



Amélioration de la route 170 à Saint-Bruno et de la route 169 vers
Alma par le ministère des Transports

3220-05-002

Ministère de l'Environnement et
de la Lutte contre les changements climatiques

31 mai 2021

*Environnement
et Lutte contre
les changements
climatiques*

Québec 

Table des matières

1.	PROJET	3
2.	CONTEXTE LÉGAL	4
3.	OBJECTIFS DE CONSULTATION.....	6
4.	RÉSULTATS DES CONSULTATIONS SUR LES ENJEUX DU PROJET.....	6
4.1	Observations et enjeux soulevés lors de la consultation publique et dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact.....	6
4.2	Enjeux identifiés par le ministre, dont ceux soulevés lors de la consultation interministérielle.....	9
	ANNEXE	10

1. PROJET

Le projet d'amélioration de la route 170 à Saint-Bruno et de la route 169 vers Alma, dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, consiste en la dernière phase du grand projet de construction d'un lien rapide entre Alma et La Baie, qui a commencé dans les années 1980. Le présent projet prévoit l'aménagement, sur la route 170, d'une chaussée à deux voies ou à quatre voies divisées à partir de la municipalité de Saint-Bruno, afin de rejoindre la route 169.

Dès le début des années 2000, le ministère des Transports (MTQ) a analysé plusieurs scénarios qui ont évolués au cours des années au fil des améliorations apportées sur le réseau. Le présent projet présente donc une actualisation des renseignements afin d'identifier la solution optimale. L'étude d'impact se concentrera sur trois corridors routiers à l'intérieur desquels le tracé sera planifié. Un quatrième scénario, présentant une combinaison des corridors de contournement Nord et Sud, est également évalué par le MTQ.

Soulignons que les tracés actuels des routes 170 et 169 génèrent depuis plusieurs années des enjeux de bruits routiers dans la municipalité de Saint-Bruno et de sécurité, notamment en raison des problèmes de visibilité, de poudrierie et de géométrie routière, ainsi que d'être sollicité au maximum de la capacité du réseau de façon récurrente à certains endroits. D'ailleurs en 1998, le coroner a recommandé le contournement de Saint-Bruno à la suite d'un accident mortel.

Le projet vise à augmenter la capacité, la fluidité et la sécurité à court, moyen et long terme, ainsi que de relier les principaux pôles d'activités et de desservir adéquatement la population de la région. Il permettra également d'assurer une croissance de la structure industrielle existante et de garantir une desserte favorable à la promotion des activités économiques régionales.

Ce projet est assujéti à la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement tel que le prévoit la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (RLRQ, chapitre A-2.001; LACPI) qui est entrée en vigueur le 11 décembre 2020.

1.1 Enjeux identifiés par l'initiateur de projet

Les préoccupations ou enjeux¹ identifiés par l'initiateur à cette étape de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et présentés dans l'avis de projet sont les suivants :

- l'achèvement du processus d'acquisition de l'emprise de la route (propriétés privées, commerciales et terres agricoles) en lien avec l'acceptabilité sociale du projet;
- le maintien de la capacité de production du territoire agricole;

¹ À cette étape de la procédure, le projet est encore au stade embryonnaire. Même si le terme enjeu est utilisé, il peut davantage s'agir des préoccupations. Au cours de l'étude d'impact, le projet se définira peu à peu en considérant l'ensemble des possibilités et des contraintes rencontrées. Tout comme le projet, les enjeux perçus au départ sont appelés à évoluer. Par ailleurs, ce qui est maintenant considéré comme un enjeu/préoccupation du projet pourrait ne plus en être un en raison de la prise en compte ultérieure de cette préoccupation par l'initiateur afin d'éviter ou de diminuer les impacts sur le milieu d'accueil du projet.

