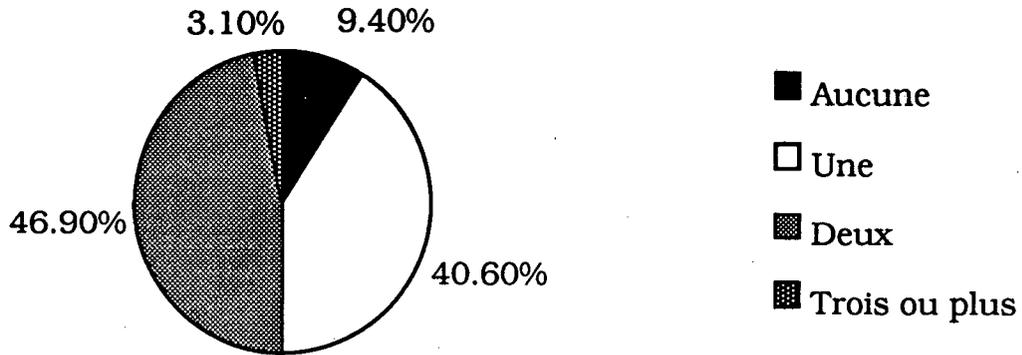
Graphique 15
Mode d'occupation du logement par les répondants.



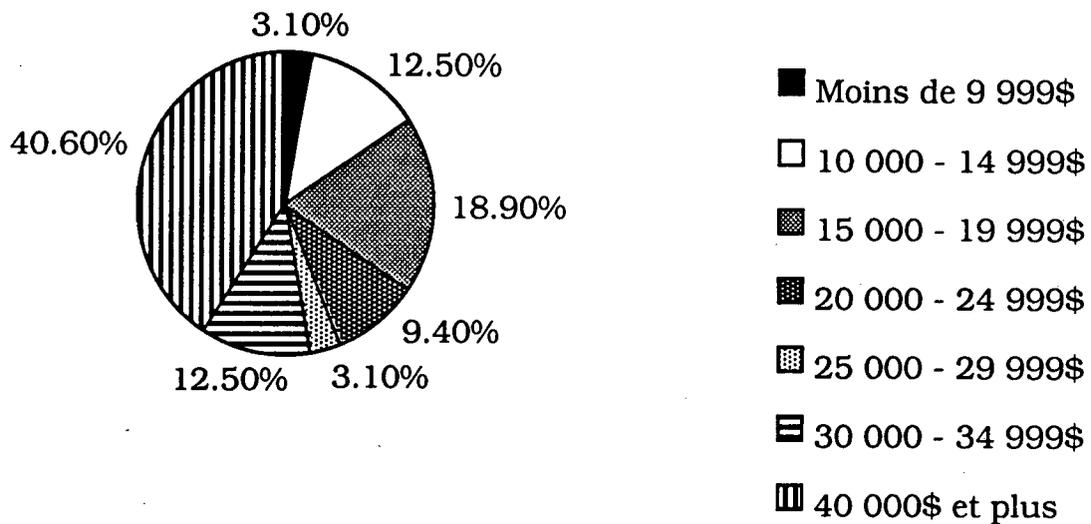
Graphique 16
Degré de scolarité des répondants par cycle.



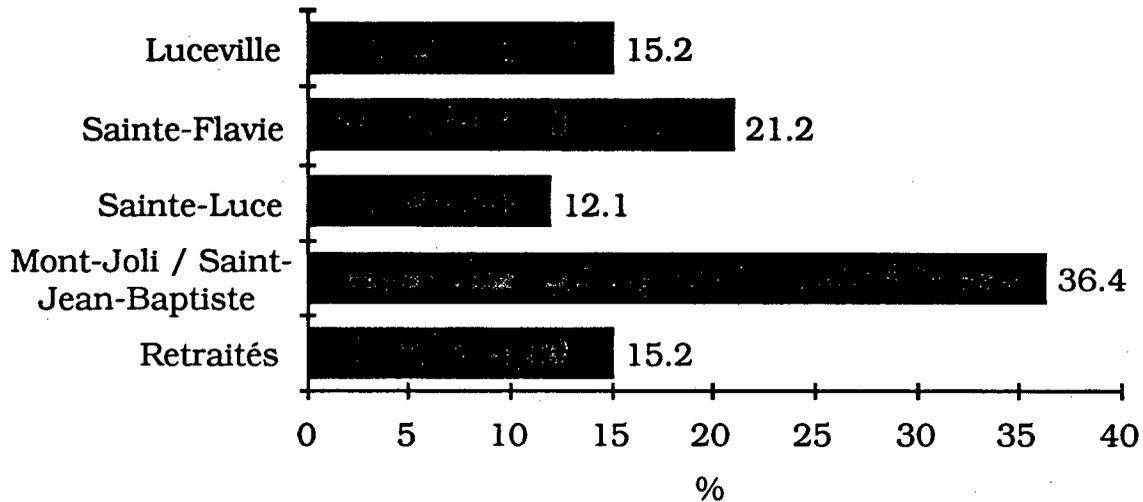
Graphique 17
Nombre d'automobile par ménage pour les répondants.



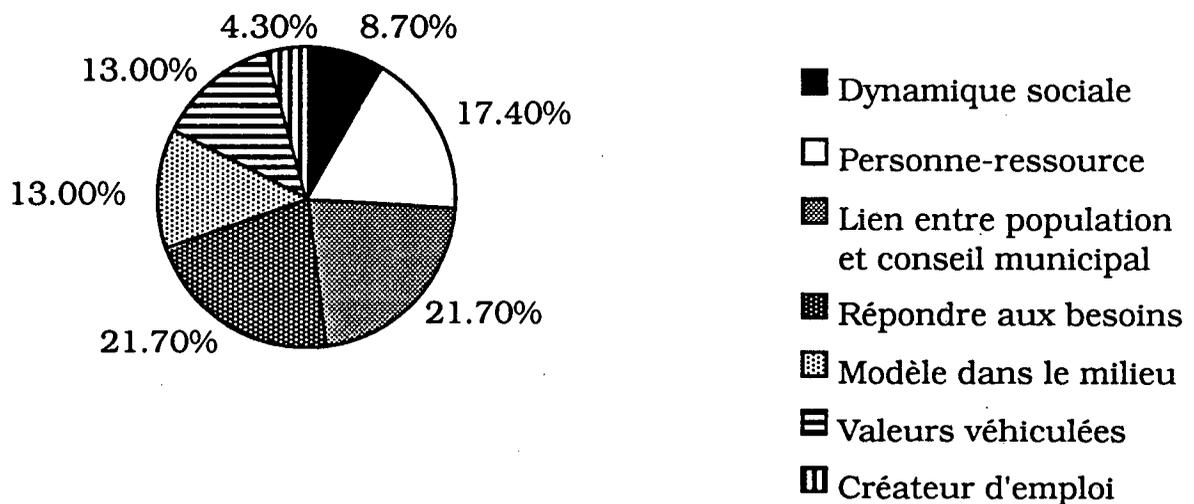
Graphique 18
Revenu brut des répondants.



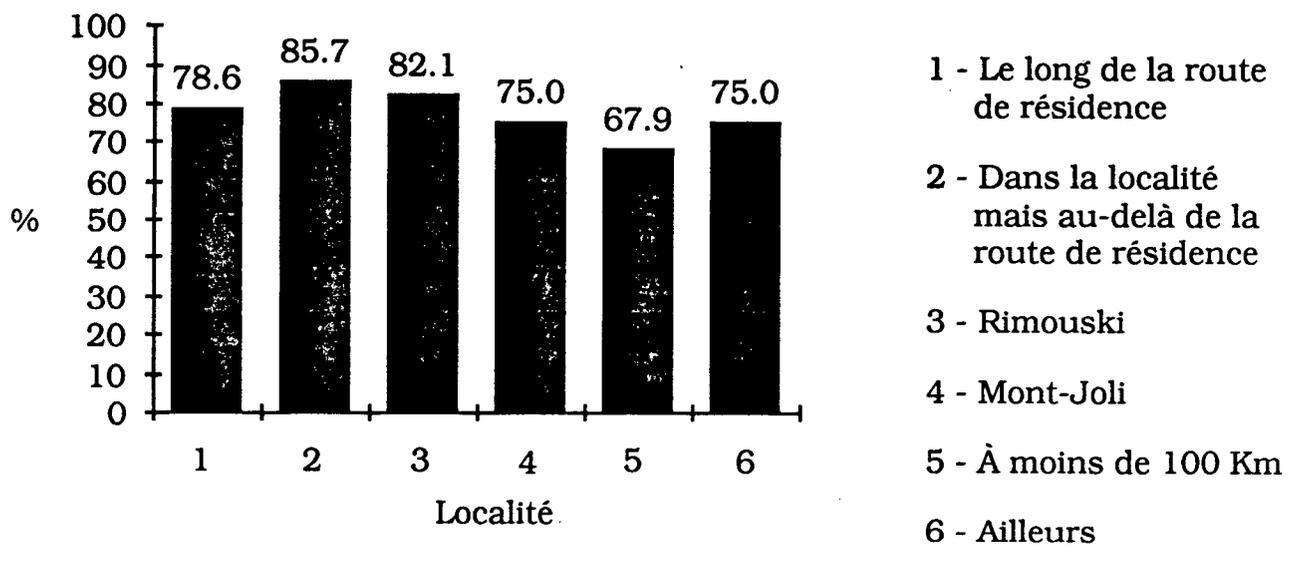
Graphique 19
Municipalité où les répondants travaillent.



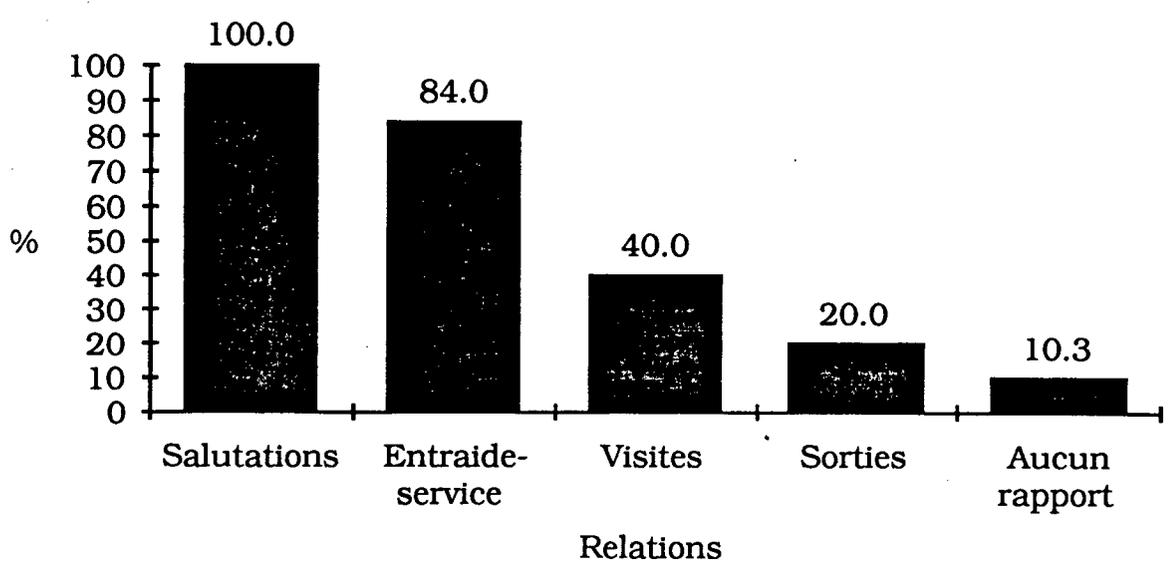
Graphique 20
Raisons pour lesquelles les personnes-clés ont l'impression d'occuper un poste important en terme de responsabilité sociale.



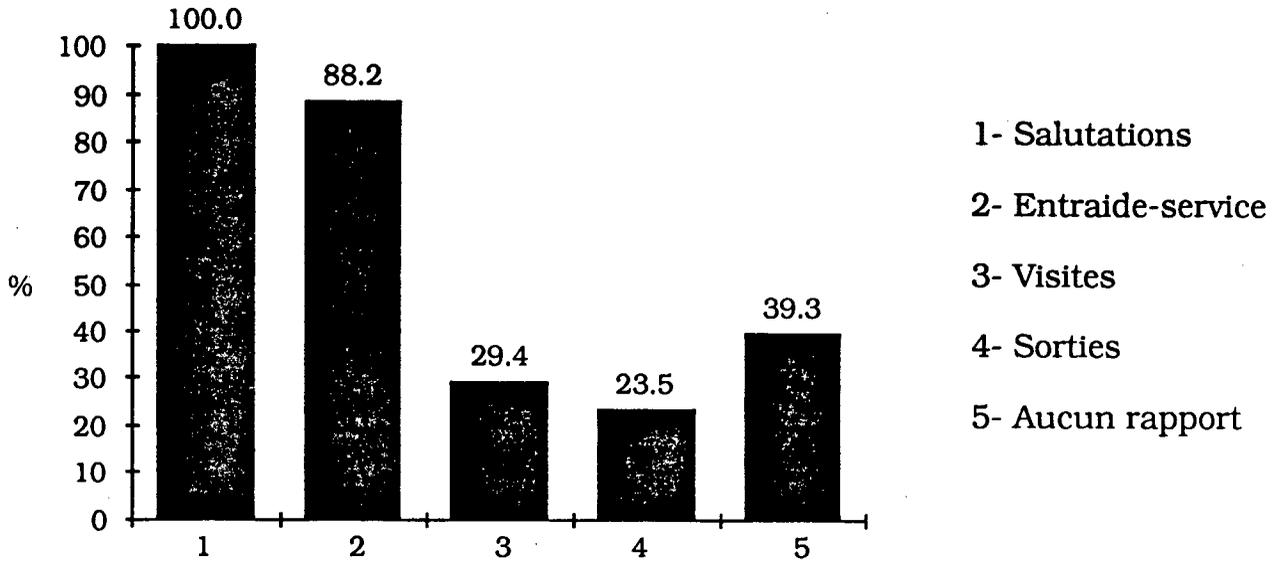
Graphique 21
Répartition des amis selon la localité.



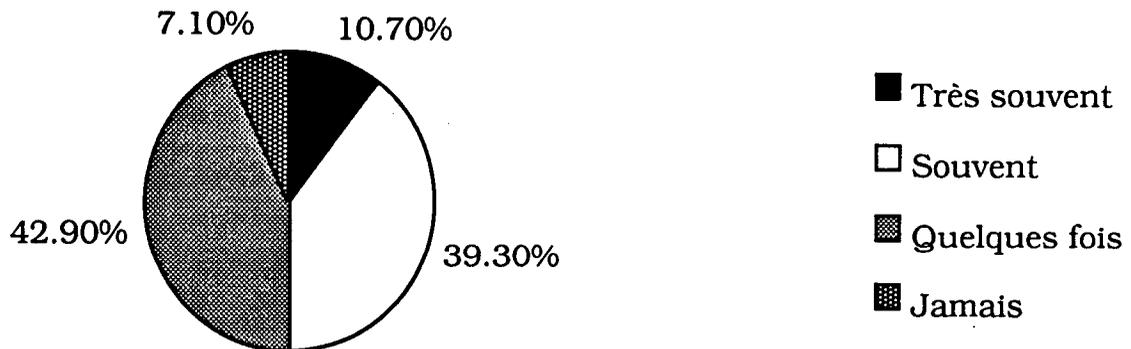
Graphique 22
Relations avec les voisins habitant le même côté de la route.



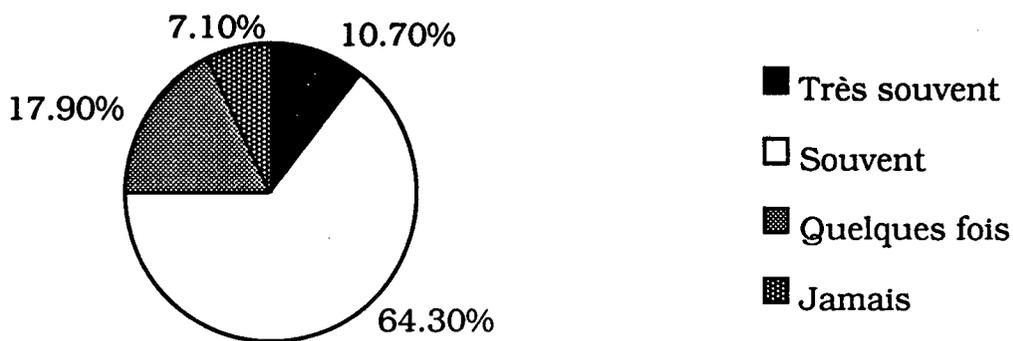
Graphique 23
Relations avec les voisins habitant de l'autre côté de la route.



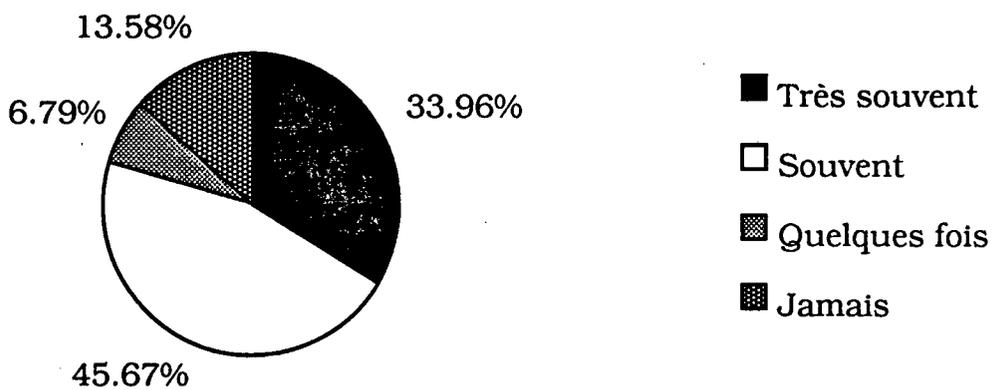
Graphique 24
Activités extérieures perçues par les répondants: gens qui bavardent ensemble.



