

UNIVERSITE DU QUEBEC

MEMOIRE

PRESENTE A

L'UNIVERSITE DU QUEBEC A CHICOUTIMI

COMME EXIGENCE PARTIELLE

DE LA MAITRISE EN ETUDES REGIONALES

PAR

MADELEINE MARY

B. sp. en géographie

IMPACTS CONNUS ET PREVISIBLES

DU PROJET D'AUTOROUTE ALMA-LA BAIE (A-70)

SUR LES TERRES AGRICOLES PERIURBAINES DE JONQUIERE

Mars 1985



Mise en garde/Advice

Afin de rendre accessible au plus grand nombre le résultat des travaux de recherche menés par ses étudiants gradués et dans l'esprit des règles qui régissent le dépôt et la diffusion des mémoires et thèses produits dans cette Institution, **l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC)** est fière de rendre accessible une version complète et gratuite de cette œuvre.

Motivated by a desire to make the results of its graduate students' research accessible to all, and in accordance with the rules governing the acceptance and diffusion of dissertations and theses in this Institution, the **Université du Québec à Chicoutimi (UQAC)** is proud to make a complete version of this work available at no cost to the reader.

L'auteur conserve néanmoins la propriété du droit d'auteur qui protège ce mémoire ou cette thèse. Ni le mémoire ou la thèse ni des extraits substantiels de ceux-ci ne peuvent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.

The author retains ownership of the copyright of this dissertation or thesis. Neither the dissertation or thesis, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

RESUME

Parmi d'autres projets d'équipements d'envergure qui déstabilisent l'activité d'une région et soulèvent des oppositions locales figurent en tête de liste les infrastructures autoroutières.

Cette étude vise à identifier et à clarifier des impacts connus et prévisibles de cet axe de transport projeté et partiellement réalisé qu'est l'autoroute Alma-La Baie (A-70) sur les terres agricoles péri-urbaines jonquiéroises. Par le biais des perceptions d'agents du milieu (représentants de la ville de Jonquière, officiers régionaux du MAPAQ, et agriculteurs), elle tente d'évaluer le coût de la restructuration agricole induite par le projet au plan spatial d'abord, et ensuite aux plans social, psychologique, socio-économique, culturel et écologique.

Les résultats révèlent une réduction effective et importante de terres exploitées et protégées par la Loi sur la protection du territoire agricole (Loi 90). Selon les agriculteurs rencontrés, suite au passage de l'A-70, cette baisse atteindra au pire près de 400 ha (4km²). L'application du Plan d'aménagement de la ville gonflerait ce déficit de quelque 100 ha (1km²) de plus. Parallèlement à cette situation, on assisterait à une recrudescence des friches de 96,8%, soit 272 ha.

En plus de cette perte de sols de très bon potentiel agricole, il faut considérer les effets secondaires tels une baisse éventuelle des revenus des producteurs, les modifications substantielles du comportement et du fonctionnement actuel des entreprises agricoles du territoire, l'altération de la santé et de la sécurité des exploitants. Somme toute, ce projet d'autoroute entraînera de multiples blessures et meurtrissures au patrimoine agricole. La plus évidente demeure sans doute l'emprise spatiale du tracé et l'enclave créée entre la route 170 et la future A-70.

Pourtant, les leaders économiques et politiques régionaux exigent toujours sa construction, et même des agriculteurs assurés d'un gain adhérent au projet. De cela et d'autres éléments relevés en cours de recherche, on peut déduire que l'autoroute s'enchâsse dans le modèle de développement économique traditionnel qui prévaut actuellement. Les opposants au projet refusent cette logique basée sur le profit à court terme et le prestige local politique. Ces derniers argumentent qu'il y a trop souvent rejet au dernier rang de l'apport de l'activité agricole dans l'économie d'une région. Le débat sur l'opportunité de l'autoroute 70 Alma-La Baie demeure donc encore ouvert et, selon nous, seule une décision politique fermera ce dossier. Il reste à savoir si elle conviendra à l'ensemble des régionaux.

AVANT-PROPOS

De mai 1982 à février 1983, j'ai été impliquée dans un projet de recherche portant sur "L'appropriation socio-spatiale du territoire régional: le cas de l'autoroute Alma-La Baie". Ce projet, financé par le département des sciences humaines de l'UQAC, vise essentiellement 1) à évaluer l'impact autoroutier sur l'agriculture, les besoins en transport des PME, les besoins en transport des multinationales, et les activités du Front d'opposition au projet d'autoroute (F.O.P.A. 70) 2) à proposer une réflexion sur les liens entre l'autoroute et le développement régional.

Deux documents ont déjà été publiés: "Le parcours du F.O.P.A.: bilan de son intervention (80-82)" par Christiane Gagnon (Groupe de recherches et d'interventions régionales, UQAC) et "Le projet d'autoroute 70 Alma-La Baie, effets structurants et impacts prévisibles sur les terres agricoles, le milieu urbain et périurbain" écrit en collaboration par Jean Désy et Madeleine Mary (Le Sagamien, Chicoutimi, Laboratoires de géographie, UQAC. vol. 3 no 7, septembre 1982).

Ce mémoire s'inscrit dans cette démarche. Il s'attarde spécifiquement à l'impact autoroutier en milieu agricole. Ce volet brièvement esquissé dans un précédent article (ci-haut mentionné) soulevait certains préjudices de l'impact autoroutier dans les rangs St-Pierre et Ste-Anne au sud de Jonquière.

Il convient donc, à mon avis, d'explorer davantage cette voie de la recherche: les impacts actuels et prévisibles du projet A-70 sur l'entreprise agricole en milieu périurbain jonquiérois.

NOTES DE L'AUTEURE

L'emploi du genre masculin pour le producteur agriculteur contribue à alléger le texte et n'entre pas dans le style des propos sexistes ou antiféministes.

Le "on" exclut l'auteure et doit être pris sous sa forme impersonnelle.

L'utilisation du "je" permet de personnaliser le texte et de présenter d'une façon plus claire mon opinion, mes réflexions et ma position vis-à-vis des faits et événements relatifs à l'objet de ce mémoire.