- le maintien de la fluidité de la circulation des personnes et des marchandises en phase de construction;
- le maintien de la sécurité des usagers de la route en phase de construction;
- la minimisation des superficies de déboisement et d'empiètement dans les milieux humides et hydriques;
- la protection des cours d'eau et milieux humides;
- la protection des espèces fauniques et floristiques à statut particulier;
- l'amélioration de la fluidité de la circulation des personnes et des marchandises en phase d'exploitation;
- l'amélioration de la sécurité des usagers de la route en phase d'exploitation;
- le maintien du climat sonore à un niveau acceptable le long du nouveau corridor;
- le maintien de la vitalité socioéconomique locale et régionale, principalement pour les commerçants de Saint-Bruno;
- le maintien et la protection de la capacité de production du territoire agricole;
- le maintien des fonctions d'habitat des milieux forestiers, aquatiques et humides.

2. CONTEXTE LÉGAL

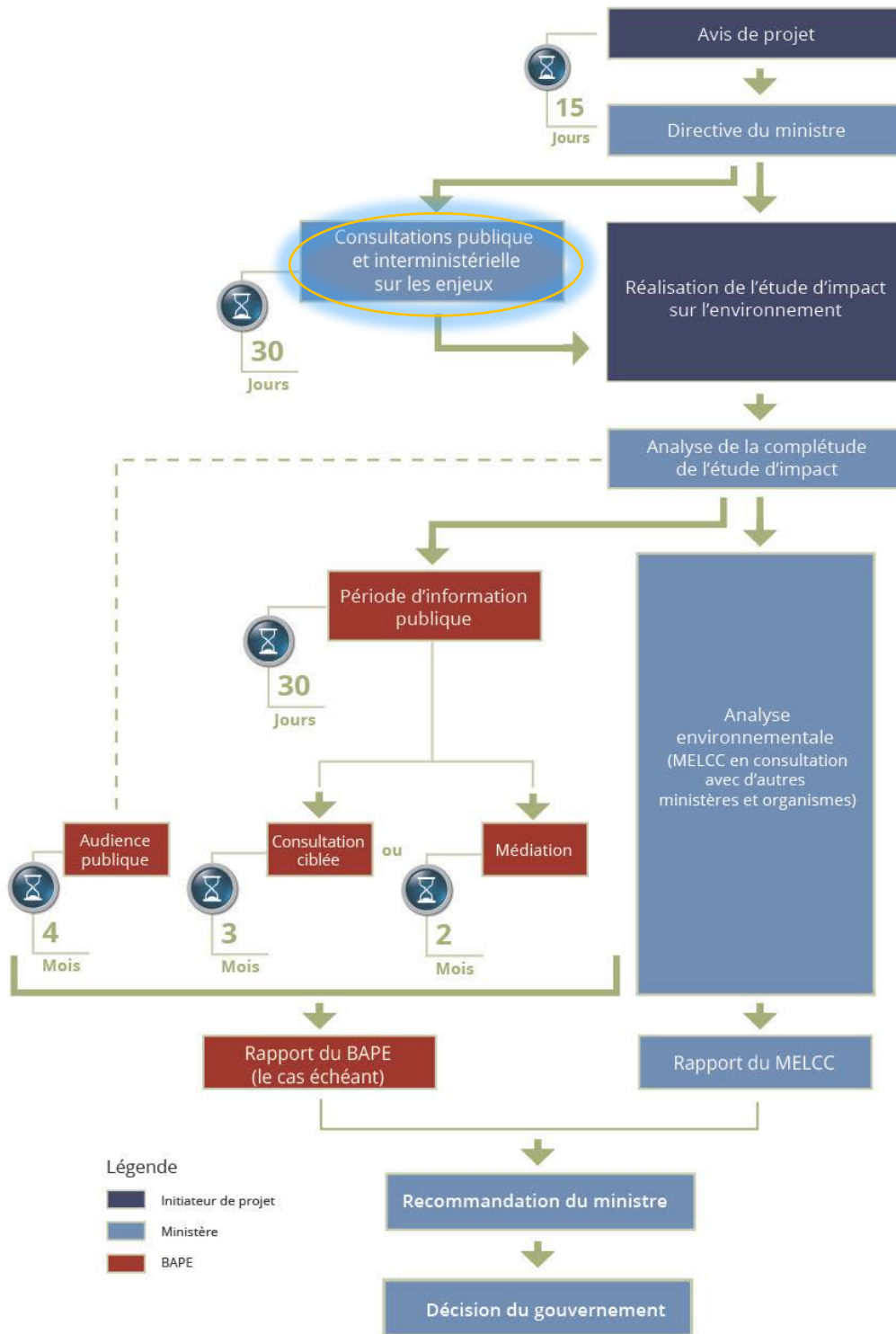
La Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2) prévoit qu'après avoir reçu la directive du ministre, l'initiateur doit publier un avis annonçant le début de l'évaluation environnementale du projet et son dépôt sur le Registre des évaluations environnementales. Cet avis doit également mentionner que toute personne, tout groupe ou toute municipalité peut faire part au ministre, par écrit, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. C'est ce que l'on appelle la consultation publique sur les enjeux du projet.