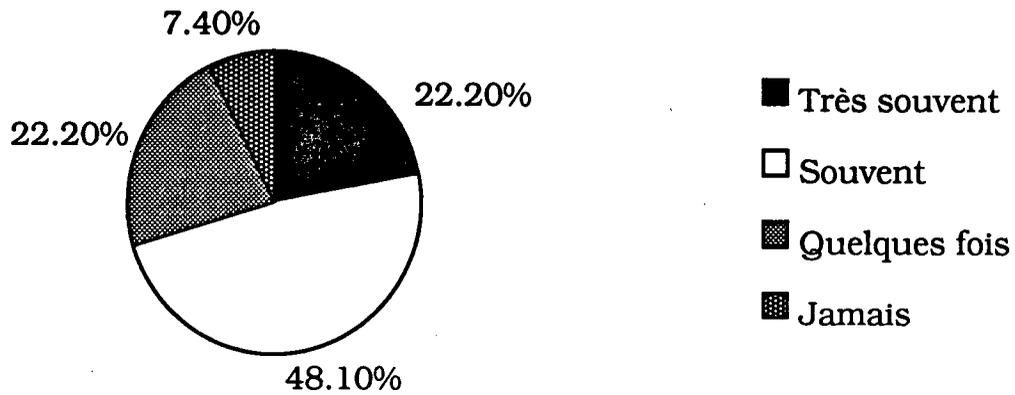
Graphique 25
Activités extérieures perçues par les répondants:
gens assis dehors.



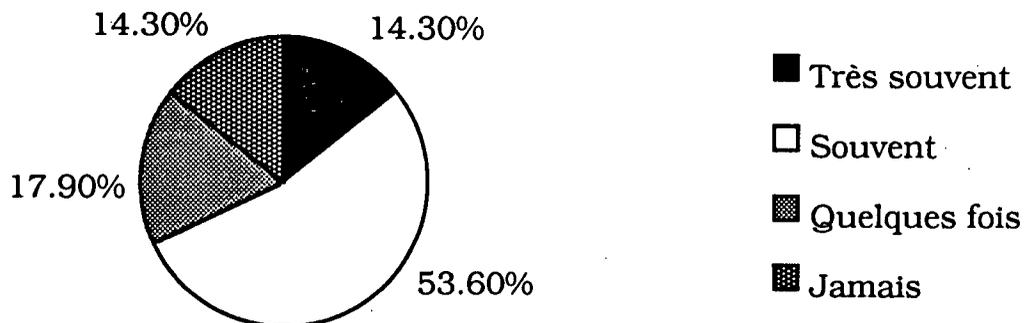
Graphique 26
Activités extérieures perçues par les répondants:
enfants jouant dehors.



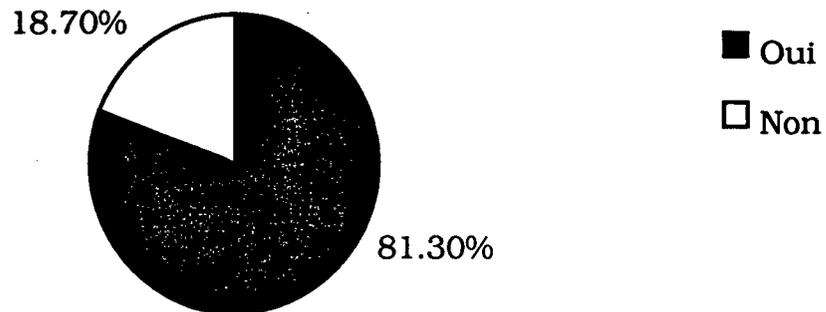
Graphique 27
Activités extérieures perçues par les répondants:
sorties à pied.



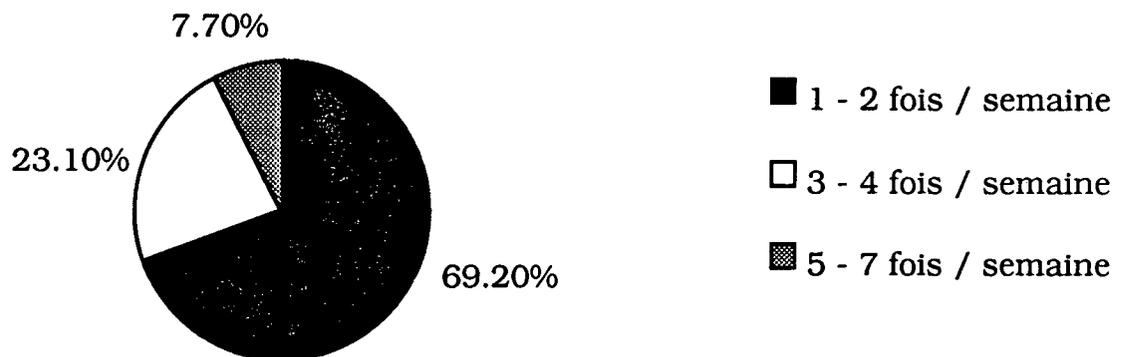
Graphique 28
Activités extérieures perçues par les répondants:
Sorties à bicyclette.



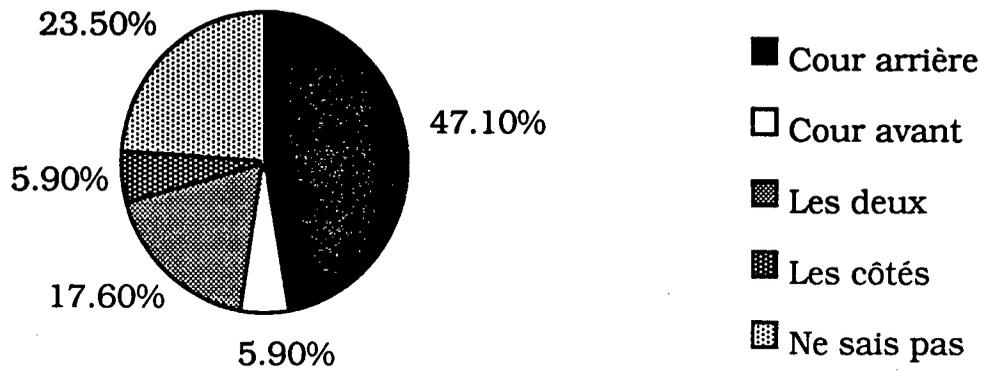
Graphique 29
Utilisation régulière des commerces de la localité.



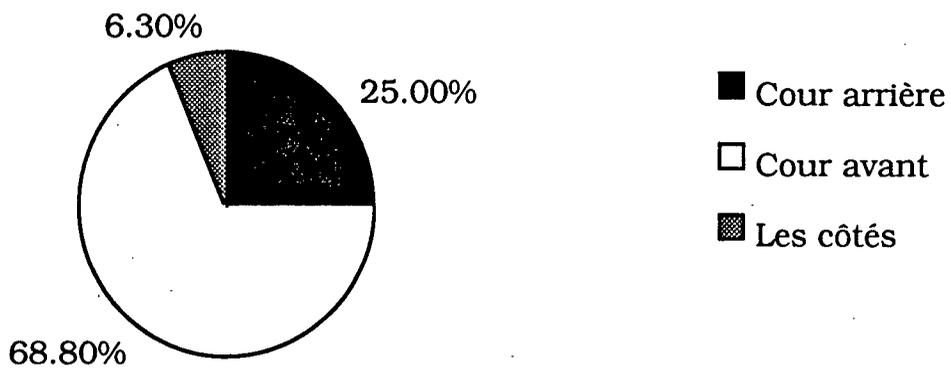
Graphique 30
Fréquence de l'utilisation des commerces de la localité.



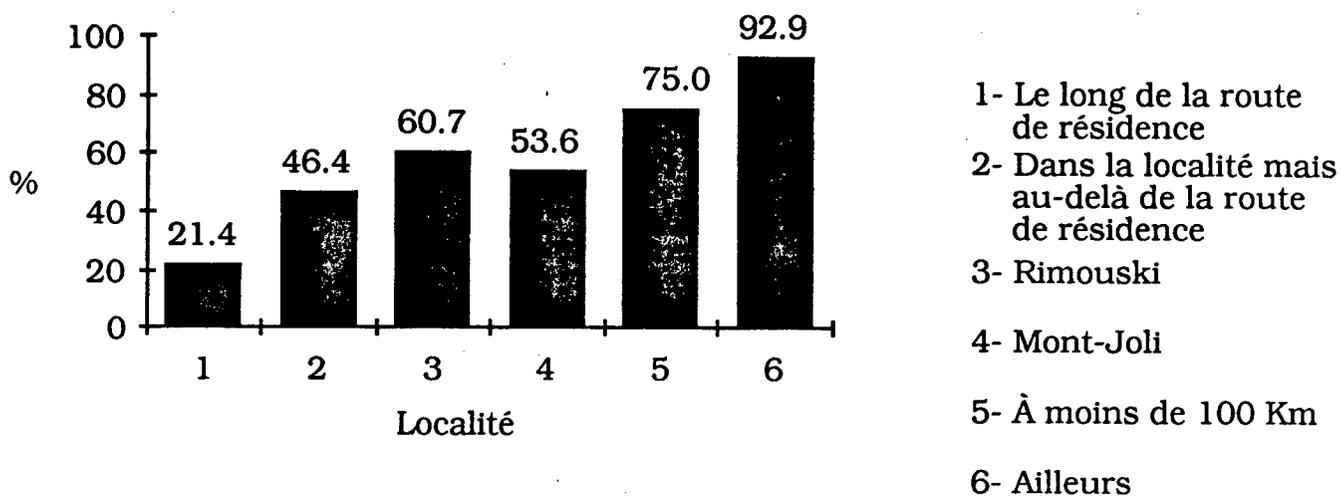
Graphique 31
Lieu de regroupement extérieur privilégié par la population en général.



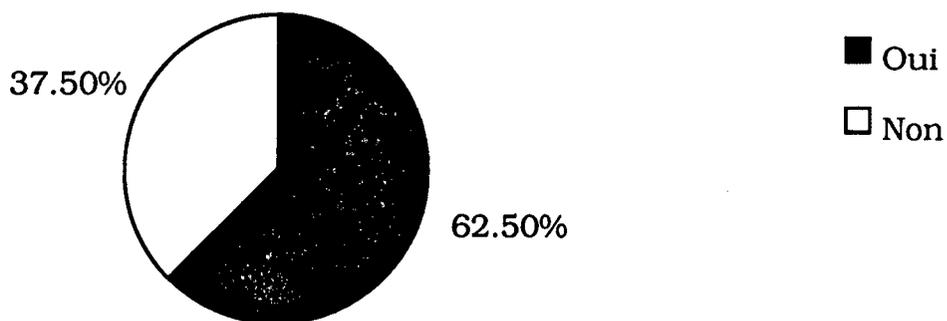
Graphique 32
Lieu de regroupement extérieur privilégié par les répondants.

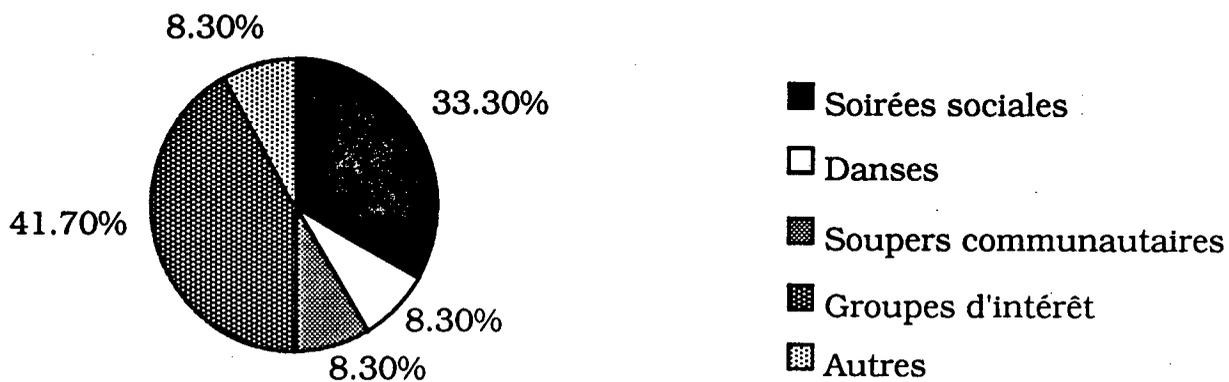
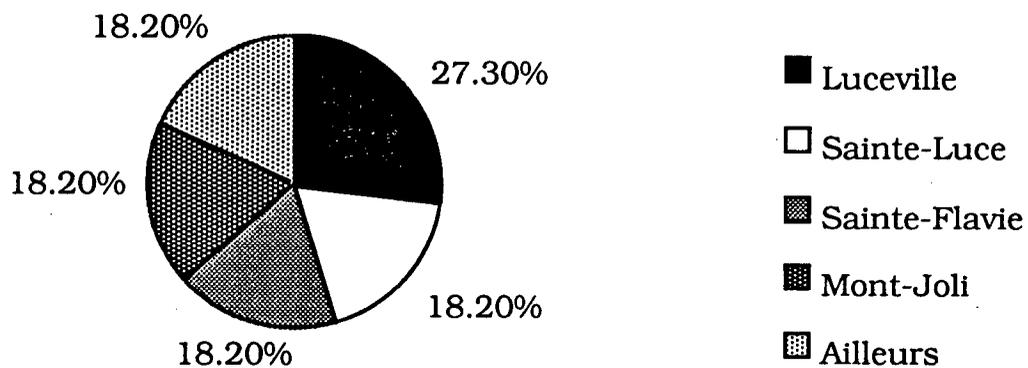


Graphique 33
Répartition de la parenté selon la localité

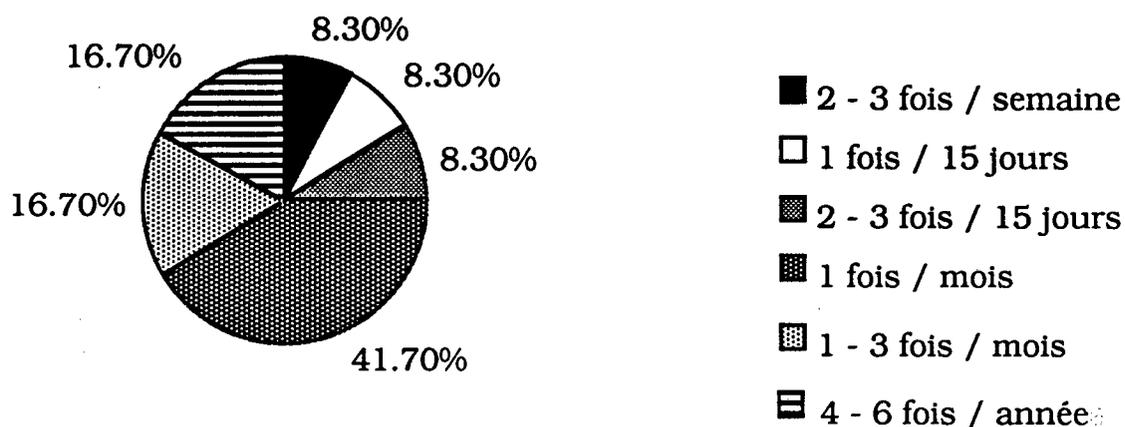


Graphique 34
Taux de participation des répondants à des activités socio-communautaires.

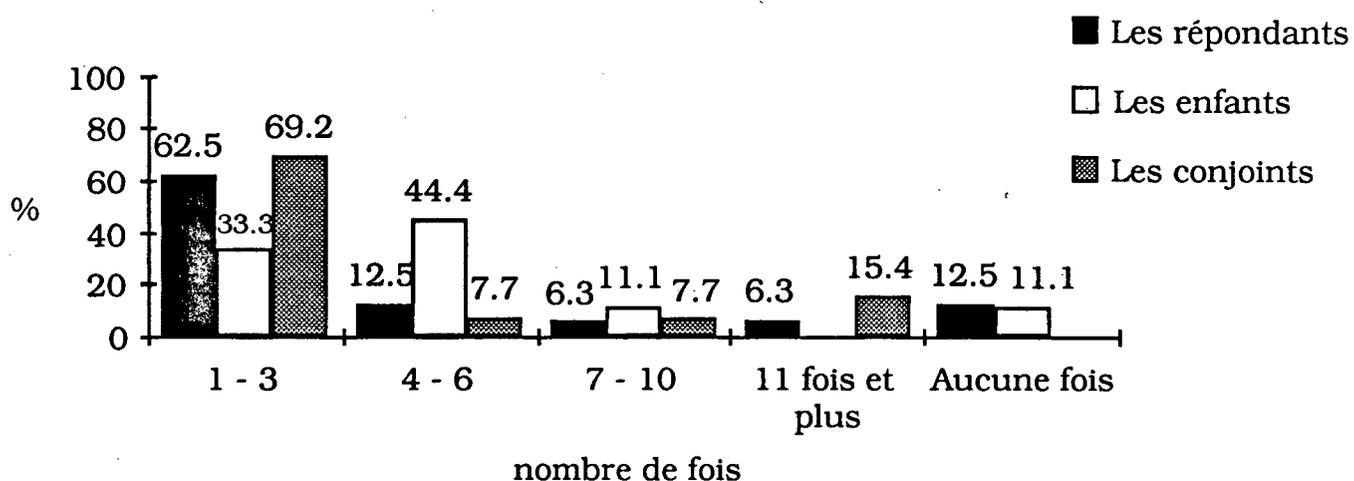


Graphique 35**Types d'activités communautaires auxquels les répondants s'adonnent.****Graphique 36****Lieux privilégiés pour participer aux activités socio-communautaires.**

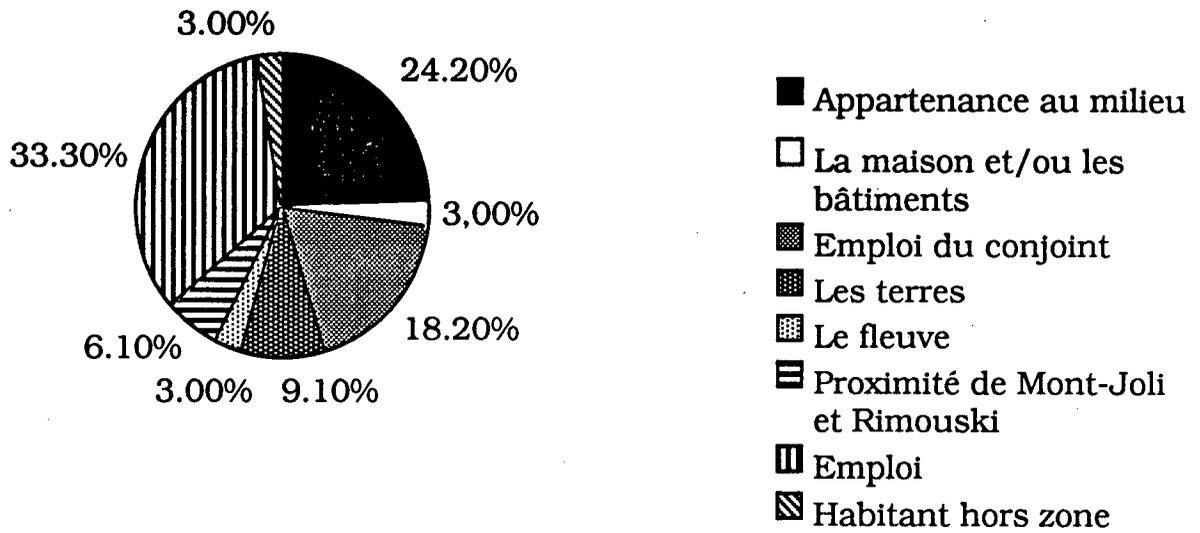
Graphique 37
Fréquence de la participation des répondants à l'intérieur
de ces activités socio-communautaires.