REMERCIEMENTS

Ce mémoire résulte d'un travail de longue haleine qui n'aurait pu aboutir sans le soutien prodigué par bon nombre de personnes. Je tiens à les remercier, tous ceux et celles qui, de près ou de loin, ont soutenu mes efforts.

Je remercie particulièrement les producteurs agricoles et leur famille pour la confiance, la cordialité et l'accueil qu'ils ont su me témoigner par leur participation. Je les remercie aussi pour leur patience à attendre les résultats de l'enquête.

Je remercie m. Jean Désy d'avoir accepté de diriger cette recherche.

Je remercie la précieuse collaboration des officiers régionaux du ministère de l'Agriculture du Québec, du responsable du dossier A-70 à l'UPA, d'un chargé du projet A-70 au Service de Protection de l'Environnement du Québec, du responsable du service d'urbanisme de la ville de Jonquière.

Je remercie également messieurs Juan-Luis Klein et Pierre Boudreault pour leurs critiques de mon premier travail de débroussaillage sur le sujet réalisé à l'intérieur du cours "Théorie et pratique du changement social".

Je remercie les collègues de la maîtrise pour les judicieux commentaires apportés à mes réflexions.

Je remercie le Programme d'Aide Institutionnelle à la Recherche (PAIR) pour le soutien financier qui a permis d'accélérer le dépôt de ce mémoire.

Je remercie Mme Eve Bergeron pour la qualité et l'excellence de la mise au propre de cette rédaction. Je remercie Mme Normande Dufour pour sa disponibilité, son empressement et son professionnalisme dans la correction finale de ce mémoire qui devait mener au dernier dépôt.

Je remercie m. Michel Leblanc de sa minutie et du perfectionnisme qu'il a su manifester dans la réalisation cartographique. Je remercie également m. Claude Chamberland pour son appui technique dans cette démarche.

Enfin, je m'en voudrais d'oublier mes parents et ami(e)s qui ont enduré mes humeurs. Ils ont su m'accorder leur soutien moral, l'encouragement et l'énergie nécessaire à la finalisation de cette recherche. Je les remercie tous chaleureusement.

TABLE DES MATIERES

RESUME.	II
AVANT-PROPOS.	III
NOTES DE L'AUTEURE.	IV
REMERCIEMENTS	V
TABLE DES MATIERES.	VII
Liste des tableaux.	XI
Liste des figures	XII
Liste des cartes.	XIII
Liste des annexes	XIV
Liste des sigles et abréviations.	XVI
INTRODUCTION.	1
0.1 Problématique	1
0.2 Buts et objectifs de la recherche	5
0.3 Le plan de la recherche	6
0.4 Les limites de l'analyse.	7
<u>CHAPITRE I: LA METHODOLOGIE.</u>	11
1.1 Les entrevues	11
1.1.1 La population visée et le pré-test.	11
1.1.2 Le schéma d'entrevue.	13
1.2 Le régime de tenure des terres.	16
1.3 Les problèmes rencontrés.	17
Notes et références	18
<u>CHAPITRE II: CADRE THEORIQUE ET HYPOTHESES DE RECHERCHE.</u>	19
2.1 L'espace: reflet de l'idéologie et des pratiques dominantes.	19
2.2 L'étude des perceptions de l'environnement.	22
2.2.1 L'adoption d'une innovation	23
2.3 Typologie des modèles de développement.	27
2.3.1 Les modèles économiques traditionnels	29
2.3.2 Les modèles alternatifs émergents	30

2.4 Une piste de réflexion.	31
2.4.1 Les hypothèses de la recherche.	31
2.4.2 Un système référentiel d'analyse des comportements des agriculteurs.	33
Notes et références	37
<u>CHAPITRE III: L'AUTOROUTE ET LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE:</u> <u>DEUX PARTENAIRES A REDEFINIR</u>	40
3.1 Les fondements économiques, socio-économiques et politiques de l'autoroute	40
3.1.1 Rappel historique	40
3.1.2 Rôle et fonctions de l'autoroute.	42
3.2 Effets structurants et déstructurants	44
3.2.1 Définition de concepts.	45
3.2.2 Le déséquilibre des activités tertiaires.	47
3.2.3 L'accompagnement des activités industrielles.	50
3.2.4 La déstructuration de l'espace agricole	51
Conclusion.	53
Notes et références	56
<u>CHAPITRE IV: L'A-70 ALMA-LA BAIE: BILAN DE SEIZE ANS</u> <u>DE DISCUSSIONS.</u>	62
4.1 Le territoire à l'étude	62
4.1.1 La délimitation géographique.	62
4.1.2 La qualité des terres	64
4.2 Des enjeux politiques, économiques et socio-économiques	66
4.2.1 La naissance du projet.	66
4.2.2 Une autre promesse électorale	67
4.2.3 Etudes d'impacts et audience publique	68
4.2.4 Les media: véhicules du discours dominant.	70
4.3 Le tracé.	72
4.3.1 L'itinéraire social et politique d'une autoroute.	72
4.3.2 Les travaux de construction proprement dits	75
4.3.3 L'emprise directe	78
Conclusion	81
Notes et références	84

<u>CHAPITRE V: EBAUCHE D'UN CORRIDOR D'IMPACTS SECONDAIRES</u> <u>DU PROJET A-70</u>	90
5.1 Le plan d'aménagement de Jonquière.	91
5.1.1 La création d'une enclave agricole.	92
5.1.2 Utilisateurs et utilisation du sol.	93
5.1.2.1 Le scénario sans autoroute.	96
5.1.2.2 Le scénario avec autoroute.	97
5.2 La restructuration agricole vue par le MAPAQ.	101
5.2.1 Sacrifier pour consolider	101
5.2.2 Critique de la vision du ministère.	105
Conclusion.	106
Notes et références	108
 <u>CHAPITRE VI: INFORMATION, IDEOLOGIE DU "PROGRES" ET AGRICULTEUR.</u>	 110
6.1 Premières confrontations au projet.	110
6.1.1 Un tracé inattendu.	110
6.1.2 Le contact tangible de l'arpentage.	111
6.1.3 L'expropriation: un contrat négociable	112
6.2 Le rôle des organismes agricoles.	114
6.2.1 La Fédération de l'UPA.	114
6.2.2 Le ministère de l'Agriculture (MAPAQ)	115
6.3 Antagonisme et ambivalence des perceptions de développement	117
6.3.1 La sectorisation régionale.	117
6.3.2 Une décentralisation maintenue.	119
Conclusion.	120
Notes et références	122
 <u>CHAPITRE VII: L'ATTITUDE DES AGRICULTEURS.</u>	 123
7.1 Le débat sur la pertinence du projet.	123
7.1.1 Les pous	124
7.1.2 Les contres	126
7.1.3 Les indécis	128