La LACPI prévoit, de plus, que le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (ministre) doit transmettre au même moment, à l'initiateur de projet, les enjeux qu'il a identifiés. Puisqu'il s'agit d'une procédure d'autorisation gouvernementale, le ministre procède d'abord à une consultation des ministères et organismes publics concernés par le projet. C'est ce que l'on appelle la consultation interministérielle.

À la suite de ces consultations, le ministre transmet à l'initiateur du projet et publie au Registre des évaluations environnementales les observations et les enjeux soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact. Ce sont ces observations et ces enjeux qui font l'objet de ce rapport.

Les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, dans laquelle s'insèrent ces consultations sur les enjeux, sont présentées au schéma 1.

Schéma 1 - Procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement
Étape de consultation sur les enjeux du projet



3. OBJECTIFS DE CONSULTATION

La consultation publique sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder vise à offrir à la population une vitrine pour s'exprimer sur les enjeux anticipés d'un projet, et ce, en amont de la réalisation de l'étude d'impact. Cette consultation permet ainsi à l'initiateur de tenir compte des préoccupations du public dès la réalisation de son étude d'impact. Elle est effectuée de façon électronique à partir du Registre des évaluations environnementales qui est disponible sur le site Web du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Quant à la consultation interministérielle, elle vise à s'assurer que soient considérés par l'initiateur du projet, dès le début du processus, les préoccupations ou enjeux potentiels au regard des champs de compétence des ministères et organismes publics consultés. Cette consultation interministérielle sollicite l'expertise des spécialistes de plusieurs ministères et s'effectue via un formulaire dédié à cet effet qui est, par la suite, publié au Registre des évaluations environnementales.

Ces deux consultations ne remplacent pas celles pouvant être menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à la suite d'un mandat donné par le ministre. **Les consultations du BAPE ont lieu à la suite du dépôt de l'étude d'impact, donc lors d'une phase ultérieure (schéma 1).**

4. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS SUR LES ENJEUX DU PROJET

Les consultations concernant le projet en titre ont débuté le 31 mars 2021 et se sont terminées le 29 mai 2021. Au cours de cette période, 15 observations du public et 6 enjeux soulevés par les ministères consultés ont été transmis au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Les enjeux découlant de ces consultations sont répertoriés aux tableaux 1 et 2 du présent rapport. Ils correspondent à ceux dont il est question aux sections 2.2 et 3.2.2 de la directive ministérielle datée du 29 mars 2021 et devant être pris en compte dans l'étude d'impact. S'il y a lieu, l'étude d'impact doit indiquer les préoccupations auxquelles l'initiateur ne peut répondre et en expliquer la raison.

4.1 Observations et enjeux soulevés lors de la consultation publique et dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact

Le tableau 1 présente les observations reçues lors de la consultation publique. Elles sont présentées sous une forme synthèse et classées par enjeu, et ce, uniquement pour en faciliter le traitement par l'initiateur de projet. À noter qu'il ne s'agit pas d'une prise de

position du ministère ou du gouvernement du Québec. Il revient à l'initiateur de justifier le choix des enjeux retenus dans son rapport d'étude d'impact environnemental du projet.