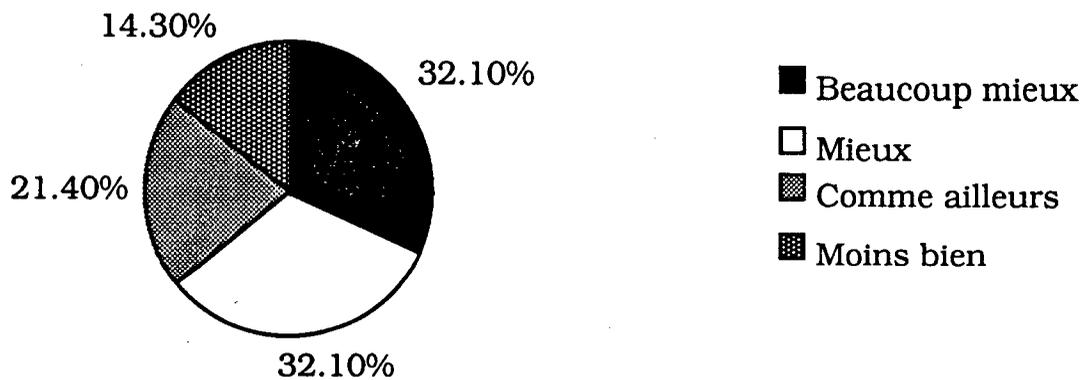
Graphique 38
Nombre de fois par jour que la population traverse ou emprunte la route.



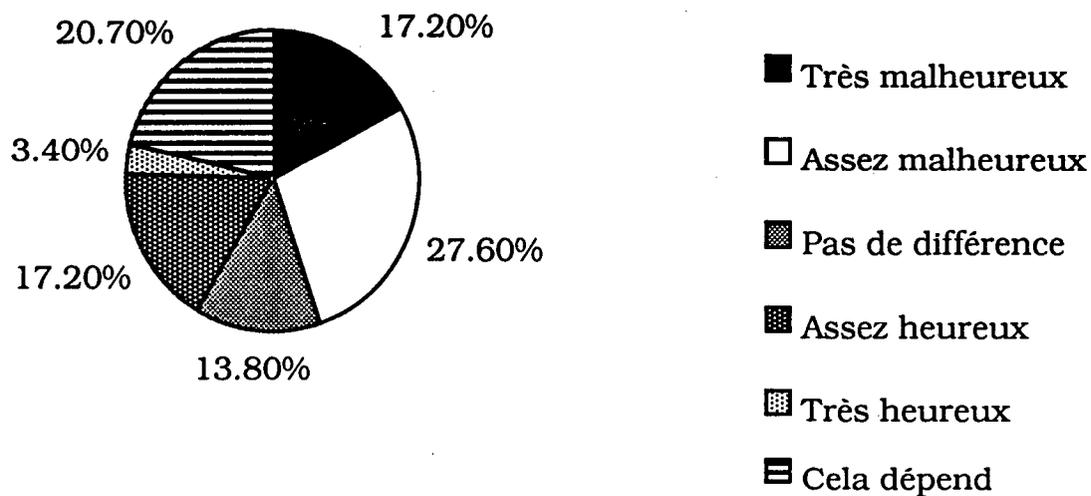
Graphique 39
Raisons pour lesquelles les répondants vivent dans leur localité.



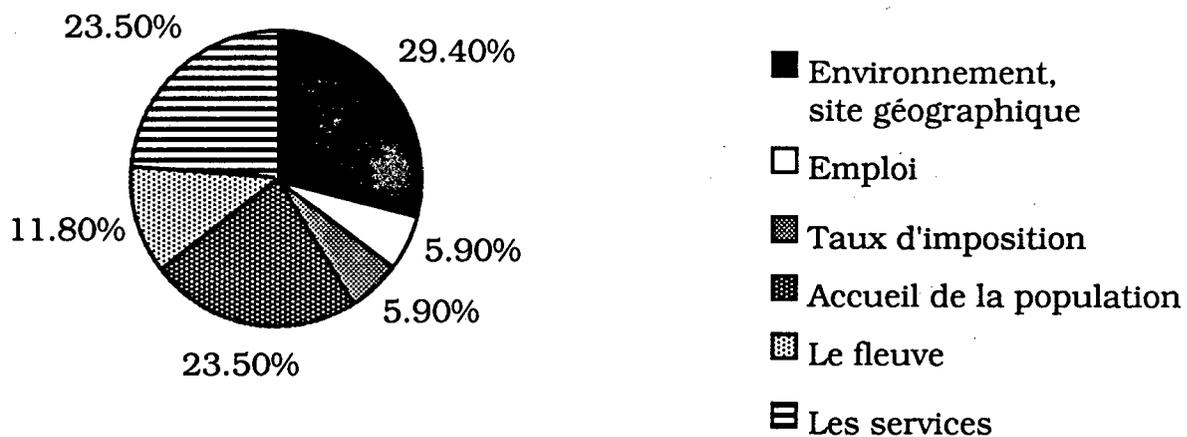
Graphique 40
Appréciation de l'endroit de résidence des répondants par rapport à d'autres endroits du voisinage.



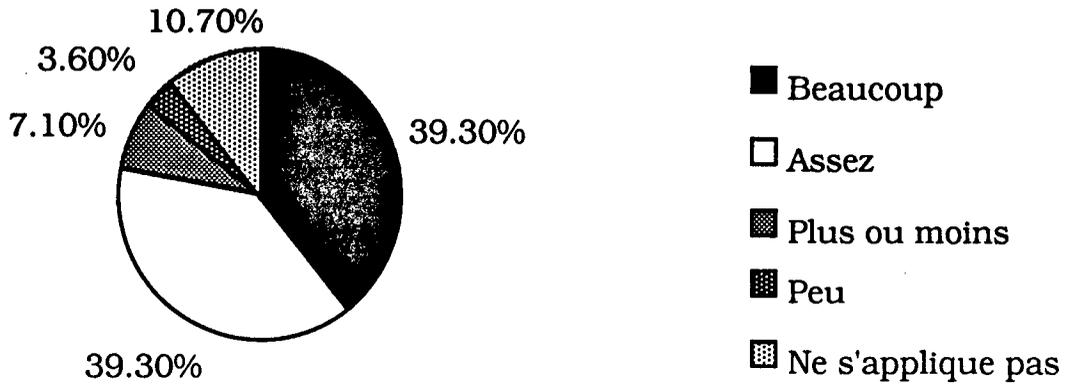
Graphique 41
Réaction des répondants face à un éventuel déménagement.



Graphique 42
Éléments les plus aimés dans les localités pour les personnes-clés.



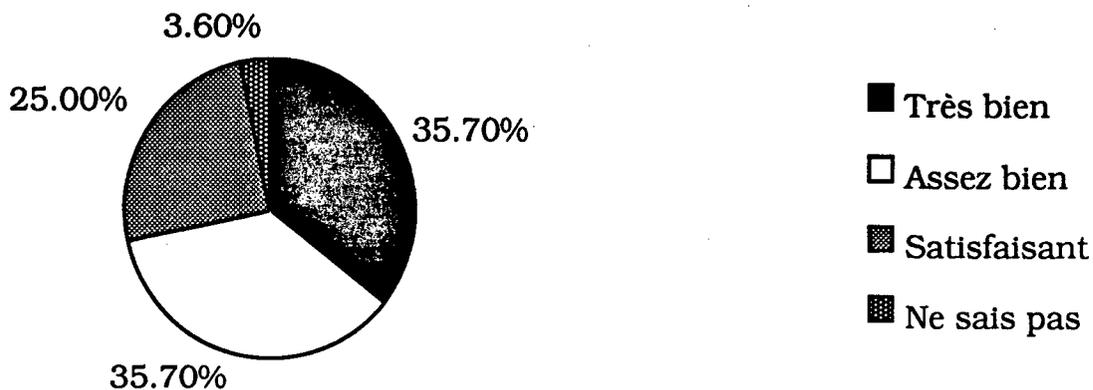
Graphique 43
Degré d'attention accordé à la résidence et aux cours par les résidants.



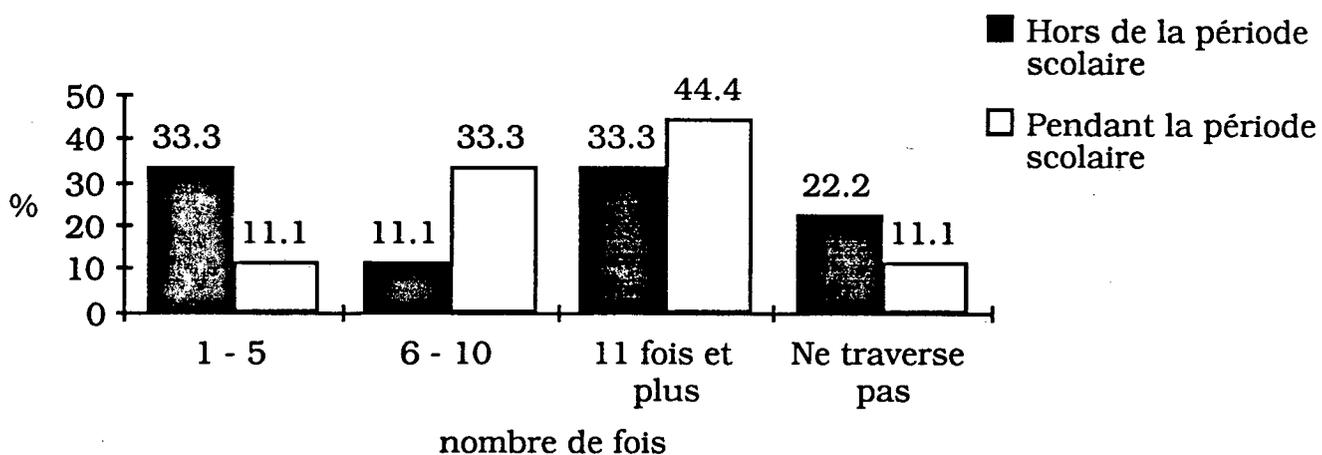
Graphique 44
Comparaison du lieu de résidence avec ceux avoisinants.



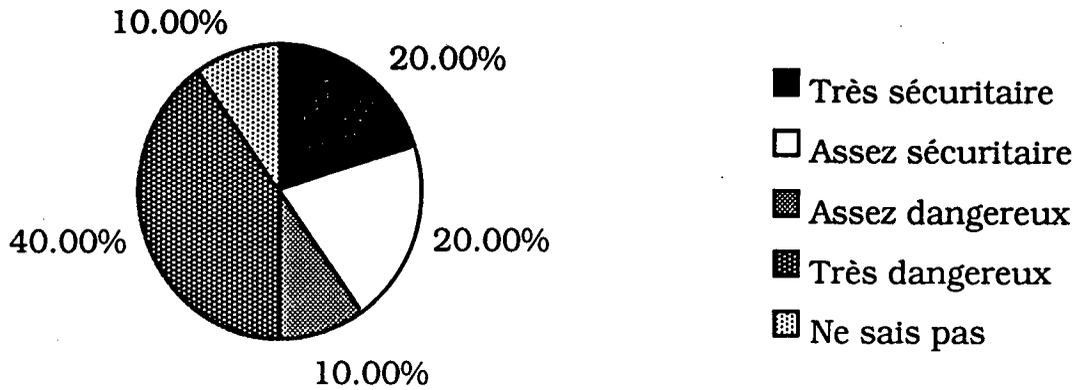
Graphique 45
Entretien des bâtiments et des cours des résidants en général.



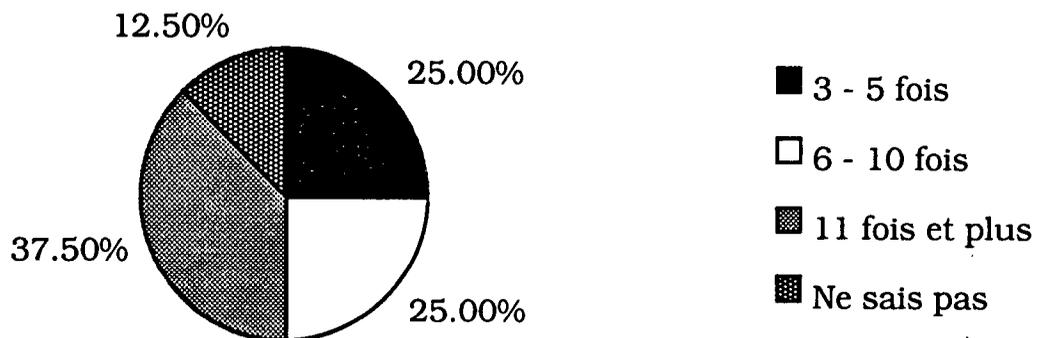
Graphique 46
Nombre de fois que les enfants empruntent ou traversent la route dans une semaine, selon la période.



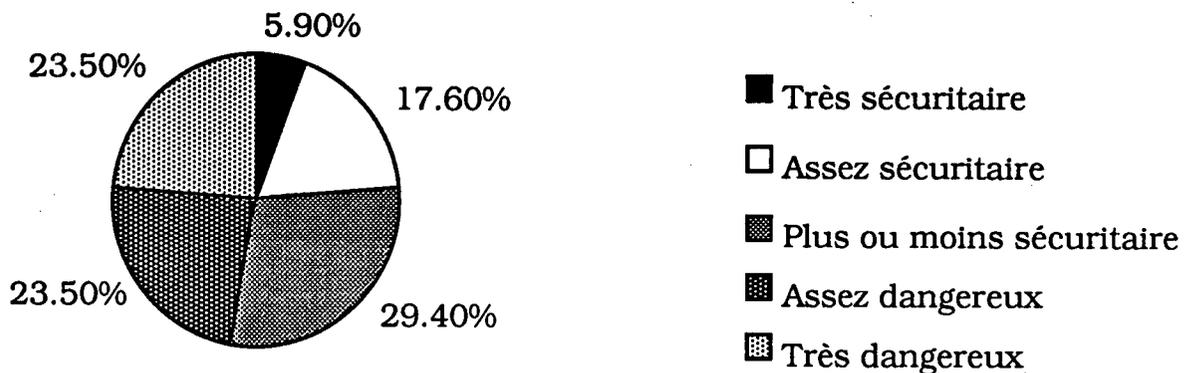
Graphique 47
Perception des répondants envers la sécurité liée à la circulation.



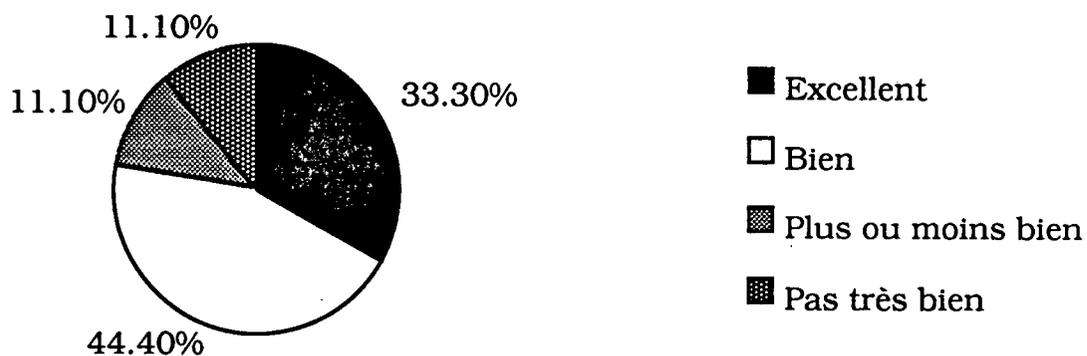
Graphique 48
Nombre de fois que les répondants doivent traverser ou emprunter la route dans une semaine.



