



Le 11 juillet 2002

Madame Renée Poliquin, coordonnatrice
du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec)
G1R 6A6

Objet : Mémoire du Conseil régional en environnement
du Bas-Saint-Laurent
Projet de prolongement de l'autoroute 20
entre Cacouna et Trois-Pistoles

Madame,

Voici les rectifications que le ministère des Transports désire apporter au contenu du mémoire numéro 22 déposé par le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (CRE BSL) déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Les énoncés du mémoire numéro 22

- **La justification économique présentée n'est peut-être pas adéquate;**
- **Les alternatives au projet n'ont peut-être pas été suffisamment étudiées.**

1) La justification économique du projet autoroutier : fausse route?

L'approche utilisée est une étude de Bénéfices – Coûts qui compare les principaux coûts et les principaux bénéfices d'un projet autoroutier aux principaux coûts et aux principaux bénéfices d'un projet d'amélioration de la route 132. Cette approche largement utilisée permet d'évaluer un projet sous un angle nouveau en tenant compte non seulement des coûts associés au projet mais également de tenir compte des principaux bénéfices apportés par le projet, soit la diminution des coûts d'accidents (perte de vie, coûts d'hospitalisation, coûts matériels), la diminution des coûts d'opération et la diminution des coûts de temps de transport. L'objectif d'une telle analyse est de mettre en relief qu'un projet suscite des dépenses et apporte des bénéfices quantifiables. Ces bénéfices lorsqu'ils sont mis dans la balance permettront d'éclairer la décision sur le meilleur choix à faire.

La différence la plus importante se situe dans les bénéfices totaux pour les deux projets. L'étude d'opportunité de 1990 montre que les bénéfices économiques du projet autoroutier en \$ de 1989 représentent un montant de 106 000 000 \$ alors que les bénéfices du projet de réaménagement de la route 132 ne représentent que 6 000 000 \$.

Même si on majore les coûts du projet autoroutier en y cumulant les coûts d'entretien de la route 132 (afin de tenir compte de l'entretien des deux couloirs routiers), cela aurait porté les coûts totaux en \$ de 1989 à 126 200 000 \$ au lieu de 125 000 000 \$. Le ratio bénéfices – coûts aurait été de 0,84 au lieu de 0,85.

- **D'autre part, le Ministère semble prendre en compte, à rebours, des dépenses effectuées depuis 1990 sur la route 132 actuelle.**

La présentation des interventions réalisées et à réaliser sur la route 132, en page 4 de l'addenda, répond à une question de recevabilité du ministère de l'Environnement indépendante de la question précédente sur l'étude Bénéfices – Coûts. Ces coûts n'interviennent pas dans l'étude Bénéfices – Coûts orientant le choix du projet autoroutier. Cette présentation permet d'établir les travaux réalisés depuis le dépôt de l'étude d'opportunité en 1990.

- **Par ailleurs, ce type de projection économique est réducteur... ne prend pas en compte les coûts environnementaux directs et indirects du projet.**

Il est vrai que ce type de projection économique est réducteur mais il permet d'apprécier le bien fondé d'un projet sous l'aspect des bénéfices quantifiables qu'il apporte.

Il faut toutefois noter qu'un projet de réaménagement de la route 132 entraînerait également des coûts environnementaux directs et indirects très importants. Notons, par exemple, l'impact social important d'une expropriation massive des habitations en bordure de la route 132, la détérioration du climat sonore pour l'ensemble des résidents le long de la route 132, la non-mise en valeur des paysages patrimoniaux le long de la route 132 en raison du renforcement de la vocation de transit d'un projet de route 132 améliorée et l'impact social d'un développement économique moindre pour la région.

2) Les alternatives au prolongement autoroutier semblent peu explorées.

Le ministère des Transports a effectué une étude approfondie de toutes les solutions envisageables dans le cadre du réaménagement de la route 132

en 1998. Ce document est cité dans l'étude d'impact et il a été déposé au BAPE (document DA11¹). Cette étude a fait l'objet d'une présentation (DA20, partie 1) au BAPE², le 7 mai dernier.

La sécurité est l'élément principal qui justifie le projet autoroutier. Seul le projet autoroutier permet de diminuer de façon appréciable les accidents, car il permet de séparer la circulation de transit et la circulation locale qui ont des vitesses différentielles très problématiques sur le plan de la sécurité routière.

Il est important de rappeler que pour répondre à ses objectifs stratégiques, le ministère des Transports du Québec doit fournir :

- des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socioéconomique du Québec et de ses régions ;
- des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés.

Commentaires sur des extraits du tableau 1 du mémoire numéro 22

...dépassements difficiles sur les deux voies de l'autoroute 20

Les possibilités de dépassement seront de beaucoup supérieures sur la chaussée de l'autoroute projetée par rapport à la route 132 actuelle. En effet, l'autoroute présentera un tracé et un profil qui permet des possibilités de dépassement sur 74 % du parcours alors que sur la route 132, actuellement, on observe que les dépassements ne sont possibles que sur 32 % du trajet entre Cacouna et Trois-Pistoles.

De plus, puisque la circulation locale continuera à utiliser la route 132 pour les déplacements de courte distance, les débits de circulation sur l'autoroute 20 seront inférieurs aux débits observés actuellement sur la route 132. Le Ministère évalue à 75 % la circulation qui utilisera la chaussée de l'autoroute 20 pour les déplacements entre Cacouna et Trois-Pistoles et à 25 % pour les déplacements « locaux » sur la route 132. Les opportunités de dépasser seront donc plus élevées sur l'autoroute. La fluidité de la circulation y sera d'autant plus élevée puisque la circulation de transit ne sera pas perturbée par les ralentissements aux intersections et par les mouvements de virage des véhicules aux nombreux accès que l'on rencontre sur la route 132. Il y aura moins de différentiels entre les vitesses

¹ Ministère des Transports, 1998. Étude d'options : Évaluation technique et environnementale, Route 132 et lien autoroutier, Cacouna – Trois-Pistoles, septembre 1998, 11 pages.