Tableau 1 : Synthèse des observations et des enjeux soulevés par le public

Enjeux	Observations du public
1- Le maintien de la connectivité et de l'intégrité des milieux naturels	<ul style="list-style-type: none"> - Réduire les risques d'introduction des espèces exotiques envahissantes - Rejet de polluants (sels abrasif) dans l'environnement - Fragmentation, perturbation et perte milieux humides et hydriques et d'habitats
2- La protection des milieux humides et hydriques	<ul style="list-style-type: none"> - Fragmentation, perturbation et perte milieux humides et hydriques et d'habitats
3- La protection des espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées	<ul style="list-style-type: none"> - Porter une attention particulière aux espèces menacées, vulnérables et susceptibles d'être ainsi désignées
4- La protection des terres agricoles et la réduction du morcellement	<ul style="list-style-type: none"> - Morcellement et pertes de terres agricoles et de superficies forestières - Étude nécessaire sur les impacts économiques et opérationnels engendrés par la perte de superficie cultivable directe et indirecte en lien avec le projet (servitude, enclavement, rallongement de parcours pour avoir accès à leur terre, etc.) et ce pour chacune des exploitations agricoles touchées par le projet. - Obligation de décrire le projet et de délimiter le territoire concerné, d'analyser l'état initial de l'économie agricole de ce territoire, d'étudier les effets positifs et négatifs du projet sur l'économie agricole en y intégrant une évaluation foncière, de présenter les mesures prévues pour éviter et réduire les effets négatifs identifiés et exposer les mesures de compensation collective nécessaires en cas d'impacts négatifs résiduels. - Prévoir le réaménagement des milieux humides détruit ou perdu, dans des zones non cultivées et non cultivables pour ne pas augmenter les pertes de territoire agricole cultivé ou avec un potentiel de mise en culture. - Protection du territoire agricole entre Saint-Bruno et Saint-Félicien demande d'éviter une route à quatre voies dans ce secteur
5- Le maintien de l'intégrité des superficies forestières	<ul style="list-style-type: none"> - Morcellement et pertes de terres agricoles et de superficies forestières
6- L'amélioration de la sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts de l'augmentation de la capacité routière - Risque de collision avec la faune - Prise en compte des changements climatiques dans le choix des infrastructures - Largeur d'accotement convenable pour inclure les cyclistes, piste cyclable en site propre, signalisation, marquage et protection - Visibilité hivernale
7- La réduction des gaz à effet de serre (GES) et des autres polluants atmosphériques	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la mobilité durable, stationnement incitatif au covoiturage, bornes de recharge, voies réservées, terminus, lieux de départ pour trajet de vélos. - Impacts de l'augmentation de la capacité routière. - Augmentation des émissions de GES et de polluants atmosphériques, dépendance à l'automobile.
8- La protection de la qualité de l'eau des puits d'eau potable	<ul style="list-style-type: none"> - Impacts de l'entretien de la route (ex. utilisation d'abrasif)
	<ul style="list-style-type: none"> - Intégration d'infrastructures favorisant la mobilité durable et les alternatives à l'automobile (Stationnements incitatifs)