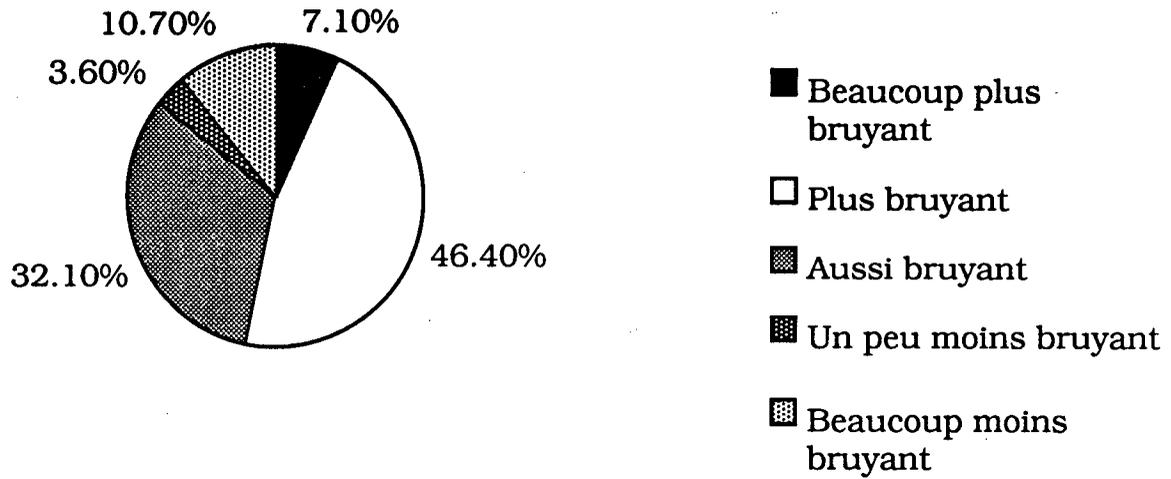
Graphique 49
Appréciation des répondants envers la sécurité de la circulation devant leur résidence.



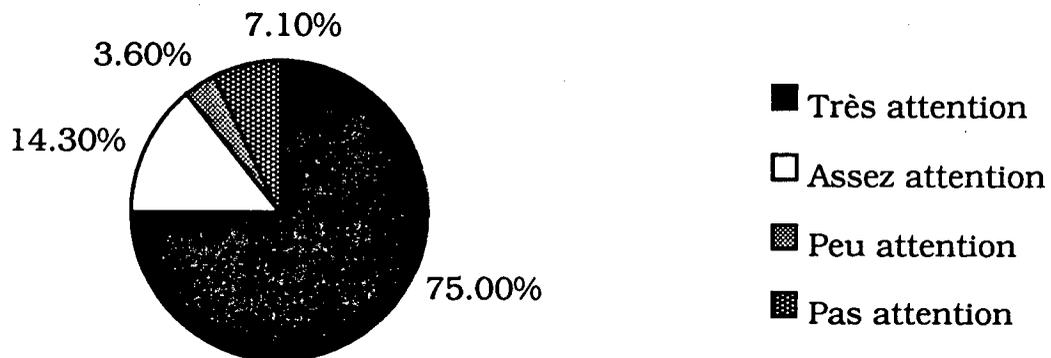
Graphique 50
Perception des répondants envers la qualité de vie du milieu de résidence.



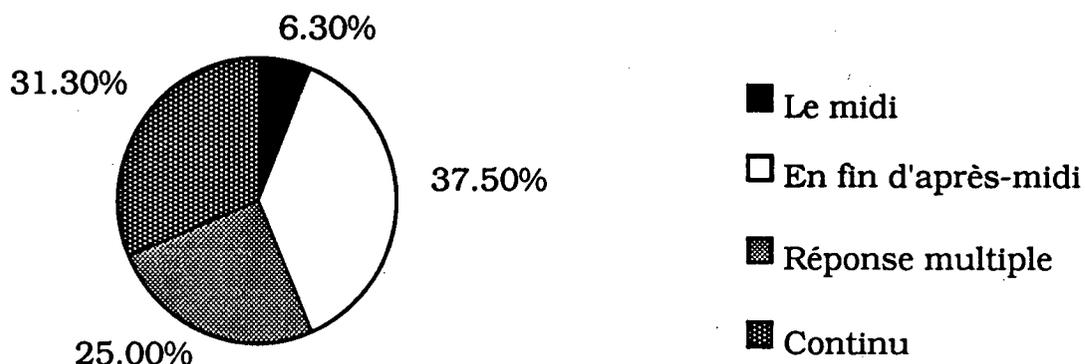
Graphique 51
Appréciation du bruit de l'endroit de résidence par rapport à d'autres lieux du voisinage.



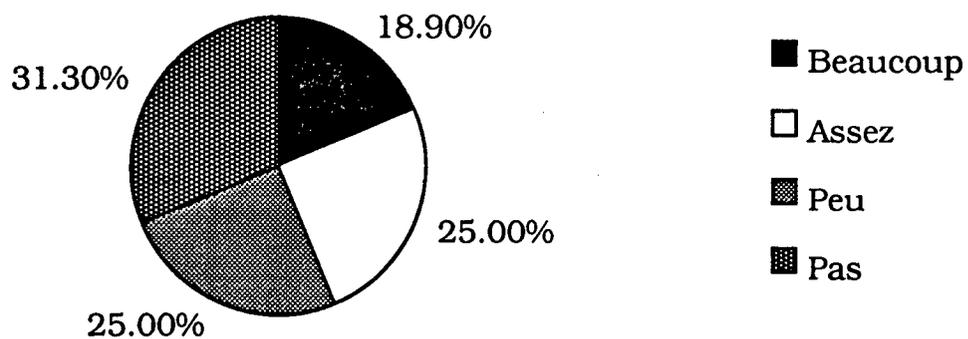
Graphique 52
Degré d'attention accordé à la circulation devant la maison.



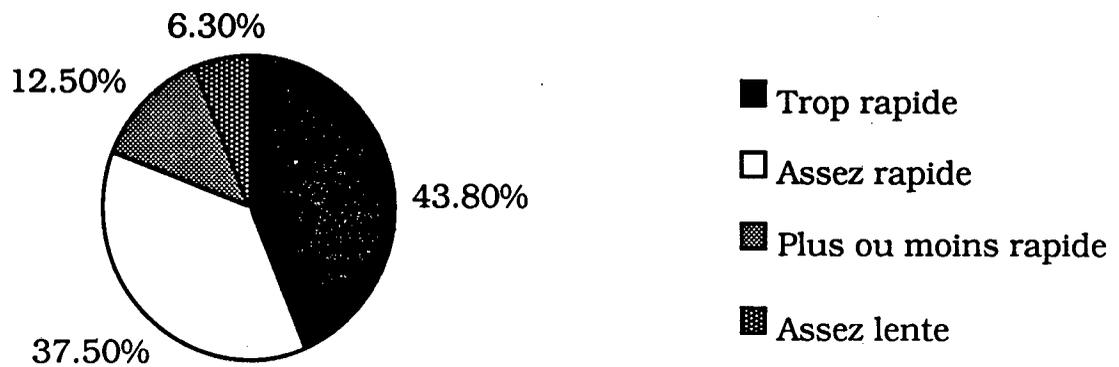
Graphique 53
Densité de la circulation selon la période de la journée.



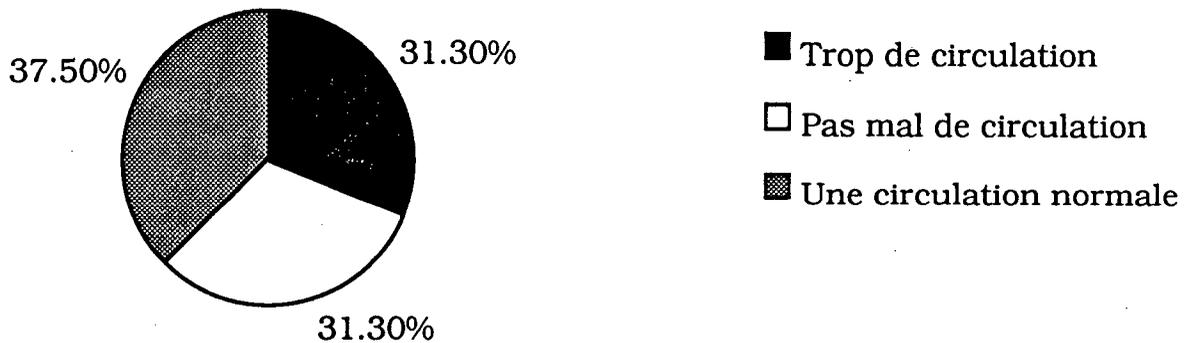
Graphique 54
Degré de difficulté des répondants à sortir de la cour à cause de la circulation.



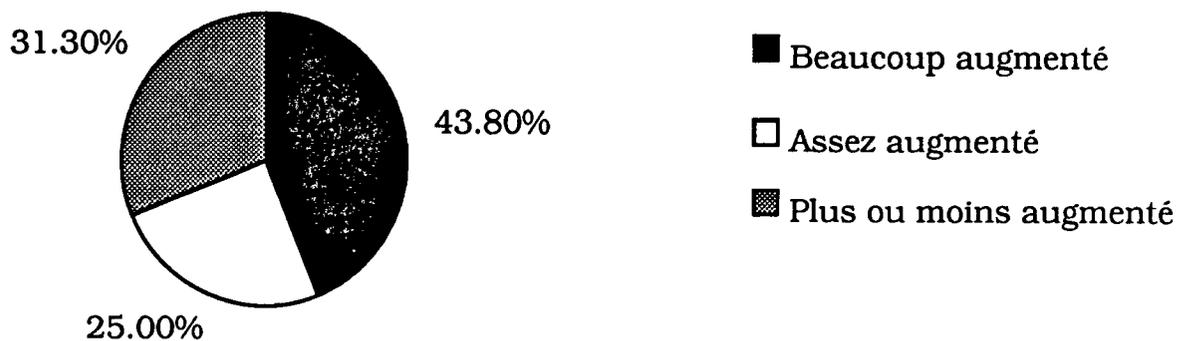
Graphique 55
Appréciation par les répondants de la vitesse de la circulation.



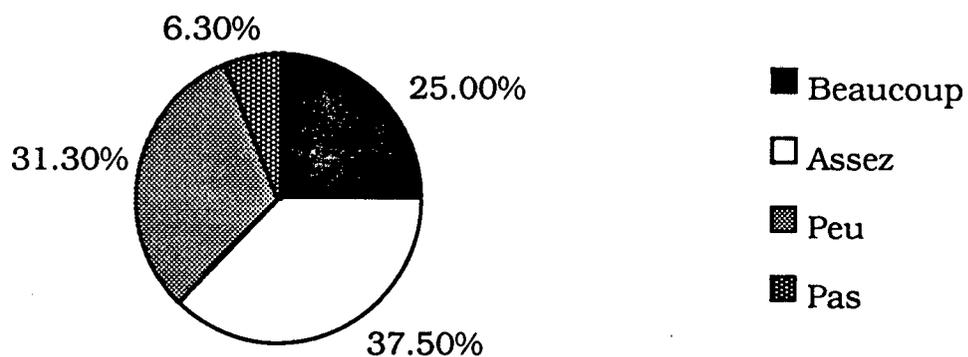
Graphique 56
Évaluation de la quantité de la circulation en bordure de la résidence.



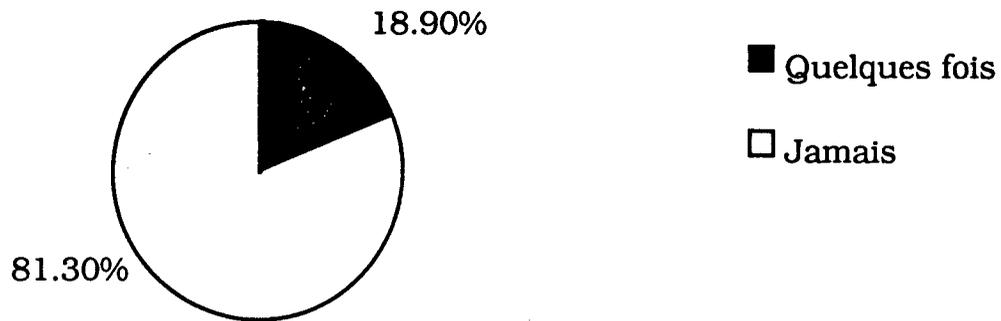
Graphique 57
Évaluation par les répondants du niveau d'augmentation de la circulation depuis les cinq dernières années.



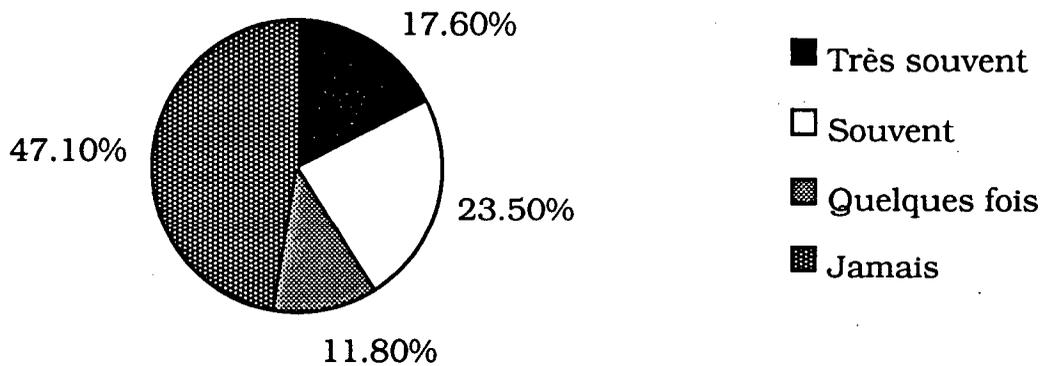
Graphique 58
Appréciation par les répondants du nombre de piétons en bordure de la route face à la résidence.



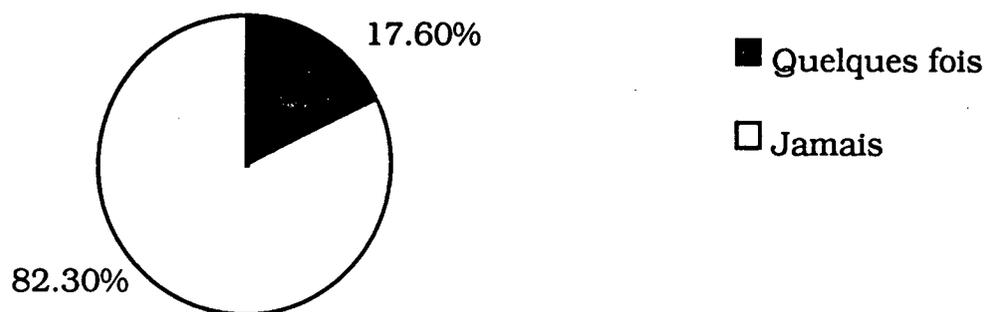
Graphique 59
Nuisance causée par la circulation sur l'activité: regarder la télévision.



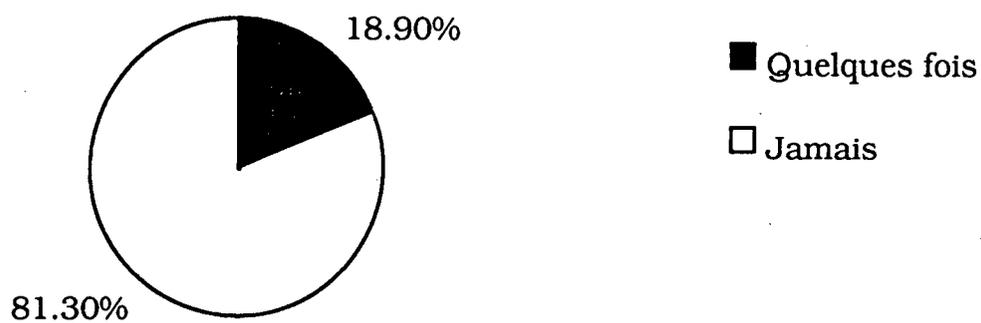
Graphique 60
Nuisance causée par la circulation sur l'activité: sortir en voiture.