² Ministère des Transports. Partie 1 de la présentation de M. Berthold Bussières   la séance du 7 mai 2002 sur la sécurité routière, 7 mai 2002, 5 pages et annexes.

des véhicules sur la chaussée de l'autoroute, et donc, moins de besoins de dépassement.

Enfin, compte tenu que la première phase de réalisation de l'autoroute consistera à construire une seule chaussée d'autoroute, des voies de dépassement pourront être aménagées dans les secteurs où l'on retrouve des pentes importantes qui risquent de réduire la fluidité de la circulation à cause des véhicules lents.

...favoriser le transport multimodal, ferroviaire et en commun pourrait changer les débits...sur l'horizon de 15-20 ans...

Les données existantes sur l'évolution des permis de conduire et la projection des kilomètres parcourus permettent d'établir que les débits de circulation atteindront un plateau aux alentours de 2015-2020 avec des débits de circulation se situant entre 7600 et 9300 véhicules par jour (addenda, page 1). Même si ces projections pourraient être modifiées par la promotion du transport multimodal, ferroviaire, l'aspect sécurité de la route 132 ne serait pas amélioré, car le conflit entre la circulation de transit et la circulation locale et la problématique hivernale de la route 132 demeurerait.

...des améliorations à la route 132 pourraient aussi corriger la situation

Des améliorations à la route 132 ne permettent pas de régler le conflit entre la circulation de transit et la circulation locale et ne régleraient pas les problèmes de sécurité routière en hiver (différentiel de vitesse, nombreux accès, poudrerie).

...conflit d'usage....le problème est plutôt estival

Le différentiel de vitesse est problématique. Il y aura toujours des conflits d'usage sur la route 132 en raison des nombreux accès, des virages à gauche, du différentiel de vitesse (local et transit) et la présence de transport scolaire.

...envisager des échangeurs...ou le contournement des municipalités...

On ajoutera alors aux impacts importants du réaménagement de la route 132 une portion des impacts du projet autoroutier.

... haies brise-vent possibles sur la route 132...

L'aménagement de haies brise-vent sur la route 132 va également à l'encontre de la vocation récréotouristique de la route 132 et de la mise en valeur des paysages patrimoniaux visibles à partir de la route 132. D'autre part, le climat rigoureux (forts vents, air salin), en bordure du littoral, rend difficile, voire impossible, la mise en place de ce genre de mesure d'atténuation de la poudrerie sur la route 132 actuelle.

Une route 132 vraiment améliorée de même qu'un transport multimodal et un meilleur contrôle ne permettraient-ils pas de réduire les frais de construction, les frais d'entretien, l'impact sur les milieux fauniques, l'ampleur des expropriations, les taux et la gravité des accidents de même que la pollution résultant de la construction?

Il est difficile de juger cette affirmation car le mémoire du CRE BSL ne donne pas suffisamment d'indications pour évaluer ce que serait une route 132 vraiment améliorée. De plus, il faudrait pouvoir comparer le coût des investissements requis pour implanter un transport multimodal et un contrôle amélioré pour juger de la réduction des frais de construction et d'entretien du projet autoroutier.

La réduction de l'impact sur les milieux fauniques nous apparaît non significative car l'impact du projet autoroutier sur cet élément est présenté comme de signification mineure à l'exception des deux traversées de rivière qui devraient faire l'objet de travaux similaires dans le cas d'un projet de réaménagement de la route 132 avec contournement.

L'ampleur des expropriations ne serait pas réduite dans le cadre d'un projet d'amélioration de la route 132, car il entraînerait une expropriation massive d'habitations et de bâtiments de ferme le long de la route 132.

De plus, le taux et la gravité des accidents ne seront pas autant réduits par une route 132 améliorée car les causes principales des accidents demeureront inchangées (conflit entre la circulation locale et la circulation de transit, les vitesses différentielles, les nombreux accès, la zone de poudrerie, etc.).

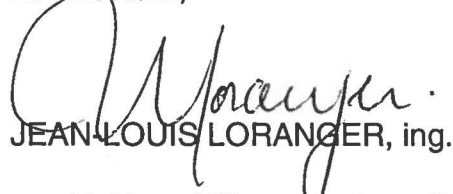
Il nous semble également curieux d'établir une correspondance entre la pollution résultant seule de la construction du projet autoroutier. Il faudrait établir un comparatif entre cette activité et d'autres activités humaines.

Pour conclure, le projet autoroutier Cacouna – Trois-Pistoles suit actuellement un processus d'évaluation environnementale comportant plusieurs étapes. Au cours de ce processus, le ministère des Transports du Québec a déposé un grand nombre de documents démontrant que le projet autoroutier est bien la meilleure solution pour régler les problèmes de sécurité reliés à la circulation routière sur la route 132.

Le ministère des Transports du Québec croit que la lecture du présent document et l'analyse détaillée du document DA11 déposé au BAPE permettrait au Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (CRE BSL) de pondérer certaines affirmations et de réévaluer le projet autoroutier avec tout l'éclairage requis.

Recevez, Madame, nos salutations distinguées.

Le directeur,



JEAN-LOUIS LORANGER, ing.

c.c. M. Yvon Villeneuve, ing., Service du soutien technique