7.2 Une question de tracé	130
7.2.1 Tracé originel ou tracé modifié?	130
7.2.2 Des mesures correctrices.	132
7.2.3 Des solutions de rechange	133
7.3 Lutte individuelle et lutte collective.	134
7.3.1 Le Comité de Protection des Terres Agricoles.	134
7.3.2 L'appui mitigé d'agriculteurs	135
Conclusion.	137
Notes et références	139
<u>CHAPITRE VIII: PROJET A-70 ET PRATIQUE QUOTIDIENNE</u> <u>CHEZ L'AGRICULTEUR.</u>	140
8.1 De l'annonce du projet à aujourd'hui.	140
8.1.1 Aucun ralentissement.	140
8.1.2 Investissements négligés.	141
8.2 Les perspectives d'avenir avec l'autoroute.	142
8.2.1 L'abandon de la pratique agricole	143
8.2.2 La poursuite de la pratique agricole.	144
8.2.3 La suspension de plans de consolidation	145
8.3 Projection spatiale des comportements des agriculteurs.	146
8.3.1 Une vue d'ensemble du territoire.	147
8.3.2 L'enclave agricole.	151
8.3.3 Un parallèle avec la perception du MAPAQ.	153
Conclusion.	156
Notes et références	161
<u>CONCLUSION GENERALE</u>	162
- Retour sur les hypothèses de recherche.	163
- Le coût de la restructuration agricole.	169
- Le procès du modèle économique dominant	174
- Des propositions de recherche	175
- Le mot de la fin.	176
BIBLIOGRAPHIE	178
ANNEXES	190

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1:	Les idéologies de développement.	28
Tableau 2:	L'argumentation pro-autoroute.	43
Tableau 3:	Echéancier de la construction de l'autoroute 70 Alma-La Baie.	76
Tableau 4:	Emprise directe de l'A-70 sur les terres agricoles d'Alma à La Baie.	79
Tableau 5:	Une enclave agricole	94
Tableau 6:	La mutation d'un espace agricole jonquiérois, vision du MAPAQ, horizon 2000.	104
Tableau 7:	Vision d'agriculteurs des espaces affectés à Jonquière par le projet d'autoroute 70	155
Tableau 8:	Essai de typologie des réactions des agriculteurs	157

LISTE DES FIGURES

Figure I:	La trilogie "culture-espace-société"	20
Figure II:	Adoption d'une innovation.	24
Figure III:	Cadre référentiel de travail: processus décisionnel et projection spatiale des comportements des producteurs agricoles.	35
Figure IV:	Effets d'un investissement autoroutier	46
Figure V:	Proportion des pertes en sols agricoles induites par l'application des plans d'expansion urbaine (VAR 2).	99
Figure VI:	Déficit en terres, par type d'utilisation du sol enclavé sur l'ensemble du territoire à l'étude.	100
Figure VII:	Pertes agricoles par type d'utilisation du sol de l'ensemble du territoire, avec l'autoroute 70 (VAR 2) et suivant la perception d'agriculteurs.	149
Figure VIII:	Proportion des types d'utilisation du sol amputés de l'ensemble du territoire et dans l'enclave (VAR 2), suite à l'ex- pansion urbaine et à la perception d'agriculteurs	152

LISTE DES CARTES

Carte I:	Le territoire étudié.	63
Carte II:	Le potentiel agricole du territoire étudié (Jonquière). .	65
	IIa: Interprétation pour l'aménagement de la ressource agricole selon Jurdant	
	IIb: Possibilités des sols pour l'agriculture d'après l'Inventaire des terres du Canada et Jurdant	
	IIc: Zonage des terres selon leurs potentiels d'après l'OPDQ	
Carte III:	Utilisation du sol et tenure des terres (sans autoroute 70)	80
Carte IV:	Un corridor d'impacts secondaires, perception du MAPAQ, horizon 2000	102
Carte V:	Comportements spatiaux des agriculteurs	148

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1.	191
Fig. I: Schéma de diffusion selon Hagerstrand et Rogers	
Fig. II: Modèle de comportement d'un fermier d'après Fitzgerald	
Annexe 2: Le schéma d'entrevue.	193
Tableau 1: La grille d'analyse	
Tableau 2: La grille de questions	
Annexe 3.	197
Tableau 1: Le début des grands travaux autoroutiers dans le monde	
Tableau 2: Kilomètres d'autoroutes acquis, en avril 1969	
Annexe 4: Le potentiel agricole de Jonquière.	199
Tableau 1: Interprétation pour l'aménagement intégré des ressources	
Tableau 2: Correspondance entre systèmes écologiques et potentiels agricoles	
Tableau 3: Classes de potentiel agricole	
Tableau 4: Sous-classes de production poten- tielle pour l'agriculture	
Annexe 5: Chronologie événementielle du projet d'autoroute 70 Alma-La Baie	204
Annexe 6: La justification des échangeurs de la municipalité de Jonquière	206
Annexe 7: "L'autoroute 70, une menace à l'écologie"	208
Annexe 8: Les pertes agricoles suite au plan d'aménagement urbain de Jonquière	209
Tableau 1: Utilisation actuelle des sols (territoire à l'étude)	
Tableau 2: Pertes de potentiel agricole (enclave agricole VAR 1)	
Tableau 3: Pertes de potentiel agricole (enclave agricole VAR 2)	