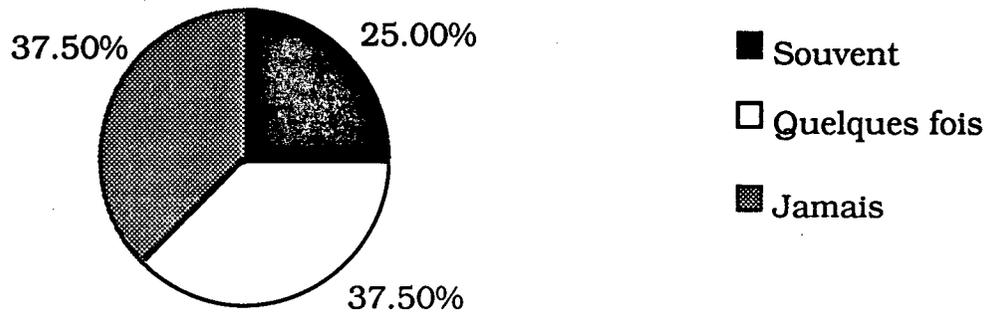
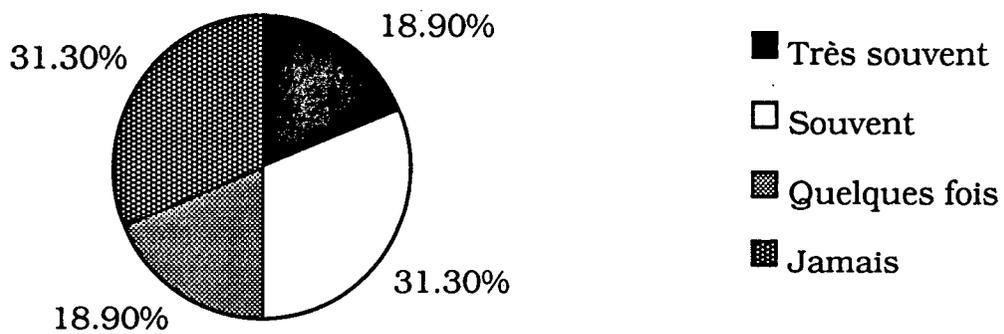


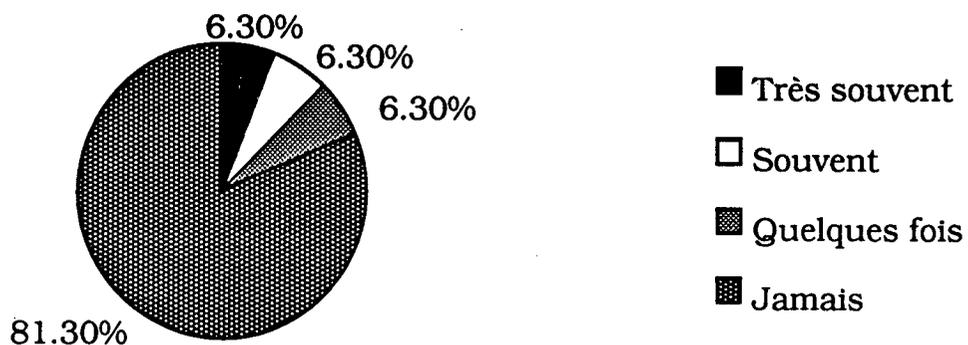
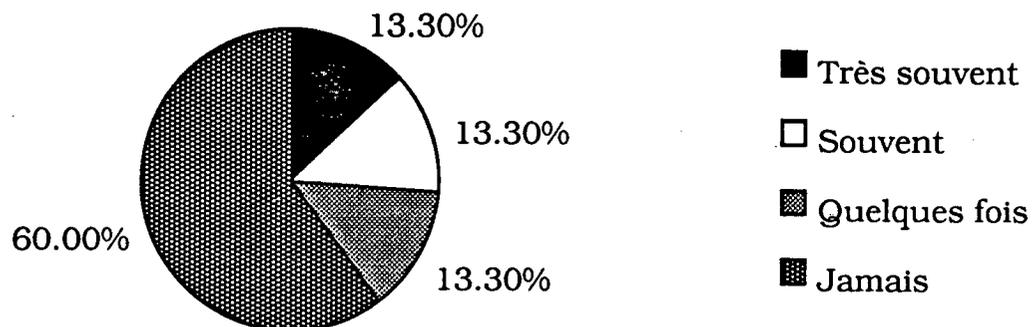
Graphique 61
Nuisance causée par la circulation sur l'activité: bavarder à la maison.



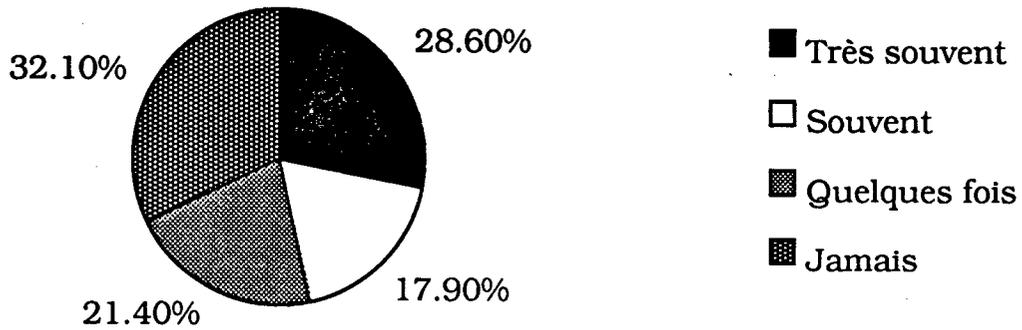
Graphique 62
Nuisance causée par la circulation sur l'activité: manger dans la maison.



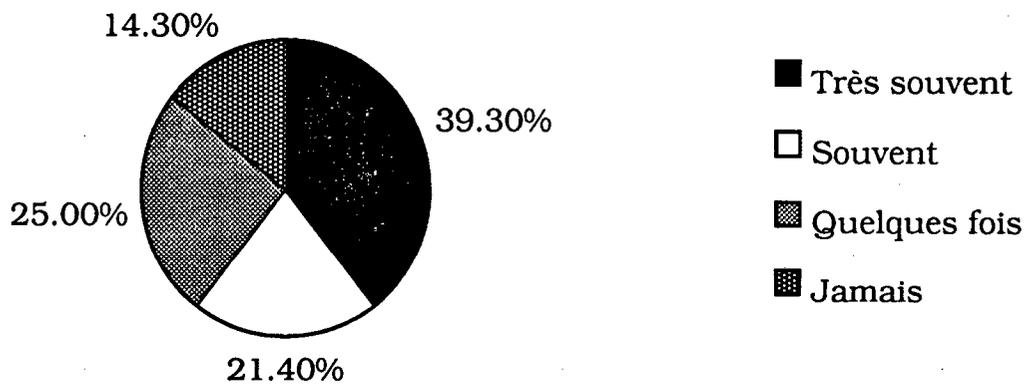
Graphique 63**Nuisance causée par la circulation sur l'activité: enfants jouant dehors.****Graphique 64****Nuisance causée par la circulation sur l'activité: sorties à pied.**

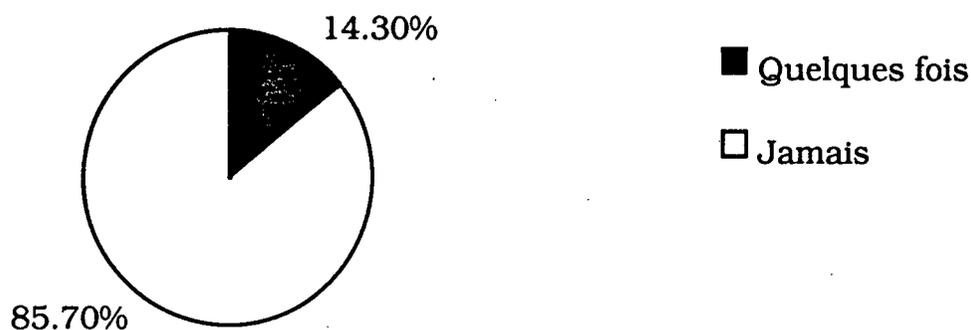
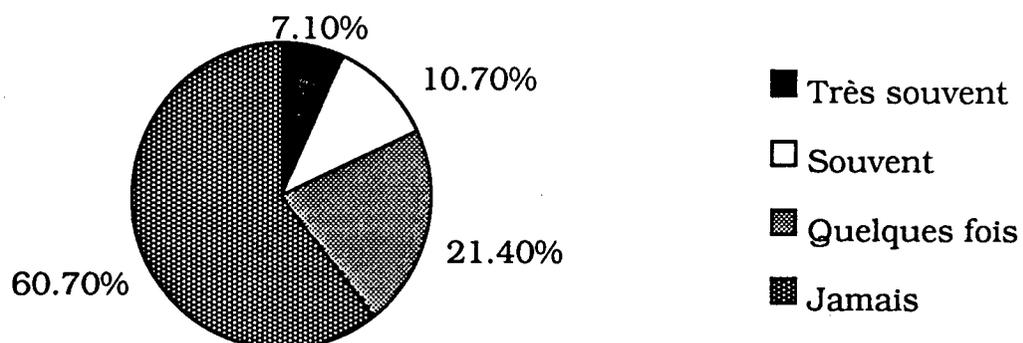
Graphique 65**Nuisance causée par la circulation sur l'activité: sorties à bicyclette.****Graphique 66****Nuisance causée par la circulation sur l'activité: le sommeil.**

Graphique 67
Degré de nuisance causée par l'achalandage de la circulation.

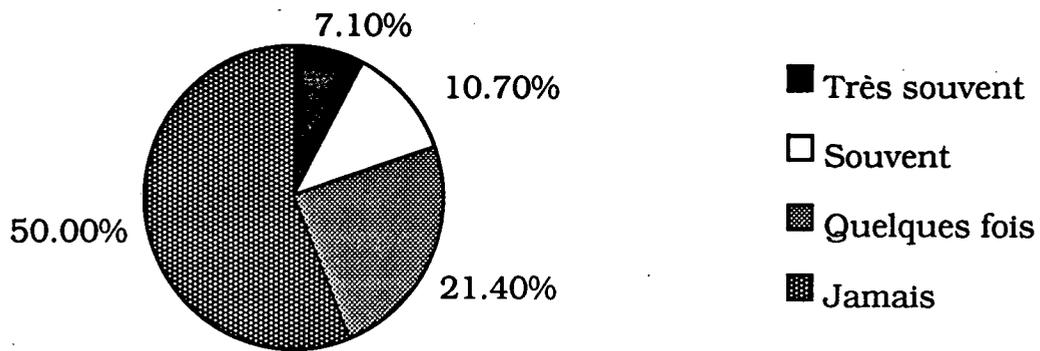


Graphique 68
Degré de nuisance causée par la vitesse de la circulation.

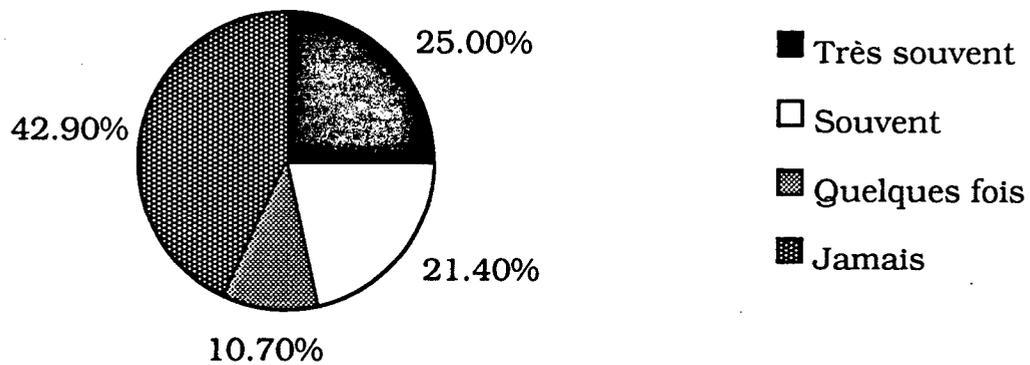


Graphique 69**Degré de nuisance causée par les phares de voitures.****Graphique 70****Degré de nuisance causée par les odeurs dégagées par la circulation.**

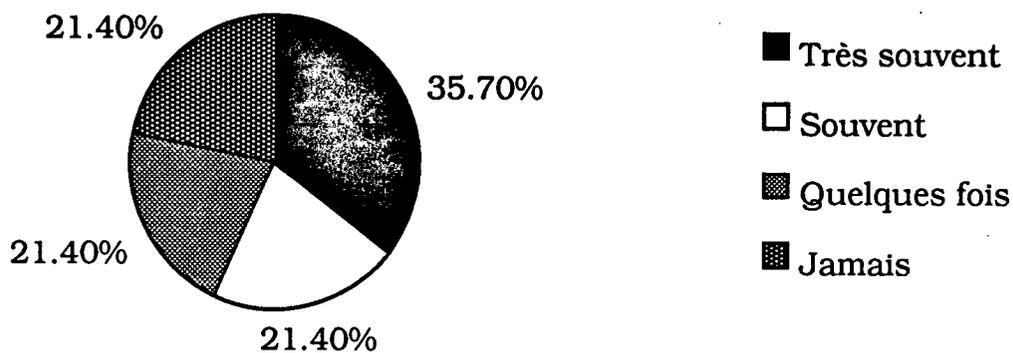
Graphique 71
Degré de nuisance causée par les poussières reliées à la circulation.



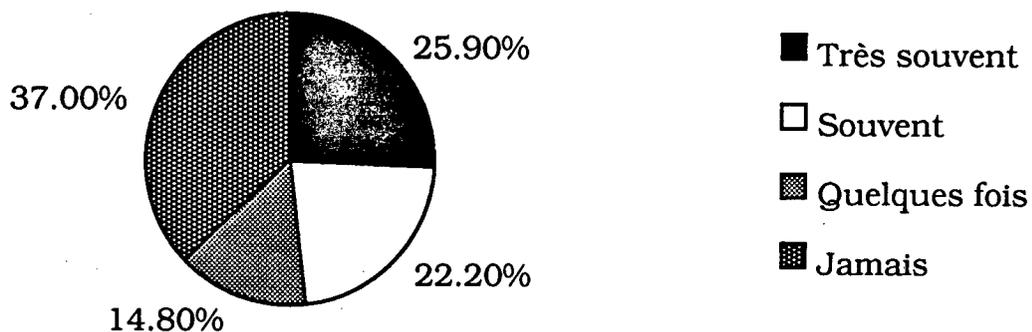
Graphique 72
Degré de nuisance causée par les vibrations de la circulation.



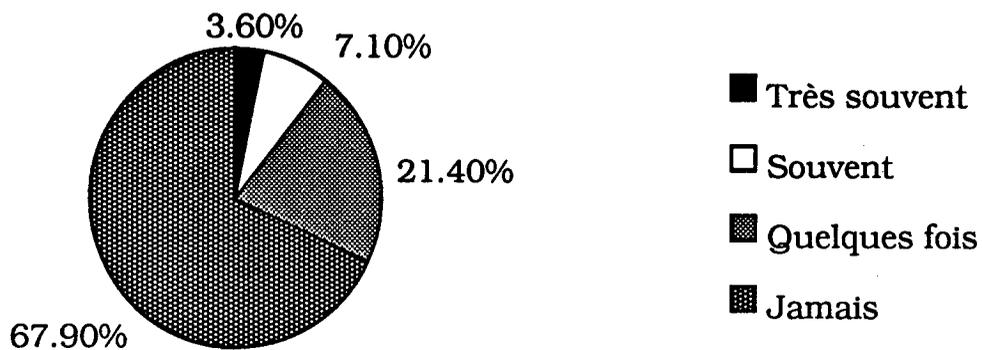
Graphique 73
Degré de nuisance causée par le bruit de la circulation.



Graphique 74
Degré de nuisance causée par l'insécurité reliée à la circulation.



Graphique 75
Degré de nuisance causée par la destruction du champ visuel reliée à la circulation.



ANNEXE 2

Liste des organismes socio-communautaires,
culturels et sportifs de Mont-Joli²⁴

A) Associations, clubs et organismes sociaux:

- A.F.É.A.S.
- Pour les aînés:
 - 1- deux clubs de l'Age d'or;
 - 2- le regroupement "Les aînés de Notre-Dame-de-Lourdes";
 - 3- une résidence et un Centre jour;
 - 4- quatre comités de bénévoles: Télé-Bonjour, Les voix du coeur, Popote roulante et Moment de réflexion et de prière.
- Alcoolisme:
 - 1- Al-Anon;
 - 2- Unité Domrémy de Mont-Joli.
- Ambulance St-Jean:
 - 1- Ambulanciers St-Jean;
 - 2- Ambulancières St-Jean.
- Bénévolat:
 - 1- Auxiliaires bénévoles de l'hôpital;
 - 2- Centre de bénévolat.
- Les bourgeons de La Mitis
- Chambre de commerce
- Chevaliers de Colomb
- Corps des cadets de l'aviation (Escadrille 736)
- Croix-Rouge
- Groupe Eckancar
- Exposition industrielle et commerciale
- Familles mono-parentales "Eau vive"

²⁴ Ville de Mont-Joli, - Bottin sportif et socio-culturel, - septembre 1989 (en révision), 20 pages.

- Cercle des fermières
- Fiacre (Club de voitures anciennes et classiques)
- Filles d'Isabelle
- Fondation des maladies du coeur
- Garderie de Mont-Joli inc.
- Pour les personnes handicapées: 1- Les Espoirs;
2- Maison des Tournesols;
3- Corporation de la Roue de Vie;

- Légion canadienne
- Club Lion
- Maison des jeunes
- Oeuvres d'amour du Dr. Marcel-Charles Roy
- Club Optimiste

- Parents secours
- Programme de sensibilisation à la vie familiale
- Radio-Riveraine inc.
- Club Richelieu
- Club Rotary féminin "Inner Wheel"
- Club Rotary
- Scouts et Guides
- Société canadienne du cancer
- Société St-Vincent-de-Paul

B) Secteur culturel:

- Alizarin (Regroupement des peintres de La Mitis)
- Animation à la vie étudiante
- Les Ateliers plein soleil
- Carnaval de Mont-Joli
- Club de bridge de Mont-Joli
- Club socio-culturel de la polyvalente
- École populaire de musique

- Éveil en herbe
- Salon de littérature
- Télévision communautaire de La Mitis

C) Secteur sportif:

- Association Moto-tourisme Mont-Joli/Mitis
- Baseball mineur
- Club de camping
- Club de karaté de La Mitis
- Clubs de hockey: 1- Hockey mineur de Mont-Joli inc.;
2- Ligue Olympique;
3- Ligue des travailleurs;
4- Ligue Unitotal;
5- Ligue du vieux poêle.
- Ligue de balle-molle
- Ligue de Fer
- Club des Maîtres Espadons (natation)
- Club "Arc-en-ciel" (patinage artistique)
- Ringuette
- Soccer
- Club de tennis
- Tennis sur table
- Volley-ball

Total des regroupements: soixante-douze.

ANNEXE 3

Liste des organismes socio-communautaires
et municipaux de Luceville

- A.F.É.A.S.
- Cercle des fermières
- Chevaliers de Colomb
- Unité Domrémy
- Loisirs éducatifs
- Club de l'Age d'or
- Club Richelieu
- Corporation du centre sportif
- Comité Villes et villages fleuris
- Comité de bénévoles
- Conseil de la pastoral
- Bibliothèque municipale
- Comité de liturgie
- Pavillon de Luceville (H.L.M.)
- OMH
- Commission d'urbanisme
- Assemblée de la Fabrique
- Comité d'école
- Conseil d'orientation scolaire
- Chorale de Luceville

Total des regroupements: vingt.