<p>9- Favoriser la compatibilité avec le transport actif et la mobilité durable</p>	<p>au covoiturage, bornes de recharge, lieux de départ pour trajet de vélos, terminus, voies réservées, etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Compatibilité avec le transport actif (largeur d'accotement convenable pour inclure les cyclistes, piste cyclable en site propre, signalisation, marquage et protection) - Lien avec Politique de mobilité durable 2030 et le Plan pour une économie verte 2030
<p>10- L'évitement de l'étalement urbain</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Effet du projet sur l'étalement urbain - Possibles effets d'augmenter ou d'engendrer davantage d'étalement urbain pour les municipalités de Saint-Bruno et Larouche par exemple, en facilitant les déplacements dans ce secteur. - Possible pertes de parcelles agricoles entre le périmètre urbain existant et la nouvelle route puisque, comme il a été observé dans le projet de l'autoroute 70 dans le secteur Chicoutimi et Jonquière, où la route devient avec le temps, une limite de périmètres urbains.
<p>11- Le maintien de la qualité de vie des riverains en période d'exploitation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Effet du projet sur le climat sonore en phase d'exploitation. Des riverains habitent à cet endroit en raison de sa quiétude. La circulation routière n'est actuellement pas audible.
<p>12- Le maintien des activités récréotouristiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet pourrait limiter l'accès aux champs servant aux citoyens à faire des activités de plein air l'hiver. Le cran est rempli de sentiers de randonnée et de raquette (activités récréatives). - L'industrie touristique se développe à partir de l'Odyssée des bâtisseurs, du musée de la Société d'histoire, le camping Dam en Terre et la Véloroute des bleuets à Alma.
<p>13- L'amélioration de la fluidité de la circulation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Une autoroute régionale à quatre voies au Saguenay–Lac-Saint-Jean doit couvrir toute la région, le nord et le sud. - Le développement du secteur nord de Dolbeau à Saint-Ambroise doit avoir un accès fluide à cette autoroute. - Le pont J.F. Gendron sur la Grande Décharge et la voie de contour sur la route 169 construite récemment ont amélioré de beaucoup qualité de vie des citoyens et la fluidité du transport dans le secteur nord. - Une route c'est le meilleur moyen de communication physique. C'est un engagement d'un milieu pour son futur. - Le trafic actuel provient déjà à 75 % d'Alma et du secteur nord. - Beaucoup de camions ont comme départ les parcs industriels d'Alma et les industries forestières et minières du secteur nord. - L'industrie forestière et minière du secteur nord a besoin d'un accès fluide pour se développer - Une meilleure fluidité reliant le nord et le sud est une nécessité
<p>14- Le maintien d'un dialogue avec les acteurs du milieu et la population pendant les phases de conception et de construction</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La réussite d'un tel projet demande la collaboration des citoyens avec ses ressources techniques.
<p>15- Le maintien de l'accès aux terres privées par les propriétaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet pourrait limiter l'accès aux champs servant aux citoyens à faire des activités de plein air l'hiver. Le cran est rempli de sentiers de randonnée et de raquette (activités récréatives). - Le projet créera un certain nombre de parcelles agricoles résiduelles qui deviendront enclavées et qui ne seront donc plus accessibles, et ce, même si plusieurs mesures ont été prises pour limiter le nombre de ces résidus (passages et dessertes agricoles par exemple).

À des fins d'information, l'ensemble des commentaires, tels que transmis lors de la consultation publique, sont présentés en annexe. Rappelons toutefois que le ministre s'est réservé le droit de supprimer ceux comportant des propos injurieux, diffamatoires, discriminatoires, grossiers, crus ou offensants ainsi qu'à but commercial ou promotionnel.

4.2 Enjeux identifiés par le ministre, dont ceux soulevés lors de la consultation interministérielle

Le tableau 2 présente les enjeux soulevés lors de la consultation des ministères et organismes publics concernés. Pour prendre connaissance du recueil des formulaires complétés lors de la consultation, nous vous invitons à consulter le Registre des évaluations environnementales à l'adresse suivante : https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/projet.asp?no_dossier=3220-05-002.

Tableau 2 : Synthèse des enjeux soulevés par les ministères et organismes publics

Enjeux	Ministère ou organisme public ayant soulevé l'enjeu
1- Le maintien d'un dialogue avec les acteurs du milieu et la population pendant les phases de conception et de construction	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
2- La gestion des surplus de déblais en cohérence avec l'enjeu de conservations de MHH et des habitats espèces menacées	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
3- Le maintien de l'intégrité de l'hydrologie et des patrons d'écoulement au sein du ou des bassins versants touchés	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
4- L'évitement des zones de conservation ou des zones de compensations établies ou projetées	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
5- La protection du patrimoine archéologique	Ministère de la Culture et des Communications
6- L'évitement de l'étalement urbain	Ministère de la Santé et des Services sociaux

ANNEXE

RECUEIL DES OBSERVATIONS REÇUES AU COURS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Avis de non-responsabilité

Il est à noter que les commentaires suivants sont ceux qui ont été fournis par des tiers au cours de la consultation publique sur les enjeux du projet et ont été reproduits tels quels dans la présente annexe. Ils ne peuvent être considérés comme constituant une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec. Le Ministère n'assume aucune responsabilité tant dans leur forme que dans leur contenu.