Annexe 9: La perception d'agriculteurs 212

- Tableau 1: Pertes agricoles par type d'utilisation
du sol selon la perception d'agriculteurs
- Tableau 2: Perception des pertes de potentiel agricole
(enclave agricole VAR 1)
- Tableau 3: Perception des pertes de potentiel agricole
(enclave agricole VAR 2)

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

A-70	Autoroute 70 Alma-La Baie
C.E.R.	Conseil Economique Régional (aujourd'hui C.R.D., conseil régional de développement)
F.O.P.A.	Front d'opposition au projet d'autoroute
MAPAQ	ministère de l'Agriculture, des Pêches et de l'Alimentation du Québec
MENVIQ	ministère de l'Environnement du Québec
MTQ	ministère des Transports du Québec
OPDQ	Office de Planification et de Développement du Québec
PME	Petite et moyenne entreprise
MEER	ministère de l'Expansion Economique Régionale (fédéral)
S.P.E.	Service de la protection de l'environnement (du Québec)
UPA	Union des producteurs agricoles
UQAC	Université du Québec à Chicoutimi

INTRODUCTION*

0.1 Problématique

Les cinq dernières années ont été fertiles en événements socio-politiques majeurs, pour la plupart déterminants de l'avenir régional: projet d'autoroute Alma-La Baie, expansion de l'Alcan à La Baie et à Laterrière, volonté de harnachement de l'Ashuapmouchouan par Hydro-Québec, contentieux monts Valins/Radio-Québec, Grande-Anse: port en eau profonde, réaménagement des berges du Lac St-Jean.

Selon moi, ces faits de l'actualité régionale, à l'exemple d'autres de même acabit aux niveaux provincial et national, auraient trois caractéristiques en commun:

- les instigateurs les légitiment au nom du "bien commun" en les présentant à la population comme un, sinon l'outil essentiel pour un progrès régional;
- l'Etat central y est toujours mêlé, sous une forme ou une autre, tandis qu'ils sont l'objet de controverses populaires plus ou moins vives;
- enfin, ils nécessitent l'expropriation d'une portion de territoire, i.e. la perte de jouissance d'un bien privé ou public et la coupure des racines sociales et culturelles des populations touchées.

* Voir notes et références en fin de chapitre, p. 10.

Prenons l'exemple de la consommation du patrimoine agricole par la construction autoroutière. En 1977, Jacques Léonard dénonçait les 100 km² de terres englouties par l'autoroute 20, et les 330 km² envolés avec l'aéroport de Mirabel, qui auraient permis de nourrir une population de 45 000 personnes à raison d'un hectare par habitant¹. Bien que depuis, la Loi 90 sur la protection du territoire agricole ait en partie freiné cette gangrène urbaine, le processus se poursuit à un rythme encore inquiétant. Il suffit de mentionner le projet d'autoroute Alma-La Baie qui passera en pleine zone agricole périurbaine de la municipalité de Jonquière. De ce point de vue, il devient facile d'identifier les premières victimes de cette agression:

- la TERRE (agricole) comme matière première nécessaire à une autosuffisance alimentaire, et comme matrice d'investissements incorporés au sol (engrais, amendements, canaux de drainage et d'irrigation, semences);
- les VALEURS et les FONCTIONS ECONOMIQUES ET META-ECONOMIQUES que la terre génère et perpétue pour l'homme (maintien du contact avec la nature, humanisation d'un plus vaste milieu de vie, production de denrées vitales)²;
- l'HOMME et spécifiquement les AGRICULTEURS, ou du moins une fraction d'entre eux, comme patrons, employés et garants de la mise en valeur de cette ressource sol qu'ils risquent de perdre en partie ou en totalité.

Le principal agent de cette expropriation³ de nos ressources serait le type de développement (économique) qui prévaut actuellement⁴. Cela soulève deux genres de questionnement. Le premier renvoie à la légitimité de l'opération: défendre ou poursuivre au nom des besoins et

des attentes d'une majorité dite consentante. Une seconde interrogation tient aux valeurs et aux choix de société véhiculés directement et indirectement par ce type d'équipement, dans le contexte spatio-temporel qui est le nôtre: stagnation de la sortie de crise économique, choix sociaux et économiques cruciaux de l'Etat, situation et dynamique démographique inquiétantes, crise énergétique, crise environnementale, etc.

Naturellement, une réponse globale et complète à un tel dilemme ne pourra être fournie dans le cadre de ce travail. Ayant des objectifs plus modestes, mais, sans perdre une perspective régionale, j'ai retenu l'étude des impacts de la future trans-régionale Alma-La Baie sur les terres agricoles de Jonquière.

Ce choix géographique s'est imposé pour plusieurs raisons. D'abord, il permettra de limiter la recherche tout en profitant du caractère significatif de cette zone par rapport à l'ensemble régional traversé par le corridor de transport.

En outre, c'est le secteur le plus litigieux sur le plan de la protection du territoire agricole régional versus le projet A-70. Le milieu agricole est intervenu directement dans le débat: opposition organisée de producteurs (1978) qui s'est soldée par un déplacement du tracé et la sauvegarde de plusieurs fermes, intervention conjointe de l'UPA et du MAPAQ pour appuyer ces revendications.

Toutefois, depuis ce temps, on assiste au silence d'autres agriculteurs tandis que l'autoroute tranche le sol à coup de quelques millions en direction de terres exploitées et que des fermes sont toujours menacées

de disparaître. De plus, l'administration jonquiéroise favorise le tracé originel qui procure davantage de terrains pour une expansion future du tissu urbain. Le seul compromis fait en acceptant une modification du tracé consiste dans l'assurance de la part du MTQ d'obtenir le nombre d'échangeurs désiré aux endroits choisis par les planificateurs urbains.

Cette suite d'événements, objet de la deuxième partie de ce mémoire, demandent plus d'éclaircissements sous le rapport des effets connus et prévisibles de l'autoroute.