ANNEXE 4

Liste des organismes socio-communautaires
et municipaux de Sainte-Flavie

- Club de l'Age d'or
- Comité de l'amitié (Groupe de soutien lors de funérailles)
- Commission des sports et loisirs
- Club Le Maillon
- Comité d'embellissement
- Comité de la pastorale
- Conseil de la Fabrique
- Comité de la bibliothèque
- Habitations "Aux portes de la Gaspésie" (H.L.M.)
- Chorale
- Comité du patrimoine
- Comité de développement économique

Total des regroupements: douze.

ANNEXE 5

Liste des organismes socio-communautaires
et municipaux de Sainte-Luce

- Club de l'Age d'or
- Aide bénévole
- Cercle des fermières
- Oeuvre des terrains de jeux (O.T.J.)
- Comité de la bibliothèque
- La Fabrique
- Corporation des Habitations de Sainte-Luce
- Garde paroissiale Sainte-Luce inc.
- Corporation de développement touristique
- Seigneurie Lepage-Thivierge

Total des regroupements: dix.

ANNEXE 6

QUESTIONNAIRE D'ENQUETE POUR LES PERSONNES-CLÉS

QUESTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

1. En général, pourquoi s'installe-t-on à (lieu) ?
 - a) Calme et sécurité
 - b) Proximité des parents et amis
 - c) Autres raisons (précisez)

2. Quel est le pourcentage de familles installées à (lieu)...
 - a) Depuis plus de 10 ans ?
 - b) Depuis moins de 5 ans ?

3. Les gens de l'endroit sont-ils satisfaits à propos des différents services existants ?
 - a) Oui
 - b) Non
 - c) Ne sais pas

Si non, pourquoi ?

4. Y a-t-il beaucoup de regroupements sociaux ?
 - a) Oui
 - b) Non
 - c) Ne sais pas

Si oui, combien ?

5. Qu'en est-il de la participation générale du public à ces regroupements ?

- a) Bonne
- b) Mauvaise
- c) Moyenne

6. Y a-t-il beaucoup d'activités de loisirs ?

- a) Oui
- b) Non

Si oui, combien ?
genre ?

7. Qu'en est-il de la participation générale du public à ces activités de loisirs ?

- a) Bonne
- b) Mauvaise
- c) Moyenne

8. Pouvez-vous nommer et situer les commerces les plus achalandés ?

A- S'agit-il d'un achalandage:

- a) Local ?
- b) Régional ?
- c) Autre ?

B- Qu'en est-il de ceux situés aux abords de (lieu) ?

9. Avez-vous remarqué un changement dans la quantité de services dispensés par votre (institution, commerce, service, organisme) ?
- a) Augmentation
 - b) Diminution
 - c) État stationnaire
10. Avez-vous remarqué un changement dans la quantité de participation aux diverses activités socio-communautaires ?
- a) Augmentation
 - b) Diminution
 - c) État stationnaire
11. Où travaillent la plupart des gens de l'endroit ?
- a) Ici même
 - b) A Mont-Joli
 - c) A Rimouski
 - d) Dans une municipalité avoisinante (précisez)
 - e) Ailleurs, précisez
12. Où font-ils leur marché ?
- a) Ici même
 - b) A Mont-Joli
 - c) A Rimouski
 - d) Dans une municipalité avoisinante (précisez)
 - e) Ailleurs, précisez
13. Où et comment passent-ils leur période de loisirs ?
14. Où se rendent-ils pour les soins de santé ?
- a) Ici même (précisez le service)
 - b) A Mont-Joli

- c) A Rimouski
- d) Ailleurs, précisez

15. Après les études secondaires ou post-secondaires, les jeunes reviennent-ils s'installer ici ?

- a) Oui
- b) Non
- c) Ne sais pas

QUESTIONS INDIVIDUELLES

16. Etes-vous natif de (endroit) ?

- a) Oui (passez à la question 17)
- b) Non

A- Si non, depuis combien de temps y habitez-vous ?

- a) Moins de 2 ans
- b) 3 à 5 ans
- c) 6 à 10 ans
- d) 11 ans et plus

B- Combien de fois avez-vous déménagé jusqu'à présent ?

- a) Moins de 2 fois
- b) 3 à 5 fois
- c) 6 à 10 fois
- d) 11 fois et plus

17. Pour quelles raisons habitez-vous à (lieu) ?

- a) Pour l'environnement
- b) Pour le voisinage
- c) Pour l'endroit
- d) Pour les services offerts
- e) Pour mon emploi
- f) Autres, précisez

18. Que pensez-vous de cet endroit par rapport aux autres endroits du voisinage ?

- a) C'est beaucoup mieux
- b) C'est mieux
- c) C'est à peu près comme ailleurs
- d) C'est moins bien
- e) C'est beaucoup moins bien
- f) Ne sais pas

Si vous avez choisi les réponses a), b), d) ou e), en quoi c'est mieux ou moins bien ?

19. Qu'est-ce vous aimez le plus dans cet endroit ?

- a) L'environnement
- b) Le voisinage
- c) Les services dispensés
- d) La proximité des services
- e) Autres, précisez

20. Si pour quelques raisons vous aviez à déménager dans un autre endroit, comment vous sentiriez-vous ?

- a) Très malheureux
- b) Assez malheureux
- c) Cela ne ferait pas de différence
- d) Assez heureux
- e) Très heureux
- f) Ne sais pas, cela dépend

Pourquoi répondez-vous ainsi ?

21. Trouvez-vous que les bâtiments et les cours sont bien entretenus à (localité) ?

- a) Très bien
- b) Assez bien
- c) Satisfaisant
- d) Pas très bien
- e) Très mal
- f) Ne sais pas

22. Quel degré d'attention apportez-vous à votre résidence, à votre cour arrière et avant ?

- a) Beaucoup
- b) Assez
- c) Plus ou moins
- d) Peu
- e) Pas du tout

23. Avez-vous de la parenté:

Oui Non

- a) Le long de cette route dans (la localité) ?
- b) A (localité), mais au-delà des abords de (la route 132, du Rang II) ?
- c) A Rimouski ?
- d) A Mont-Joli ?
- e) A moins de 100 Km d'ici ?
- f) Ailleurs, précisez ?

Les rencontrez-vous souvent ?

- a) Oui
- b) Non

A quelle fréquence ?

24. Avez-vous des amis ?

Oui Non

- a) Le long de cette route dans (la localité) ?
- b) A (localité), mais au-delà des abords de (la route 132, du Rang II) ?
- c) A Rimouski ?
- d) A Mont-Joli ?
- e) A moins de 100 Km d'ici ?
- f) Ailleurs, précisez ?

Les rencontrez-vous souvent ?

- a) Oui
- b) Non

A quelle fréquence ?

25. Quels rapports entretenez-vous avec vos voisins ?

A- Du même côté de la route: Fréquence

- a) Salutations
- b) Visites
- c) Sorties
- d) Entraide-service
- e) Aucun rapport

B- De l'autre côté de la route: Fréquence

- a) Salutations
- b) Visites
- c) Sorties
- d) Entraide-service
- e) Aucun rapport

26. Voici une liste d'activités qui peuvent avoir lieu à l'extérieur de chez-vous ou dans le voisinage. A votre connaissance, quelle est la fréquence de ces activités ?

	Très souvent	Souvent	Quelques fois	Jamais
--	-----------------	---------	------------------	--------

- a) Gens qui bavardent ensemble
- b) Gens assis dehors
- c) Enfants jouant dehors
- d) Sorties à pied
- e) Sorties à bicyclette
- f) Autres (précisez)

27. Quelle attention portez-vous à la circulation près de chez-vous ?

- a) Très attention
- b) Assez attention
- c) Plus ou moins attention
- d) Peu attention
- e) Pas attention

28. Certaines personnes supportent le bruit mieux que d'autres. En comparant cet endroit à d'autres endroits, diriez-vous que le vôtre est...

- a) Beaucoup plus bruyant ?
- b) Plus bruyant ?
- c) A peu près aussi bruyant ?
- d) Un peu moins bruyant ?
- e) Beaucoup moins bruyant ?
- f) Ne sais pas

A quoi l'attribuez-vous ?

29. Parmi ces effets de la circulation, y en a-t-il qui vous affectent plus particulièrement ?

Très Souvent Quelques Jamais
souvent fois

- a) Achalandage
- b) Vitesse
- c) Phares
- d) Odeurs
- e) Poussières
- f) Vibrations
- g) Bruit
- h) Insécurité

- i) Destruction du champ visuel
- j) Autres (précisez)

IDENTIFICATION DU RÉPONDANT

30. Sexe:

- a) Homme
- b) Femme

31. Age:

- a) Moins de 14 ans
- b) 15 à 19 ans
- c) 20 à 24 ans
- d) 25 à 34 ans
- e) 35 à 44 ans
- f) 45 à 54 ans
- g) 55 à 64 ans
- h) 65 et plus

32. État civil:

- a) Célibataire (jamais marié(e))
- b) Marié(e) (incluant les séparé(e)s)
- c) Veuf(ve)
- d) Divorcé(e)
- e) Conjoint(e) de fait

33. Combien avez-vous d'enfant à charge ?

- a) De 0 à 4 ans
- b) De 5 à 9 ans
- c) De 10 à 14 ans

- d) De 15 à 19 ans
- e) De 20 à 24 ans
- f) De 25 ans et plus
- g) Aucun enfant

34. Combien avez-vous de personne à charge ?

- a) De 0 à 4 ans
- b) De 5 à 9 ans
- c) De 10 à 14 ans
- d) De 15 à 19 ans
- e) De 20 à 24 ans
- f) De 25 à 34 ans
- g) De 35 à 44 ans
- h) De 45 à 54 ans
- i) De 55 à 64 ans
- j) De 65 ans et plus
- k) Aucune personne

35. Type de résidence:

- a) Maison individuelle non attenante
- b) Maison double (duplex)
- c) Appartement (incluant condo)
- d) Autres (précisez)

36. Mode d'occupation du logement:

- a) Possédé
- b) Loué

37. Scolarité:

- a) Primaire complété
- b) Primaire non complété
- c) Secondaire avec certificat
- d) Secondaire sans certificat
- e) Collégial (incluant école de métier) avec certificat
- f) Collégial (incluant école de métier) sans certificat
- g) Universitaire avec grade
- h) Universitaire sans grade
- i) Refus de répondre

38. Combien d'automobile possédez-vous ?

39. Quelle est votre occupation ?

40. Avez-vous l'impression d'occuper un poste important en terme de responsabilité sociale ?

- a) Oui
- b) Non

Expliquez

41. A quel endroit travaillez-vous ?

42. Quel est le revenu brut de votre ménage ?

- a) Moins de 9999 \$
- b) 10 000 \$ à 14 999 \$
- c) 15 000 \$ à 19 999 \$
- d) 20 000 \$ à 24 999 \$
- e) 25 000 \$ à 29 999 \$
- f) 30 000 \$ à 34 999 \$

- g) 35 000 \$ à 39 999 \$
- h) 40 000 \$ et plus
- i) Refus de répondre

OPINIONS

J'aimerais maintenant avoir votre opinion sur le projet de prolongation de l'autoroute 20 de Sainte-Luce à Mont-Joli.

- 43. Que savez-vous de ce projet ?
- 44. Quel est votre opinion face à ce projet ?
- 45. Qu'aimeriez-vous faire savoir au Ministère sur les améliorations à apporter ou sur des éléments qu'il devrait prendre en considération ?
- 46. Selon vous, ce projet peut-il apporter des améliorations à votre mode de vie ?
 - a) Si oui, lesquelles ?
 - b) Si non, pourquoi ?

Merci de votre précieuse collaboration

QUESTIONNAIRE POUR LA POPULATION

APPARTENANCE

En premier lieu j'aimerais que nous parlions un peu de votre maison et de l'endroit où vous vivez.

1. Etes-vous natif de (endroit) ?
 - a) Oui (passez à la question 4)
 - b) Non

2. Depuis combien de temps vivez-vous ici ?
 - a) 1 an ou moins
 - b) 1 an à 3 ans
 - c) 4 ans à 6 ans
 - d) 7 ans à 10 ans
 - e) 11 ans ou plus
 - f) Ne sais pas

3. Combien de fois avez-vous déménagé jusqu'à présent ?
 - a) Moins de 2 fois
 - b) 3 à 5 fois
 - c) 6 à 10 fois
 - d) 11 fois et plus

4. Pour quelles raisons habitez-vous à (lieu) ?
 - a) Pour les terres
 - b) Pour la maison
et-ou les bâtiments
 - c) Pour le voisinage
 - d) Pour l'endroit
 - e) Réponse multiple
 - f) Autre
 - g) Ne sais pas

5. Comment aimez-vous ça, vivre ici ?

- a) Je me sens tout à fait bien ici
- b) Je me sens bien ici
- c) Je me sens plus ou moins bien ici
- d) Je ne me sens pas bien du tout ici
- e) Ne sais pas dire

6. Que pensez-vous de cet endroit par rapport à d'autres endroits ?

- a) C'est beaucoup mieux
- b) C'est mieux
- c) C'est à peu près comme ailleurs
- d) C'est moins bien
- e) C'est beaucoup moins bien
- f) Ne sais pas

Si vous avez choisi les hypothèses a), b), d) ou e), en quoi c'est mieux ou moins bien ?

7. Si pour quelques raisons, vous aviez à déménager d'ici dans un autre endroit, comment vous sentiriez-vous ?

- a) Très malheureux
- b) Assez malheureux
- c) Cela ne ferait pas de différence
- d) Assez heureux
- e) Très heureux
- f) Ne sait pas, cela dépend

Pourquoi répondez-vous ainsi ?

AMÉNAGEMENT

J'aimerais maintenant que nous parlions un peu des abords de votre demeure, en ce qui a trait à l'entretien, à la verdure et aux autres arrangements, ainsi qu'à l'aspect général de votre environnement.

8. Comparé aux milieux de vie environnant, comment le vôtre vous apparaît-il ?

- | | |
|----------------------------|--------------------|
| a) Très bien | d) Sous la moyenne |
| b) Au-dessus de la moyenne | e) Assez faible |
| c) Dans la moyenne | f) Ne sais pas |

Pourquoi ?

9. Comment trouvez-vous que les bâtiments ainsi que les cours arrière et avant des maisons sont entretenus par l'ensemble des personnes qui vivent le long de cette route ?

- | | |
|-----------------|------------------|
| a) Très bien | d) Pas très bien |
| b) Assez bien | e) Pas du tout |
| c) Satisfaisant | f) Pas d'opinion |

10. Quel degré d'attention apportez-vous à votre résidence, à votre cours arrière et avant ?

- | | |
|------------------|----------------|
| a) Beaucoup | d) Peu |
| b) Assez | e) Pas du tout |
| c) Plus ou moins | f) Ne sais pas |

11. Jusqu'à quel point êtes-vous attaché à l'aspect de votre maison, aux arbres avoisinants ?

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| a) Très attaché | d) Peu attaché |
| b) Attaché | e) Pas du tout attaché |
| c) Plus ou moins attaché | f) Pas d'opinion |

12. Aimeriez-vous y changer quelque chose ?

- a) Oui
- b) Non
- c) Ne peut dire

Quoi ?

VIE SOCIALE ET FAMILIALE

Parlons maintenant un peu de votre vie familiale et sociale, et des abords de cette route en tant que lieu pour vivre.

13. Avez-vous de la parenté:

Oui Non

- a) Le long de cette route dans (localité) ?
- b) A (localité), mais au-delà des abords de (la route 132 ou Rang II) ?
- c) A Rimouski ?
- d) A Mont-Joli ?
- e) A moins de 100 Km d'ici ?
- f) Ailleurs, précisez ?

14. Rencontrez-vous souvent les membres de votre parenté ?

- a) Oui
- b) Non

A quelle fréquence ?

15. Avez-vous des amis :

Oui Non

- a) Le long de cette route dans (localité) ?
- b) A (localité), mais au-delà des abords de
(la route 132 ou Rang II) ?
- c) A Rimouski ?
- d) A Mont-Joli ?
- e) A moins de 100 Km d'ici ?
- f) Ailleurs, précisez ?

16. Rencontrez-vous souvent vos amis ?

- a) Oui
- b) Non

A quelle fréquence ?

17. Quels rapports entretenez-vous avec vos voisins ?

Fréquence

- | | |
|-----------------------------|---------------------|
| A- Du même côté de la route | a) Salutations |
| | b) Entraide-service |
| | c) Visites |

- d) Sorties
- e) Aucun rapport

- B- De l'autre côté de la route
- a) Salutations
 - b) Entraide-service
 - c) Visites
 - d) Sorties
 - e) Aucun rapport

18. Quelles sont, habituellement, les activités des personnes de votre famille les soirs et les fins de semaine ?

Activités	Endroits
-----------	----------

Enfants
 Adolescents
 Adultes
 Personnes âgées (60 ans et plus)

19. Combien de fois avez-vous à traverser la route dans une journée ?

Vous ?	Vos enfants ?	Votre conjoint(e) ?
--------	---------------	---------------------

20. Utilisez-vous souvent les commerces situés à (précisez l'endroit)?

- a) Oui
- b) Non

Si oui, lesquels ?

Combien de fois par semaine ?

21. Voici une liste d'activités qui peuvent avoir lieu à l'extérieur, chez-vous ou dans le voisinage. Pouvez-vous me dire, pour chacune d'entre-elles, si vous y participez souvent ou pas ?

Très Souvent Quelques Jamais
Souvent fois

- a) Gens qui bavardent ensemble
 - b) Gens assis dehors
 - c) Enfants jouant dehors
 - d) Sorties à pied
 - e) Sorties à bicyclette
 - f) Autres (précisez)
22. A votre connaissance, quels sont les lieux de regroupement extérieur des gens de (précisez) ?