Préoccupations du public (formulaire)

Auteur	Ville/ Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Organisation	Alma	<ul style="list-style-type: none">- Fragmentation, perturbation et perte milieux humides et hydriques et d'habitats (attention particulière aux EMVS)- Morcellement et pertes de terres agricoles et de superficies forestières- Risque d'introduction d'espèces exotiques envahissantes- Impacts de l'augmentation de la capacité routière (ex. Risque de collision avec la faune, augmentation des émissions de GES et de polluants	<ul style="list-style-type: none">- Considérant que ce projet d'infrastructure routière est le premier à bénéficier de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (LACPI), nous croyons qu'un suivi devrait être fait pour s'assurer que l'évaluation environnementale et la réalisation du projet se feront avec la même rigueur que tout autre projet soumis à la procédure d'évaluation environnementale.	

Préoccupations du public (formulaire)				
Auteur	Ville/ Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
		<p>atmosphériques, dépendance à l'automobile, etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impacts de l'entretien de la route (ex. utilisation d'abrasif) - Prise en compte des changements climatiques (choix du tracé, type d'infrastructure, etc.) - Intégration d'infrastructures favorisant la mobilité durable et les alternatives à l'auto solo (Stationnements incitatifs au covoiturage, bornes de recharge, lieux de départ pour trajet de vélos, terminus, voies réservées, etc.) - Compatibilité avec le transport actif (largeur d'accotement convenable pour inclure les cyclistes, piste cyclable en site propre, signalisation, marquage et protection) - Lien avec Politique de mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> - La participation de toute personne intéressée doit être favorisée, même si seule une consultation ciblée ou une médiation peuvent être demandées. - La procédure d'évaluation environnementale doit se faire en toute transparence, c'est-à-dire que tous les échanges entre le promoteur et le MELCC ou le BAPE doivent être rendus publics et facilement accessibles, même si la LACPI prévoit que le registre n'a pas à contenir les constatations et les questions du ministre de l'Environnement ni les recommandations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. - Il est préoccupant que le ministre ne procède à aucune analyse de la recevabilité de 	

Préoccupations du public (formulaire)				
Auteur	Ville/ Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
		<p>durable 2030 et le Plan pour une économie verte 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effet du projet sur l'étalement urbain - Projets connexes : Le carrefour giratoire à la jonction des routes 170 et 169 devrait être considéré dans l'ÉIE 	<p>l'ÉIE. Ce dernier ainsi que les autres ministères ne pourront donc pas questionner le promoteur et demander des informations supplémentaires.</p>	
Citoyen	Saint-Bruno	<ul style="list-style-type: none"> - Je demeure sur la rue Normandie à Saint-Bruno et je m'inquiète du bruit que l'autoroute causerait si le tracé sud-est choisi. Nous habitons à cet endroit depuis 4 ans et nous l'avons choisi pour sa quiétude, nous n'entendons pas de circulation actuellement. - Le bruit est ma première préoccupation comme mentionnée ci-haut. Ma deuxième est que nous nous servions des champs pour faire des activités de plein air l'hiver. Le cran est rempli de sentiers de randonnée et de raquette. 		