Au niveau local, comment le projet influencera-t-il les attitudes et les comportements des agriculteurs? Combien de terres seront détruites? A combien peut-on estimer la valeur de la production perdue sur ces terres? Quels sont les enjeux sociaux, spatiaux, économiques et autres d'une restructuration de l'espace agricole? A qui (ou à quoi) profitera vraiment la future autoroute?

Dans un contexte régional, quel rôle réserve-t-on à l'agriculture selon les producteurs dans ce scénario de développement suggéré par l'implantation autoroutière?

A un niveau plus universel de questionnement, les agriculteurs doivent-ils sacrifier la ressource "sol" à cette vision du progrès enchassée dans la pratique des preneurs de décision en matière de développement?

Une question plus exigeante: quelles passerelles (solutions, alternatives, stratégies) les agriculteurs sont-ils en mesure de mettre en place afin de corriger l'impact du projet et d'éviter le sacrifice de la ressource?

0.2 But et objectifs de la recherche

Ce mémoire tentera de cerner quelques impacts connus et prévisibles du projet A-70 Alma-La Baie sur l'agriculture de Jonquière, selon l'expansion urbaine prévue par la ville et suivant les perceptions du ministère de l'Agriculture (MAPAQ) et d'entreprises agricoles menacées.

Pour cela, je devrai essayer de:

- Spatialiser la restructuration de l'espace agricole en matérialisant 1) la vision du MAPAQ et 2) le comportement des agriculteurs quant au réaménagement du terroir, d'après la perception et les attitudes qu'ils adoptent face au phénomène;
- Estimer certains coûts de la restructuration de cet espace, coûts antérieurs et ultérieurs à la construction autoroutière i.e. l'estimation des nuisances pour l'entreprise agricole au plan spatial d'abord, et les conséquences qui en découlent aux plans social, économique, et de la qualité de la vie;
- Cela devrait aboutir à d'autres objectifs socio-économiques tels: faire reconsidérer l'entreprise agricole comme une entreprise à part entière dans le système économique local et régional;
- Sensibiliser les agriculteurs, du moins ceux touchés par le projet, à la réalité de celui-ci et à ses impacts possibles sur la ferme, et, favoriser éventuellement une concertation entre ces agriculteurs.

0.3 Le plan de la recherche

Dans un premier temps, je situerai la problématique à l'intérieur d'un cadre théorique explicitant le rapport de l'homme dans l'aménagement de son espace, et les idéologies de développement sous lesquelles il s'établit. Ensuite, j'exposerai les hypothèses de recherche (chap. II).

Comme entrée en matière au phénomène autoroutier, je me pencherai sur le rôle, les fonctions et les impacts d'un projet quelconque dans le développement. Pour cela, je ferai appel à l'histoire, et, me baserai sur des expériences québécoises et étrangères, à diverses échelles d'analyse (chap. III).

Cette mise en situation du phénomène autoroutier introduira le contexte politique et économique du projet A-70 de même que ses dimensions sociales et spatiales dans la région et dans la municipalité de Jonquière (chap. IV). Je poserai une version préliminaire des pertes en terres tel qu'il est possible de les estimer suite aux développements urbains prévus par la ville, et aussi d'après la perception d'agents régionaux du MAPAQ. Cela servira de première ébauche à la transformation des utilisations du sol induite par l'autoroute (chap. V).

Par ailleurs, je contribuerai plus particulièrement à ce dossier par l'analyse des perceptions, des attitudes et des réactions d'agriculteurs concernés par le projet: la conscientisation au phénomène, les positions tenues, les nuisances et les pertes subies, les mesures envisagées pour y pallier. Les comportements susceptibles de résulter de l'adapta-

tion aux contraintes imposées par le tracé seront ensuite spatialisés: abandons, achats et ventes de terres (chap. VI, VII et VIII).

Enfin, ceci devrait permettre de tirer les grands traits de l'impact autoroutier sur les terres en précisant ce qu'il en coûtera à l'activité agricole. Il convient maintenant de signaler les limites de cette étude.

0.4 Les limites de l'analyse

Référons-nous d'abord aux sources de données utilisées. Cela est d'autant important que la cueillette sur le terrain de certaines d'entre elles s'est échelonnée sur un an et demi. En fait, ceci concerne la réalisation des entrevues auprès des agriculteurs. Or, certains événements ont bousculé depuis le projet d'autoroute, notamment la coupure des sommes initialement prévues et la remise en question de la pertinence du projet dans son ensemble, d'Alma à La Baie. Bien que j'aie mis à jour la plupart des informations retenues, il reste qu'on peut difficilement contrôler la variabilité des perceptions, des attitudes et des comportements des gens face à une situation particulière évoluant dans le temps.

Il faut donc prendre garde d'accepter et de généraliser sans réserve les résultats obtenus. Selon moi, la perception du phénomène autoroutier (nature, impacts, retombées) a inévitablement évolué depuis les premières constructions. Il serait donc ambitieux de vouloir, à mon tour, exposer les incidences du projet A-70 dans toutes ses dimensions. Plassard souligne d'ailleurs l'impossibilité d'appliquer des méthodes opé-

rationnelles de prévision des effets d'une nouvelle liaison autoroutière avant sa mise en service⁵. Cette remarque s'adresse tout particulièrement à l'A-70.

Cependant, reprenant les propos de Saint-Laurent (1983) auxquels je m'associe, c'est "au niveau des conséquences inscrites dans le paysage que finalement les effets de l'autoroute sont les mieux perçus, peu importe l'outil utilisé pour les évaluer"⁶. Par conséquent, transcrire spatialement la réorganisation agricole projetée par les cultivateurs touchés par la future autoroute 70 permet d'ébaucher, d'une façon assez plausible et probable, les premières transformations du paysage périurbain agricole. Mais attention, on ne pourra que dégager des tendances.

Enfin, il va de soi que l'ampleur du sujet, les limites de ma compétence et de mes moyens ont restreint cette étude. De toute façon, il n'était absolument pas dans mes intentions de proposer un traité sur la problématique autoroutière. Cela aurait demandé l'intégration de bien d'autres facteurs fondamentaux et l'appel plus complet à des disciplines vues ici sous un aspect fragmentaire, ou qui ne seront tout simplement pas évoquées.