- a) Cour arrière
- b) Cour avant
- c) Cours avant et arrière
- d) Sur les côtés
- e) Autres

Qu'utilisez-vous davantage ?

- a) Cour avant
 - b) Cour arrière
 - c) Les côtés
23. Comment vos enfants occupent-ils leurs loisirs ? (à quels endroits)
(Si pas d'enfant, passez à la question 27)
24. Combien de fois dans une semaine chaque enfant traverse-t-il la route ?
(précisez)

Endroit

- a) Hors de la période scolaire
- b) Pendant la période scolaire

25. Pour vos enfants, diriez-vous que la route est...

- | | |
|--------------------------------|-----------------------|
| a) Très sécuritaire ? | d) Assez dangereuse ? |
| b) Assez sécuritaire ? | f) Très dangereuse ? |
| c) Plus ou moins sécuritaire ? | f) Ne sais pas |

26. En général, comment trouvez-vous cet endroit pour que des enfants puissent y vivre ? Diriez-vous que c'est :

- | | |
|-----------------------|------------------|
| a) Excellent | d) Pas très bien |
| b) Bien | e) Mauvais |
| c) Plus ou moins bien | f) Ne sais pas |

Pourquoi ?

27. Participez-vous à des activités de type socio-communautaire (Optimistes, AFÉAS, Age d'Or) ?

- a) Oui
b) Non

Lesquelles ?

A quel endroit ?

Fréquence ?

28. Combien de fois dans une semaine devez-vous traverser la route (précisez) ?

- | | |
|--------------------|--------------------|
| a) Moins de 2 fois | d) 11 fois et plus |
| b) 3 à 5 fois | e) Ne sais pas |
| c) 6 à 10 fois | |

BRUIT - CIRCULATION

Parlons maintenant de certains aspects de la circulation qui peuvent parfois vous causer du souci.

29. Certaines personnes supportent le bruit plus que d'autres. En comparant cet endroit à d'autres endroits du voisinage diriez-vous que le vôtre est...

- a) Beaucoup plus bruyant ?
- b) Plus bruyant ?
- c) A peu près aussi bruyant ?
- d) Un peu moins bruyant ?
- e) Beaucoup moins bruyant ?
- f) Ne sais pas

A quoi l'attribuez-vous ?

30. Concernant la circulation devant votre maison, diriez-vous qu'elle est...

- a) Très sécuritaire ?
- b) Assez sécuritaire ?
- c) Plus ou moins sécuritaire ?
- d) Assez dangereuse ?
- e) Très dangereuse ?
- f) Ne sais pas

31. Quelle degré d'attention portez-vous à la circulation devant chez-vous ?

- a) Très attention
- b) Assez attention
- c) Plus ou moins attention

- d) Un peu attention
- e) Pas attention

32. Parmi ces effets de la circulation, y en a-t-il qui vous affectent plus que d'autres ?

Très souvent	Souvent	Quelques fois	Jamais
-----------------	---------	------------------	--------

- a) Achalandage
- b) Vitesse
- c) Phares
- d) Odeurs
- e) Poussières
- f) Vibrations
- g) Bruit
- h) Insécurité
- i) Destruction de champ visuel
- j) Autres, précisez

33. Y a-t-il des problèmes liés au déneigement de la route ?

- a) Oui
- b) Non

Si oui, lesquels ?

34. A quel moment de la journée la circulation vous paraît-elle la plus importante devant chez-vous ?

- | | |
|--------------------|----------------------|
| a) Tôt le matin | f) Le soir |
| b) Dans la matinée | g) En fin de semaine |
| c) Le midi | h) Réponse multiple |
| d) L'après-midi | i) Ne sais pas |
| e) Continu | |

35. Quand vous désirez traverser la route, avez-vous de la difficulté ?

- a) Oui
- b) Non

Si oui, quand ?

- | | |
|--------------------|----------------------|
| a) Tôt le matin | f) Le soir |
| b) Dans la matinée | g) En fin de semaine |
| c) Le midi | h) Réponse multiple |
| d) L'après-midi | i) Ne sais pas |
| e) Continu | |

36. Lorsque vous désirez sortir de chez-vous en voiture, la circulation vous cause-t-elle...

- a) Beaucoup de difficulté ?
- b) Assez de difficulté ?
- c) Plus ou moins de difficulté ?
- d) Peu de difficulté ?
- e) Pas de difficulté ?
- f) Ne sais pas

37. Selon vous, y a-t-il beaucoup de piétons sur cette route ?

- | | |
|-------------|----------------|
| a) Beaucoup | d) Pas du tout |
| b) Assez | e) Ne sais pas |
| c) Peu | |

38. Diriez-vous que la vitesse sur cette route est...

- | | |
|---------------------------|------------------|
| a) Trop rapide ? | d) Assez lente ? |
| b) Assez rapide ? | e) Trop lente ? |
| c) Plus ou moins rapide ? | f) Ne sais pas |

39. Diriez-vous qu'il y a...

- | | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| a) Trop de circulation ? | d) Une circulation assez faible ? |
| b) Pas mal de circulation ? | e) Une circulation très faible ? |
| c) Une circulation normale ? | f) Ne sais pas |

40. Par rapport aux cinq dernières années, diriez-vous que la circulation...

- | | |
|--------------------------------|--------------------------|
| a) A beaucoup augmentée ? | d) A assez diminuée ? |
| b) A assez augmentée ? | e) A beaucoup diminuée ? |
| c) A plus ou moins augmentée ? | f) Ne sais pas |

41. Pour chacune des activités suivantes, dites-moi si la circulation vous affecte quand...

	Très Souvent	Quelques	Jamais
	Souvent	fois	

- | |
|---------------------------|
| a) Vous regardez la TV |
| b) Vous sortez en voiture |

- c) Vous bavardez à la maison
- d) Vous mangez
- e) Les enfants jouent dehors
- f) Vous sortez à pied
- g) Vous sortez à bicyclette
- h) Vous dormez
- i) Autres (précisez)

42. Qu'est-ce que vous avez décidé de faire pour remédier aux problèmes dus au bruit et-ou à la circulation en général ?

- a) Garder les fenêtres fermées
- b) Protéger la cour par une clôture
- c) Ajouter des rideaux épais
- d) Mettre de la verdure
- e) Sortir moins souvent
- f) Interdire la cour avant aux enfants
- g) Vivre davantage dans la cour arrière
- h) Réponse multiple
- i) Aucune de ces hypothèses
- j) Je n'ai rien fait
- k) Autres (précisez)

IDENTIFICATION DU RÉPONDANT

43. Sexe:

- a) Homme
- b) Femme

44. Age:

- a) Moins de 14 ans
- b) 15 à 19 ans
- c) 20 à 24 ans
- d) 25 à 34 ans
- e) 35 à 44 ans
- f) 45 à 54 ans
- g) 55 à 64 ans
- h) 65 ans et plus

45. État civil:

- a) Célibataire (jamais marié(e))
- b) Marié(e) (incluant les séparé(e)s)
- c) Veuf(ve)
- d) Divorcé(e)
- e) Conjoint(e) de fait

46. Combien avez-vous d'enfant à charge ?

- a) De 0 à 4 ans
- b) De 5 à 9 ans
- c) De 10 à 14 ans
- d) De 15 à 19 ans
- e) De 20 à 24 ans
- f) De 25 ans et plus
- g) Aucun enfant

47. Combien avez-vous de personne à charge ?

- a) De 0 à 4 ans
- b) De 5 à 9 ans
- c) De 10 à 14 ans

- d) De 15 à 19 ans
- e) De 20 à 24 ans
- f) De 25 à 34 ans
- g) De 35 à 44 ans
- h) De 45 à 54 ans
- i) De 55 à 64 ans
- j) De 65 ans et plus
- k) Aucune personne

48. Type de résidence:

- a) Maison individuelle non attenante
- b) Maison double (duplex)
- c) Appartement (incluant condo)
- d) Autre (précisez)

49. Mode d'occupation du logement:

- a) Possédé
- b) Loué

50. Scolarité:

- a) Primaire complété
- b) Primaire non complété
- c) Secondaire avec certificat
- d) Secondaire sans certificat
- e) Collégial (incluant école de métier) avec certificat
- f) Collégial (incluant école de métier) sans certificat
- g) Universitaire avec grade
- h) Universitaire sans grade
- i) Refus de répondre

51. Combien d'automobile possédez-vous ?
52. Quelle est votre occupation ?
53. A quel endroit travaillez-vous ?
54. Quel est le revenu brut de votre ménage ?
- a) Moins de 9999 \$
 - b) 10 000 \$ à 14 999 \$
 - c) 15 000 \$ à 19 999 \$
 - d) 20 000 \$ à 24 999 \$
 - e) 25 000 \$ à 29 999 \$
 - f) 30 000 \$ à 34 999 \$
 - g) 35 000 \$ à 39 999 \$
 - h) 40 000 \$ et plus
 - i) Refus de répondre

OPINIONS

J'aimerais maintenant avoir votre opinion sur le projet de prolongation de l'autoroute 20 de Sainte-Luce à Mont-Joli.

55. Que savez-vous de ce projet ?
56. Quelle est votre opinion face à ce projet ?
57. Qu'aimeriez-vous faire savoir au Ministère sur les améliorations à apporter ou sur des éléments qu'il devrait prendre en considération ?
58. Selon vous, ce projet peut-il apporter des améliorations à votre mode de vie ?
 - a) Si oui, lesquelles ?
 - b) Si non, pourquoi ?

Merci de votre précieuse collaboration

ANNEXE 7

Liste des commerces les plus achalandés
selon la municipalité

- A) Sainte-Luce : Garage Mario De Champlain (240, Sainte-Luce ouest)
Poissonnerie Blanchette enr. (236, Sainte-Luce ouest)
La Crèmerie (comptoir de crème molle) (route 132 à la jonction de la route du Fleuve)
- B) Luceville : Meubles Belzile et Frères enr. (48, St-Alphonse)
Restaurant-Bar Trémoni inc. (58, St-Alphonse)
Épicerie Charles-Henri Bernier (56, Des Érables)
Centre de plomberie et d'électricité enr. (3, St-Alphonse)
- C) Saint-Jean-Baptiste: Dépanneur Chez Normand (785, Chemin du Sanatorium)
- D) Sainte-Flavie : Boutique M'sieur L'Agate (494, de la Mer)
Marché Labonté enr. (504, de la Mer)
Station service Lavoie inc. (496, de la Mer)
Motel/Hôtel Le Gaspésiana (460, de la Mer ouest)
Motel Mon Joli (1975) inc. (800. boul. Jacques-Cartier)
- E) Mont-Joli : Les Galeries Mont-Joli enr. (1760, boul. Gaboury)
Super Marché GP inc. (40, Doucet)
Quincaillerie RONA JB Dionne (151, Rioux)

Garage Desrosiers et Frères 1986 inc.,
concessionnaire Toyota (940, boul. Jacques-
Cartier)

ANNEXE 8

ANNEXE 8

Tableau synoptique des perceptions, opinions
et modifications attendues ou souhaitées

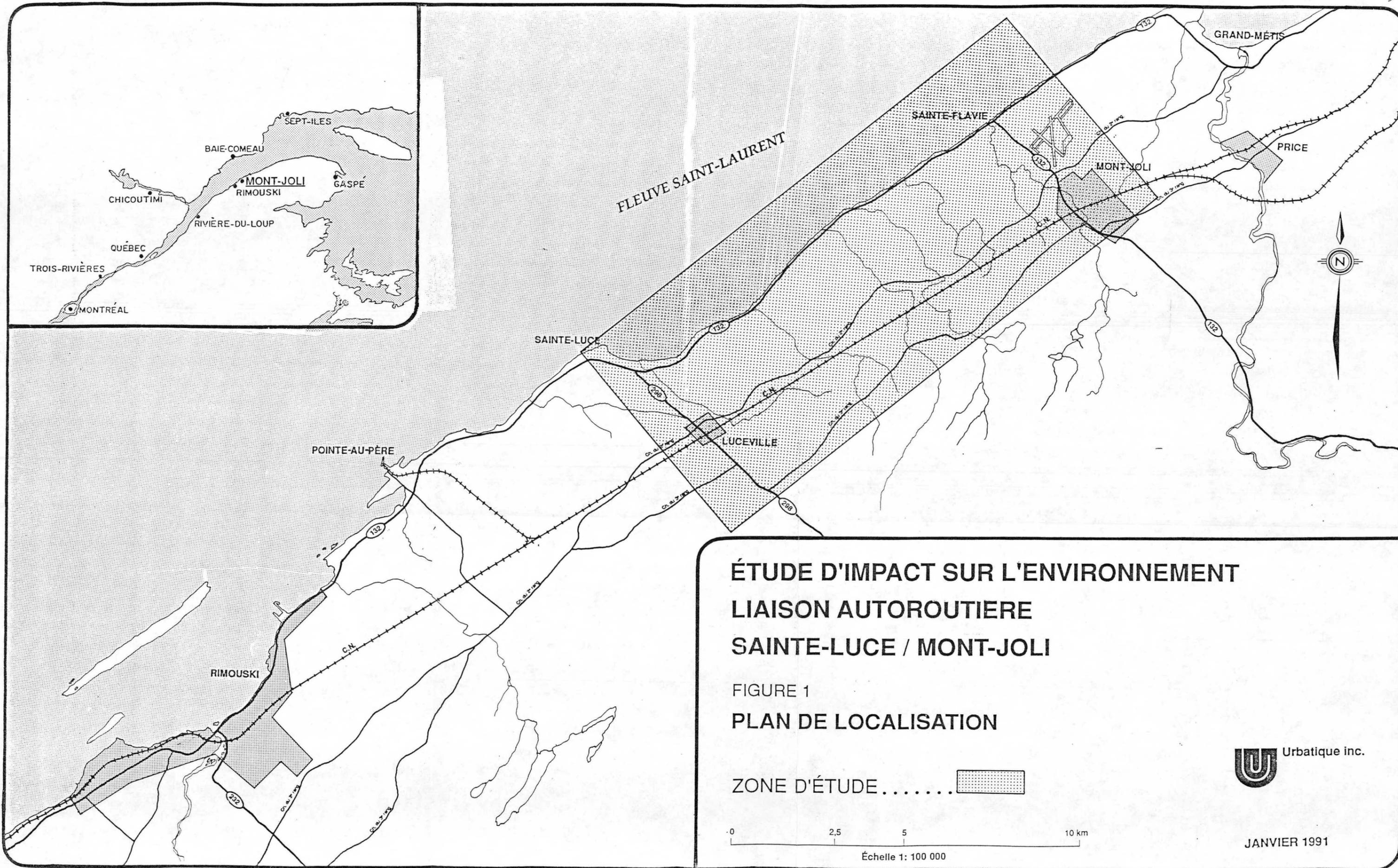
PERCEPTIONS DU PROJET	OPINIONS ENVERS LE PROJET	AMÉLIORATIONS ATTENDUES OU SOUHAITÉES
<ul style="list-style-type: none"> - voie de contournement rapide - expropriations partiellement réalisées - autoroute à quatre voies - détails techniques inconnus - voie de contournement Bic/Mont-Joli à trois voies - autoroute à voie simple entre Sainte-Luce et Mont-Joli - ignore si les expropriations sont entièrement effectuées - ne sait plus s'il s'agit d'une autoroute ou d'une amélioration à quatre voies de la route 132 - les expropriations sont réglées - connaît le tracé - la localisation de sorties est ignorée - connaissance de la localisation des sorties - le M.T.Q. possède environ 350 pieds de large dans les terres agricoles du Rang 2 	<ul style="list-style-type: none"> - tout à fait d'accord avec la construction d'une autoroute - le projet va favoriser le développement de la région - il va sortir la région de l'isolement - les politiciens se font du capital politique avec le projet - "c'est dégueulasse que le projet actuel ne soit pas fait ni enclenché. En 1967, 90% des études étaient faites, les expropriations faites, pourquoi attendre encore ?" - réaliser ce projet car la population a assez attendu. Ça fait vingt ans que ça traîne. - le projet est essentiel pour le développement de la région - on ne croit pas à la concrétisation du projet dans un avenir rapproché - l'on est désillusionné par rapport à la réalisation du projet, l'attente a trop duré - arrêter de faire des études et poser des gestes concrets - "Le gouvernement prend les gens pour des "dindes", la population est bernée" 	<ul style="list-style-type: none"> - privilégier une autoroute à quatre voies - donner la priorité au tronçon Bic/Mont-Joli car le bassin de population est plus important - déplacer la bretelle de sortie à Mont-Joli à la fin du Rang 2 à la jonction du boulevard Jacques-Cartier afin de garder les terrains à l'arrière du motel "Au Sommeil d'or" intacts - donner la priorité à une autoroute à trois voies car la circulation ne justifie pas un projet à quatre voies - protéger l'environnement et les terres agricoles - porter une attention particulière à la structure de l'autoroute pour le passage des camions lourds - améliorer la route 132 au lieu de faire l'autoroute - prévoir une sortie directe pour Sainte-Flavie - installer une signalisation appropriée pour identifier les services et les sites touristiques - même avec la construction de l'autoroute, élargir la route 132 de deux à trois mètres

ANNEXE 8 (suite)

Tableau synoptique des perceptions, opinions et modifications attendues ou souhaitées

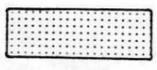
PERCEPTIONS DU PROJET	OPINIONS ENVERS LE PROJET	AMÉLIORATIONS ATTENDUES OU SOUHAITÉES
<ul style="list-style-type: none"> - la priorité semble accordée à la réalisation du tronçon Bic/Rimouski puisqu'un pont est déjà construit 	<ul style="list-style-type: none"> - si le gouvernement avait construit quelques kilomètres par année, le projet serait terminé depuis longtemps - le projet est nécessaire, important et urgent pour accroître la sécurité - l'attraction exercée par Rimouski existe déjà et l'autoroute ne l'accroîtra pas 	<ul style="list-style-type: none"> - déplacer le trajet plus au nord près du boisé - prévoir des viaducs et des sorties en nombre suffisant - faire une sortie directe pour le parc industriel afin de diminuer la circulation - prévoir des chemins de service pour les agriculteurs - améliorer la jonction des routes 132 est et sud-est pour réduire les accidents - favoriser la consolidation des infrastructures d'accueil en place pour limiter les effets négatifs sur le tourisme

