

# Projet de prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles

Mémoire

Présenté au  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

par le  
Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (CRE BSL)



4 juin, 2002

## Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) concernant le projet de prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles

### **Le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (CRE BSL)**

Le CRE BSL est un organisme à but non lucratif dont le mandat principal est d'assurer une concertation régionale en matière d'environnement et de développement durable.

L'ensemble des objectifs poursuivis gravite autour de la concertation, du traitement de dossiers environnementaux, de l'éducation et la sensibilisation du public et des décideurs.

Conformément à l'entente qui le lie au Ministre de l'Environnement, le Conseil d'administration doit être composé en majorité par des associations environnementales. Par contre, tout individu, organisme ou entreprise qui partage nos objectifs peut devenir membre et siéger au Conseil d'administration.

### **Le contexte du présent mémoire**

Depuis une vingtaine d'années, le projet autoroutier entre Cacouna et Rimouski fait partie de la culture régionale. Bien avant de se concrétiser, ce projet existait et existe toujours dans l'imaginaire de la plupart des Bas-laurentiens. Comme pour la plupart de ceux-ci, l'impression première au Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (CRE BSL) est que la réalisation du projet est incontournable et que l'analyse du projet se limite à l'optimisation du tracé.

En audiences du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), les revendications ou la désignation de citoyens qui perdent pour les uns une qualité de vie, pour plusieurs un accès ou une terre agricole, pour d'autres un paysage patrimonial, se sont révélées d'autant plus troublantes.

Pourtant, l'analyse plus poussée du projet tel que présenté par le ministère des Transports du Québec permet de croire que les alternatives au projet n'ont peut-être pas été suffisamment étudiées et que la justification économique présentée n'est peut-être pas adéquate.

## **La justification présentée pour aller de l'avant avec le prolongement de «la 20»**

Le CRE BSL émet des réserves quant à la justification économique et pratique du projet présentée par le ministère des Transports du Québec dans son étude d'impact sur l'environnement (Décembre 2001).

### **1- La justification économique du projet autoroutier : fausse route?**

Dans un premier temps, dans la justification économique présentée dans l'addenda à l'étude d'impact sur l'environnement (pp.2-4, Décembre 2001), le ministère des Transports arrive à la conclusion que les bénéfices par rapport aux coûts du projet autoroutier sont supérieurs à ceux d'une «132» améliorée. Toutefois, l'approche utilisée fait abstraction de coûts importants en examinant séparément l'aménagement de «la 132» et le prolongement de «la 20». À ce titre, les coûts d'entretien et de réfection de deux couloirs routiers par rapport aux coûts d'un seul ne sont pas comptabilisés. De même, le coût des améliorations nécessaires à la 132, même dans le cas du prolongement de la 20 n'est pas pris en compte. Il eut fallu mettre en parallèle un projet de 132 améliorés avec un projet de 132 améliorée couplée au prolongement de «la 20». D'autre part, le ministère semble prendre en compte, à rebours, des dépenses effectuées depuis 1990 sur la 132 actuelle? Par conséquent, il semble peu judicieux de justifier le projet à partir des seules données économiques présentées.

Par ailleurs, ce type de projection économique est réductrice puisqu'elle ne prend pas en compte les coûts environnementaux directs et indirects du projet pour ne nommer que ceux-ci. Notons par exemple la perte de paysages patrimoniaux, celles de boisés et de zones vertes agricoles déjà très restreints. À une plus grande échelle, la construction de ponts qui entraîne l'émission de 50 tonnes de gaz carbonique pour la seule production du contenu de chaque camion de béton.

### **2- La justification quant aux contraintes actuelles de circulation sur la route 132 : Les alternatives au prolongement autoroutier semblent peu explorées.**

Dans un deuxième temps, l'étude d'impact mentionne que l'amélioration de la 132 ne peut résoudre les conflits entre trafic local et de transit. Bien que les problèmes actuels sur la 132 soient évidents, l'étude ne semble pas explorer suffisamment les alternatives au projet de prolongement (tableau 1).

**Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)  
concernant le projet de prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles**

Tableau 1 : D'après l'étude d'impact, quelques exemples des contraintes au transport sur la route 132 actuelle par rapport au projet autoroutier et les commentaires du CRE BSL sur ces différents points.

Avec la 132 actuelle	Avec la 20 projetée	Commentaires du CRE BSL
Débits élevés en été, peu de dépassements possibles.	Amélioration des débits, moins de conflits entre local et transit.	1 – Sans douter que les débits et les conflits seraient amoindris sur la 132, on peut présumer que les dépassements demeureraient difficiles en période d'achalandage estival sur les deux seules voies de la 20. 2- Tel que le laisse croire l'étude d'impact, favoriser le transport multimodal, ferroviaire et en commun pourrait changer la donne surtout sur l'horizon de 15-20 ans où les augmentations de débits sont prévues. De même, des améliorations à la 132 pourraient peut-être aussi améliorer la situation.
Conflits d'usages à cause de la machinerie agricole et des autobus scolaires par rapport au trafic de transit.		1- Le problème est plutôt estival d'après l'étude : Pas d'autobus scolaires en été. 2- L'amélioration de la 132 pourrait peut-être dégager une voie pour la machinerie ou autre trafic.
32 intersections sur 30 km et longues attentes pour entrer sur la 132 en été.		1- Des voies d'entrée et de sortie aux intersections pourraient peut-être améliorer la situation. 2- On peut peut-être envisager des échangeurs autoroutiers ou le contournement des municipalités pour les endroits vraiment problématiques.
Poudrerie et accumulation de lames de neige sur la chaussée.	Apparemment moins de problèmes puisqu'on passe en milieux boisés à certains endroits et on prévoit la plantation de haies brise-vent ailleurs si nécessaire.	1- Effet des haies pas immédiat sur la 20. 2- Haies brise-vent possibles aussi sur la 132 et ont le temps de pousser d'ici à ce qu'on circule sur une nouvelle 20. 3- Des solutions autres que la perte des rares boisés restants existent probablement pour contrer la poudrerie.

## Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) concernant le projet de prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles

De plus, dans sa propre étude d'impact (Addenda, décembre 2001, p.1), le ministère indique que l'évolution des modes de transport des marchandises est un facteur très important concernant les débits de circulation. N'y a-t-il pas lieu de favoriser le transport multimodal et ferroviaire plus particulièrement, pour induire une diminution des débits de circulation? On y gagnerait entre autres une réduction substantielle des coûts d'entretien des routes. Cette option devient particulièrement cruciale si on considère qu'environ la moitié des pertes de vie sur la route au Québec impliquent un véhicule lourd. D'un autre côté, le comportement des conducteurs, dont la vitesse excessive ou l'alcool, semble être en cause dans la majorité des accidents graves dans la région. Les différents contrôles routiers incluant des balances auraient peut-être lieu d'être améliorés.

Une «132» vraiment améliorée de même qu'un transport multimodal et un contrôle améliorés 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?

### **Recommandations**

Sans rejeter totalement le prolongement de l'autoroute 20, le CRE BSL estime que le BAPE devrait se pencher sur la justification du projet autoroutier. Il devrait à ce titre procéder à un examen indépendant des alternatives au prolongement autoroutier. Aucun des documents consultés ne nous permet actuellement de conclure que le prolongement est la meilleure solution.