En plus, l'autoroute n'est pas le seul facteur qui entraîne des modifications de comportements des agriculteurs. Il faudra donc tenter d'isoler son influence compte tenu des variables indépendantes des répondants (âge, sexe, manque de relève, etc).

Pour terminer, je ne veux pas jouer le rôle d'économiste avertie en calculant un "coût de restructuration" induit par le projet. D'ail-

leurs, l'évaluation des impacts d'une autoroute n'est pas aisée. De plus, "les économistes sont encore loin d'être d'accord sur l'impact économique des autoroutes"⁷. La méthode d'estimation des pertes agricoles proposées dans ce texte ne relève donc pas de techniques d'évaluation spécifiques et rigoureuses. Elle revêt plutôt un caractère qualitatif souvent trop oublié de ces méthodes mais sur lequel se fonde toute société (bien-être, santé, esthétique du paysage, environnement physique équilibré, etc.).

NOTES ET REFERENCES (Introduction)

- 1: Jacques LEONARD. Les impacts du transport et des routes sur l'aménagement du territoire. Notes pour un discours du ministre d'Etat à l'Aménagement du Québec. Allocution au Congrès de l'A.Q.T.R. 17 mars 1977. p. 5.
- 2: Consulter E.F. SCHUMACHER. "De la bonne utilisation de la terre". in Small is Beautiful. France: Le Seuil. /1978/. pp. 103-119.
- 3: On distingue i) l'"expropriation courante" issue du développement du capitalisme en agriculture qui a contraint le producteur à maintenir et augmenter son rythme de production à défaut d'abandonner la pratique, de ii) l'"expropriation forcée" qui s'effectue par voie de législation et "au nom d'un progrès plus grand que celui de l'agriculture" et avec laquelle est offerte une compensation monétaire pour les biens matériels perdus. (Lise BERGERON et André BOUVETTE. "L'expropriation courante des agriculteurs". La Terre de chez-nous. (12 mai 1976). pp. 12-13).
C'est de ce dernier type d'expropriation dont je parlerai dans ce texte mais en élargissant le concept à la privation des biens immatériels qui réfèrent aux valeurs et fonctions méta-économiques.
- 4: Consulter Lise BERGERON, André BOUVETTE, et Fernand GAUTHIER. Territoire exproprié Ste-Scholastique. Enquête commandée par la Fédération de l'UPA des Laurentides et le C.I.A.C. (s.é.) Québec. 1976. 128 p.
- 5: Consulter François PLASSARD, Les autoroutes et le développement régional. France: Editions Economica et Presses Universitaires de Lyon. 1977. (Coll. Economie publique de l'aménagement et des transports) pp. 287-289.
- 6: Mario POLESE et Jean-Claude THIBODEAU. "Présentation d'un cadre analytique permettant d'évaluer l'impact des autoroutes interurbaines sur le développement économique urbain". L'actualité économique. vol. 51 no 3 (juillet 1975). p. 384.
- 7: Gilbert SAINT-LAURENT. "Impacts de l'autoroute sur le milieu, étude bibliographique et proposition de recherche au Québec". Cahiers de géographie du Québec. vol. 27 no 70 (avril 1983) p. 76.

CHAPITRE I*

LA METHODOLOGIE

Ma contribution dans le dossier A-70 consiste en l'analyse des perceptions, des attitudes et des comportements des agriculteurs vis-à-vis du projet. Il s'agit de les cerner dans le processus d'adaptation au phénomène et, ensuite, de tenter leur projection spatiale. Pour ce faire, j'ai procédé par entrevue systématique auprès de chacun des futurs expropriés et des locataires de terres compromises par l'autoroute.

1.1 LES ENTREVUES

1.1.1 La population visée et le pré-test

Au total, quinze exploitations agricoles détenues par dix-sept propriétaires et co-propriétaires sont menacées. Parmi eux se retrouvent des producteurs locataires qui souffriront le double inconvénient de quitter des terres qu'ils ont mises en valeur et dont ils tirent avantage sans pour autant recevoir de compensations monétaires lors de l'expropriation.

Les entrevues, toutes enregistrées, ont été réalisées auprès de douze de ces fermes pour un même nombre d'agriculteurs. Dans le cas des

* Voir notes et références en fin de chapitre, p. 18.

co-propriétés et des sociétés, un seul associé a été rencontré soit celui possédant les titres de propriétés des terres, ou, si les deux se partagent les terres, celui le plus actif sur la ferme. Trois fermes n'ont pas participé: 1) le premier producteur a refusé catégoriquement estimant en avoir déjà assez dit 2) le second jugeait dérisoire une telle démarche considérant le bien fondé du projet et l'impossible évaluation de ses pertes, en l'absence d'autoroute¹ 3) quant au troisième, il a été impossible de le rencontrer.

A ce nombre, il faut ajouter une entreprise de Chicoutimi ayant déjà négocié l'expropriation. Le fait qu'elle soit exclue du territoire à l'étude nuit relativement peu à l'analyse du processus d'adaptation au phénomène. D'ailleurs, cela apporte une nouvelle dimension en fournissant des éléments relatifs à cette situation d'exproprié que l'on ne retrouve pas parmi les agriculteurs de Jonquière. Cependant, je ne ferai pas de projection spatiale des comportements déjà faits et prévus par ce producteur. De même, aucun calcul relatif à ses pertes ne sera comptabilisé dans le coût global de la restructuration agricole.

D'autre part, deux ex-producteurs louant à des agriculteurs pratiquants ont été rejoints par téléphone. Bien entendu, l'entretien a été dirigé différemment en ce sens que, pour eux, l'expropriation ne signifie plus une entrave pour la pratique agricole.

J'ai également tenu à discuter avec un membre du Comité de Protection des Terres Agricoles qui a dénoncé publiquement le projet et, réussi à épargner sa ferme en faisant déplacer le tracé originel.