FIGURES

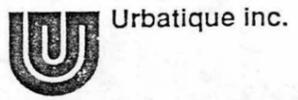


ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
LIAISON AUTOROUTIÈRE
SAINTE-LUCE / MONT-JOLI

FIGURE 1
PLAN DE LOCALISATION

ZONE D'ÉTUDE 

0 2.5 5 10 km
 Échelle 1: 100 000



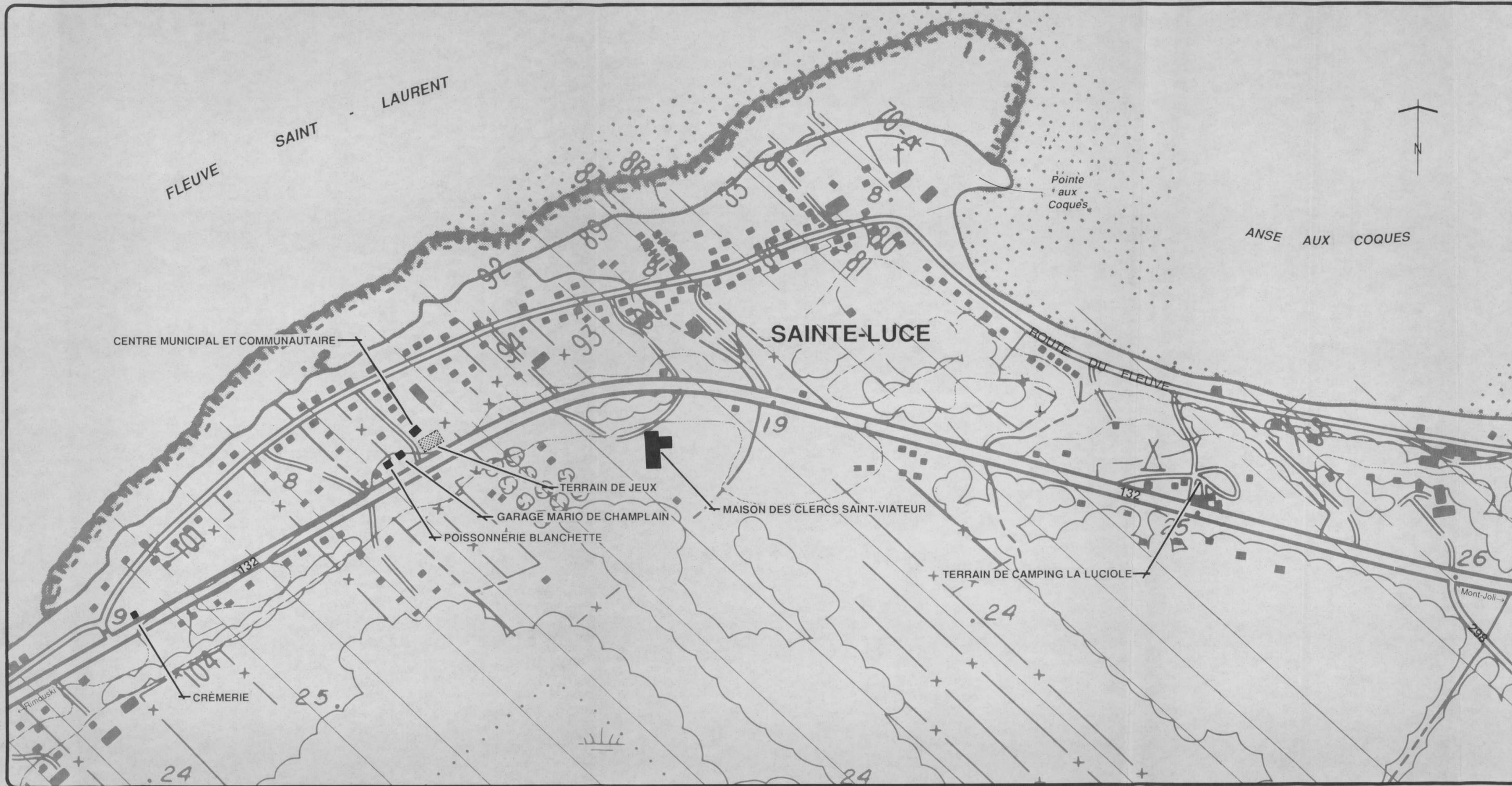
JANVIER 1991



ÉTUDE D'IMPACT SOCIAL
LIAISON AUTOROUTIÈRE
SAINTE-LUCE / MONT-JOLI

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU
MILIEU — LUCEVILLE

PRINCIPAUX SERVICES ET COMMERCES ■



ÉTUDE D'IMPACT SOCIAL
LIAISON AUTOROUTIÈRE
SAINTE-LUCE / MONT-JOLI

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU
MILIEU — SAINTE-LUCE

PRINCIPAUX SERVICES ET COMMERCES ■

m 200 100 0 100 200 m
1:5000

Urbatique inc. Figure 3 JANVIER 1991

FLEUVE SAINT LAURENT

QUAI DE SAINTE-FLAVIE

HÔTEL — MOTEL
LE GASPÉSIANA

STATION SERVICE LAVOIE

BOUTIQUE M'SIEUR L'AGATE

MARCHÉ LABONTÉ

SAINTE-FLAVIE

ÉGLISE

CENTRE MUNICIPAL ET COMMUNAUTAIRE

TERRAIN DE JEUX

MOTEL MON JOLI

Vers Rimouski



ÉTUDE D'IMPACT SOCIAL LIAISON AUTOROUTIÈRE SAINTE-LUCE / MONT-JOLI

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU MILIEU — SAINTE-FLAVIE

PRINCIPAUX SERVICES ET COMMERCES ■

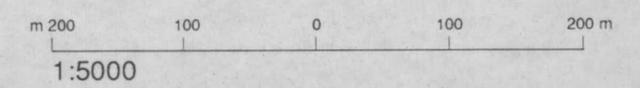
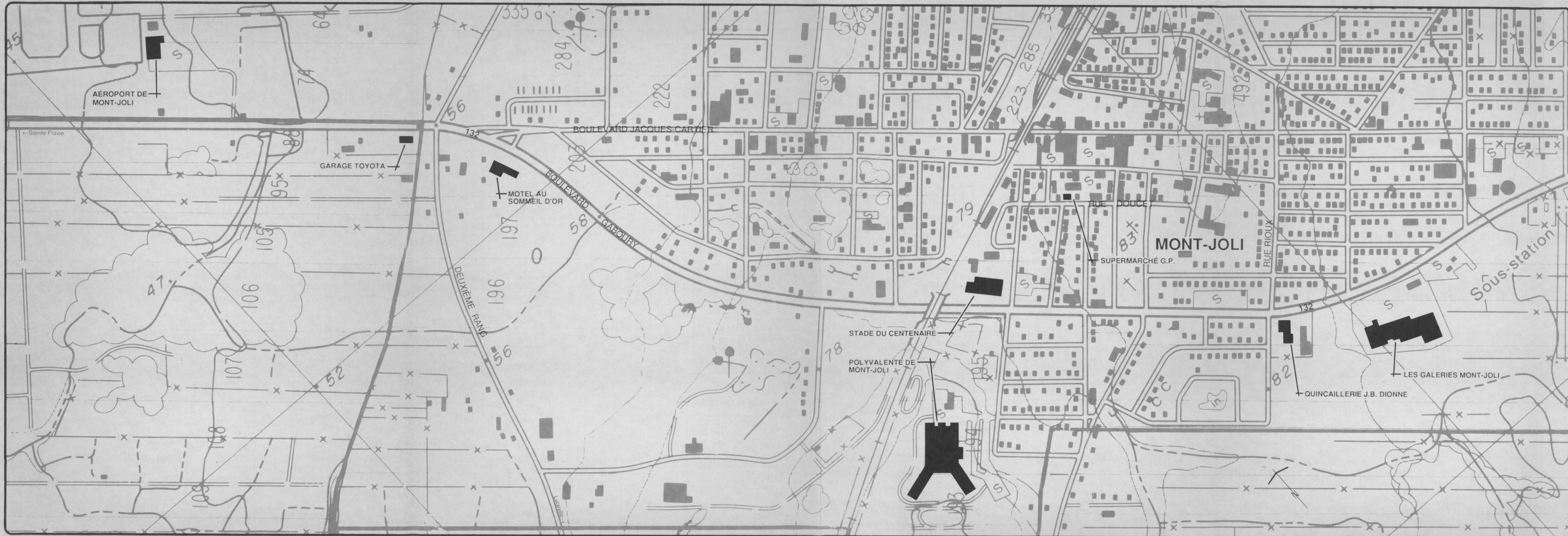


Figure 4

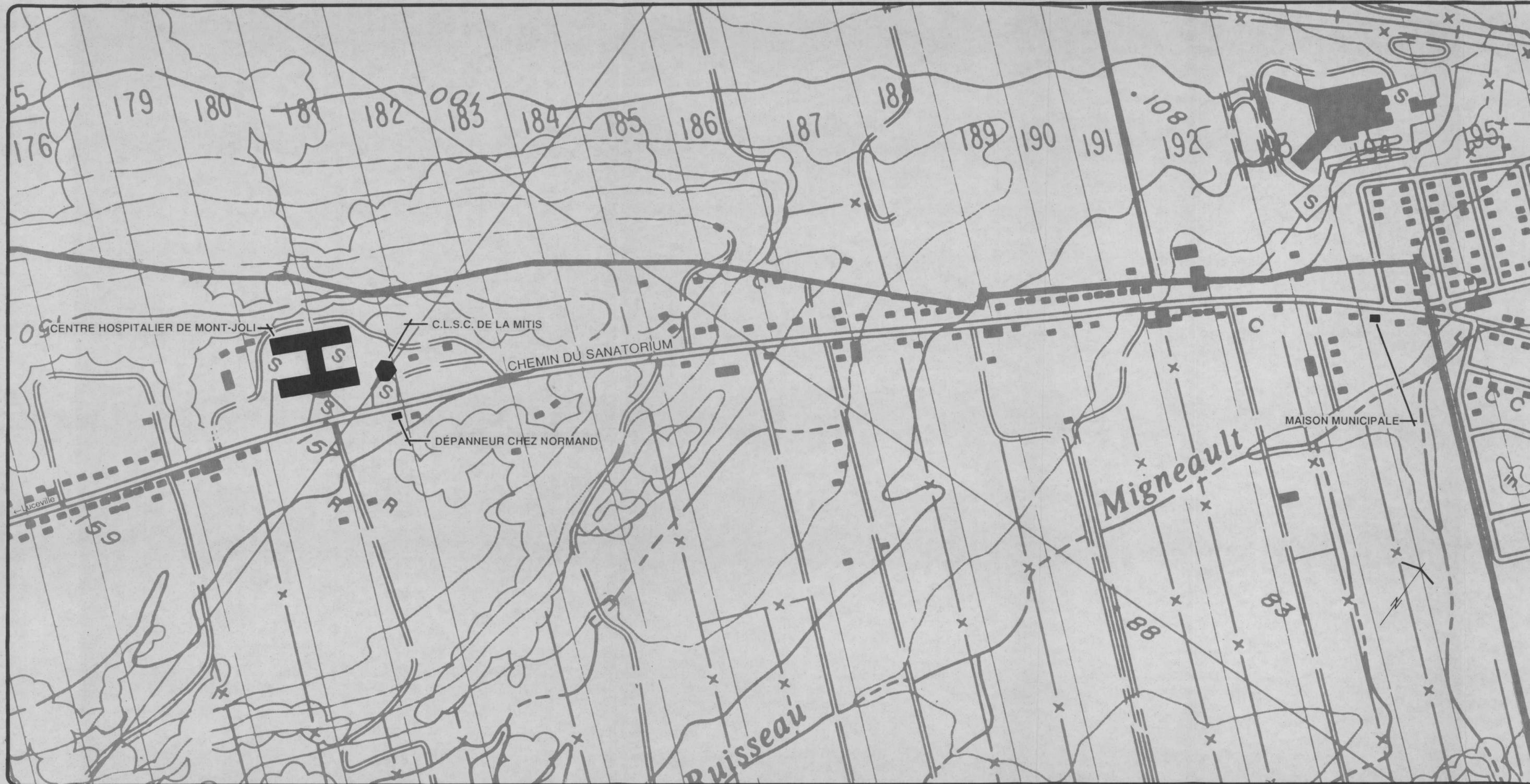
JANVIER 1991



ÉTUDE D'IMPACT SOCIAL
LIAISON AUTOROUTIÈRE
SAINTE-LUCE / MONT-JOLI

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU
MILIEU — MONT-JOLI

PRINCIPAUX SERVICES ET COMMERCES ■



ÉTUDE D'IMPACT SOCIAL
LIAISON AUTOROUTIÈRE
SAINTE-LUCE / MONT-JOLI

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU
MILIEU — SAINT JEAN-BAPTISTE

PRINCIPAUX SERVICES ET COMMERCES ■

m 200 100 0 100 200 m

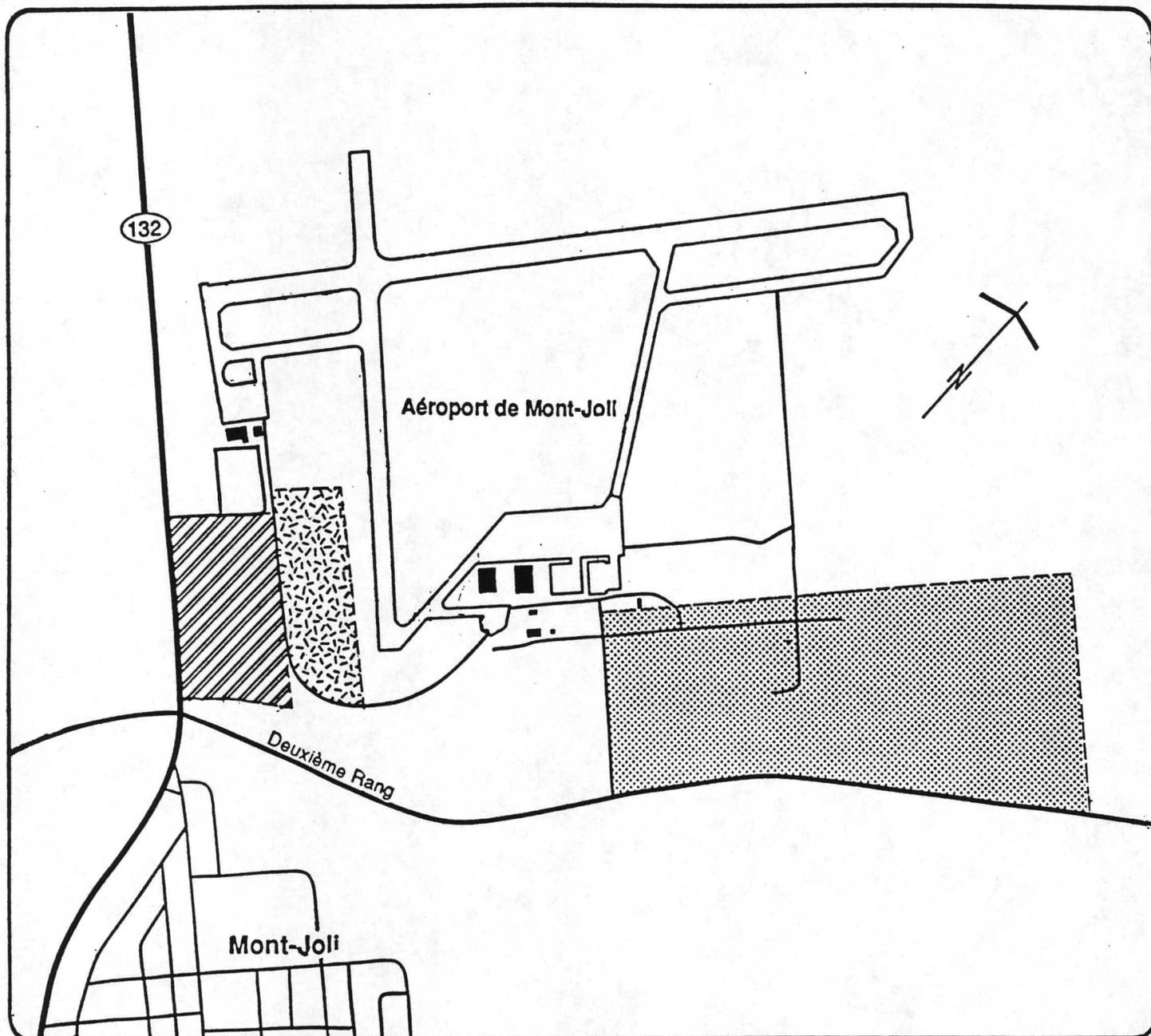
1:5000



Urbatique inc.

Figure 6

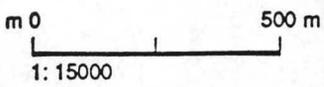
JANVIER 1991



**ÉTUDE D'IMPACT SOCIAL
LIAISON AUTOROUTIÈRE
SAINTE-LUCE / MONT-JOLI**

**PROJET DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL
SUR LE TERRAIN DE L'AÉROPORT**

- ZONE COMMERCIALE 
- ZONE D'INDUSTRIES LÉGÈRES 
- ZONE INDUSTRIELLE (USINE DE TRANSFORMATION DES FEUILLUS)..... 



**Figure 7
JANVIER 1991**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 056 836