Préoccupations du public (formulaire)				
Auteur	Ville/ Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
		- De plus l'hiver lors de grands vents, la visibilité est nulle dans ce secteur.		
* Organisation (UPA Saguenay-Lac-Saint-Jean		<p>- Il faut étudier les impacts économiques et opérationnels engendrés par la perte de superficie cultivable directe et indirecte en lien avec le projet (servitude, enclavement, rallongement de parcours pour avoir accès à leur terre, etc.) et ce pour chacune des exploitations agricoles touchées par le projet.</p> <p>- De plus, il faut prévoir le réaménagement des milieux humides détruit ou perdu, dans des zones non cultivées et non cultivables pour ne pas augmenter les pertes de territoire agricole cultivé ou avec un potentiel de mise en culture.</p> <p>- Le projet aura-t-il effet d'augmenter ou d'engendrer davantage d'étalement urbain pour les municipalités de Saint-Bruno et</p>	<p>- Il est nécessaire de décrire le projet et de délimiter le territoire concerné, d'analyser l'état initial de l'économie agricole de ce territoire, d'étudier les effets positifs et négatifs du projet sur l'économie agricole en y intégrant une évaluation foncière, de présenter les mesures prévues pour éviter et réduire les effets négatifs identifiés et exposer les mesures de compensation collective nécessaires en cas d'impacts négatifs résiduels.</p> <p>- Le projet créera un certain nombre de parcelles agricoles résiduelles qui deviendront enclavées et qui ne seront donc plus d'accessible, et ce, même si plusieurs mesures ont été prises pour limiter le nombre</p>	

Préoccupations du public (formulaire)				
Auteur	Ville/ Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
		Larouche par exemple, en facilitant les déplacements dans ce secteur.	<p>de ces résidus (passages et dessertes agricoles par exemple).</p> <p>- Dans d'autres projets de construction de route ailleurs au Québec, le MELCC a exigé que le réaménagement de milieux humide soit effectué sur des terres agricoles, ce qui augmente de façon considérable la perte de superficie.</p> <p>- Comme nous l'avons observé dans le projet de l'autoroute 70 dans le secteur Chicoutimi et Jonquière, la route devient avec le temps, une limite de périmètres urbains, ce qui entraîne la perte de parcelles agricoles entre le périmètre urbain existant et la nouvelle route.</p>	
Citoyen	Alma	- Une autoroute régionale à quatre voies au Saguenay–Lac-Saint-Jean	- La protection du territoire agricole entre Saint-Bruno et	- Les raisons de la construction du pont

Préoccupations du public (formulaire)				
Auteur	Ville/ Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
		<p>doit couvrir toute la région, le nord et le sud.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le développement du secteur nord de Dolbeau à St Ambroise doit avoir un accès fluide à cette autoroute. - Le pont J.F. Gendron sur la Grande Décharge et la voie de contour sur la route 169 construite récemment ont amélioré de beaucoup qualité de vie des citoyens et la fluidité du transport dans le secteur nord. - Une route c'est le meilleur moyen de communication physique. C'est un engagement d'un milieu pour son futur. - La réussite d'un tel projet demande la collaboration des citoyens avec ses ressources techniques. 	<p>Saint-Félicien demande d'éviter une route à quatre voies dans ce secteur.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 75 pour cent du trafic actuel provient déjà d'Alma et du secteur nord. - Beaucoup de camions ont comme départ les parcs industriels d'Alma (3) et les industries forestières et minières du secteur nord. - L'industrie touristique se développe à partir de l'Odyssée des bâtisseurs, du musée de la Société d'histoire, le camping Dam en Terre et la Véloroute des bleuets à Alma. - L'industrie forestière et minière du secteur nord a besoin d'un accès fluide pour se développer. 	<p>de chemin de fer sur la Grande Décharge par M. Jean Florian Grenon ing.</p> <p>J'ai déposé la plupart des documents à la Société d'histoire d'Alma sur ce sujet.</p> <p>-Divers avis reçus sur le potentiel de divers projets dans le secteur nord par son fils René qui était son assistant.</p> <p>Certains documents privés sont en ma possession.</p> <p>- Étude de l'OPDQ (vers 1970) (Éviter les terres agricoles).</p>

Préoccupations du public (formulaire)				
Auteur	Ville/ Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
			- Une meilleure fluidité reliant le nord et le sud est une nécessité.	- Connaissance de mon milieu.