Finalement, en termes pratiques, quatorze fermes ont été étudiées pour seize producteurs rencontrés (et deux ex-producteurs). Trois d'entre elles ont d'abord servi de pré-test. Selon moi, les agriculteurs ainsi concernés paraissaient représentatifs de l'ensemble de la population: un progressieux² membre du Comité de Protection, un progressieux passif, et un non-progressieux passif. De plus, la situation géographique de chacun devait permettre de situer les réactions en fonction de l'environnement (proximité de la ville et des artères de grande circulation). D'un autre côté, il serait éventuellement possible d'esquisser des indices de conflit entre ces agriculteurs; les terres des passifs étant épargnées par le tracé originel se retrouvaient sous celui modifié demandé par le Comité de Protection.

En somme, ce pré-test a permis de mesurer la durée de l'entretien (moyenne de trois heures avec visite de la ferme), et d'effectuer quelques corrections au questionnaire. Cependant, la poursuite des entrevues a démontré que cette typologie progressieux/non progressieux s'avère non pertinente tandis que la dualité actif/passif doit être davantage nuancée. Cela a finalement conduit à favoriser une réflexion sur la simple opposition des pour et des contres (chap. VII). Présentons la grille de questions qui a servi à la cueillette des données.

1.1.2 Le schéma d'entrevue

La grille d'analyse préconisée devait permettre de 1) cerner la relation étroite existant entre l'infrastructure autoroutière et l'idéologie de développement qu'elle sous-tend 2) dresser un inventaire des pertes agricoles³. Cela signifie d'abord la présentation des faits et événe-

ments comparés par la suite à la perception, aux attitudes et aux comportements des producteurs.

Les faits ne résultent pas des entrevues mais servent à diriger la discussion. Ils font d'ailleurs l'objet des chapitres IV et V (bien que ce dernier expose la perception d'autres intervenants du milieu). Précisément, ils touchent la justification de l'autoroute par ses promoteurs et l'information véhiculée. De même, ils présentent l'utilisation prévisible des terres selon les plans d'expansion de la ville, et la vision du ministère de l'Agriculture sur la vocation de ces terres. Concrètement, ils identifient:

- la qualité et la quantité de terres détruites;
- la valeur actuelle et potentielle de ces terres pour l'agriculture;
- l'utilisation actuelle des terres;
- les plans de développement urbain prévu;
- les possibilités de remembrement.

A cela, je pouvais ensuite superposer la perception et les attitudes des agriculteurs. Il s'agissait d'identifier:

1) les facteurs influençant la perception:

- le profil social et économique de l'agriculteur;
- ses expériences (face à des situations similaires);
- ses valeurs;
- le rôle qu'il attribue à sa pratique et à son entreprise;
- l'influence des représentants du domaine agricole (UPA et MAPAQ);
- l'influence du discours véhiculé sur le projet;

2) les attitudes:

- l'adhésion, la résistance, le défaitisme, l'attentisme;
- la position sur le projet et le tracé;
- la concertation entre producteurs;
- la solidarité ou le conflit de classe? lutte individuelle ou collective?

Enfin, les comportements conséquents seraient traduisibles dans l'espace, tout en les plaçant dans le rapport actif/passif:

3) les comportements:

- les actions contestatrices, mémoires, lettres, démarches diverses;
- les demandes d'assistance: aide technique, administrative et politique;
- des solutions souhaitées et des mesures correctrices pour le tracé;
- l'adaptation au projet, des gestes concrets prévisibles: ventes, achats et abandons de terres, arrêts d'investissements, achats de fourrage et de grain, etc.

Le schéma d'entrevue⁴ a donc été élaboré en tenant compte de ces thèmes du mémoire. Il va de soi que l'entretien débordait chacune des idées directrices du schéma sans toutefois s'éloigner de l'objet principal.

En première partie, le profil socio-économique et l'organisation économique de la ferme servent à établir les antécédents de la population à exproprier et à déterminer les raisons justifiant leur réaction.

Ensuite, sont abordés les émetteurs et l'information reçue sur

l'A-70 ainsi que le rôle des organismes agricoles et la position des agriculteurs dans le débat.

Enfin, la troisième partie porte sur l'impact du projet sur l'individu comme soutien de famille et gestionnaire d'une entreprise. Par le fait même, elle met en évidence des effets du projet sur le fonctionnement de la ferme. Ainsi, l'utilisation future des terres sera reportée sur carte selon ce que projettent les agriculteurs.

1.2 LE REGIME DE TENURE DES TERRES

La seconde étape réalisée parallèlement et ultérieurement aux entrevues a été la recherche du mode de propriété des lots du territoire à l'étude. Une raison fondamentale a nécessité le recours à cette démarche.

Tous les lots affectés par le projet A-70 ne sont pas exploités par des producteurs agricoles. Il fallait donc connaître qui en étaient les propriétaires et depuis quand ces derniers utilisaient ces terres pour d'autres fonctions que l'agriculture. Ainsi, je pouvais faire en quelque sorte la genèse de l'occupation des lots du secteurs et mieux, identifier ceux sous et sujets à spéculation (voir chap. V).

J'ai donc pendant une semaine parcouru les actes de propriétés du Bureau d'enregistrement des droits réels du Québec (ministère de la Justice). Cela a permis de remonter aux premiers acquéreurs des terres et de connaître les causes des transferts d'utilisateurs (succession, vente, testament, location).

Suite à cela, j'ai pu procéder à la planimétrie des types d'utilisation du sol au moment sans autoroute et, au moment avec autoroute selon les plans de développement urbain prévu et la perception des agriculteurs (chap. V et VIII).

1.3 LES PROBLEMES RENCONTRES

En premier lieu, quelques problèmes techniques sont survenus lors de la réalisation des entrevues: un enregistrement effacé en partie, et un enregistrement complètement raté. Dans ces deux cas, il y a eu transcription de mémoire des informations immédiatement après les rencontres.

Deuxièmement, il a fallu comprendre le système des actes d'enregistrement. Certains cas ont même incité une vérification du propriétaire dans le Nouveau Grand Rôle d'Evaluation de la ville.

En outre, vu le nombre relativement restreint des fermes à l'étude, aucune compilation systématique ne sera présentée afin d'éviter toute identification possible (la confidentialité est toujours de mise dans ce genre de dossier).

NOTES ET REFERENCES (chapitre I)

- 1: Notons que ce producteur sera ultérieurement considéré comme un pro-
autoroute (chap. VII).
- 2: Il s'agit d'une expression entre agriculteurs pour désigner celle ou
celui qui suit de près et utilise les nouvelles techniques agricoles,
et, qui n'hésite pas à investir pour accroître le rendement de sa
production.
- 3: Voir le tableau 1, annexe 2.
- 4: Voir le tableau 2, annexe 2.

CHAPITRE II*

CADRE THEORIQUE ET HYPOTHESES GENERALES

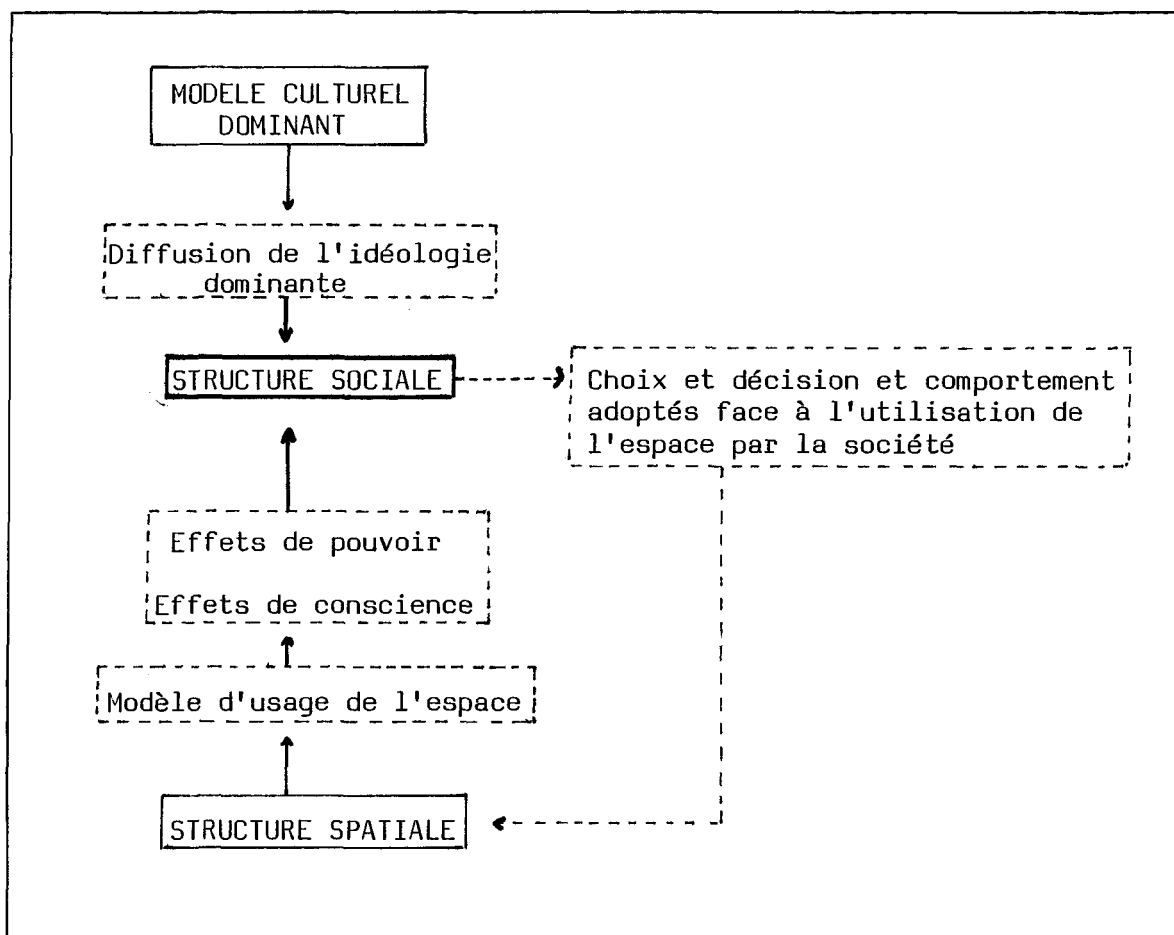
2.1 L'ESPACE: REFLET DE L'IDEOLOGIE ET DES PRATIQUES SOCIALES DOMINANTES

La problématique posée précédemment semble indiquer l'importance de l'homme, et en particulier des dirigeants, de leur idéologie, de leurs valeurs et priorités dans le choix des investissements nécessaires au développement du territoire. En privilégiant un aménagement plutôt qu'un autre, on intervient sur un espace de relations en en modifiant les règles et les habitudes.

Rémy et Voyé (1974) expliquent l'ensemble de ce processus par les liens d'interdépendance qui prévalent entre le modèle culturel, la structure sociale et la structure spatiale. Le modèle suggéré par cette analyse sociologique de l'espace s'articule comme suit: l'édification de l'espace (i.e. sa structuration) se réalise à partir des comportements des acteurs de la société qui sont eux justifiés par l'idéologie inhérente au modèle culturel dominant (fig. I).

Le concept de l'idéologie illustre, à mon sens, assez bien les intentions des décideurs en matière d'aménagement et de développement: faire "accepter une situation sociale en déplaçant le lieu de l'explica-

* Voir notes et références en fin de chapitre, p. 37.



Reconstitution d'après la théorie de l'analyse sociologique de l'espace de Jean REMY et Liliane VOYE. "Espace et structure" in La ville et l'urbanisation. Belgique: J. Duculot. (1974) pp. 34-50.

Fig. I: La trilogie "culture-société-espace".

tion et ainsi en voilant indirectement les causes réelles"¹. Ceci comporte le danger de masquer les problèmes économiques, sociaux, politiques, écologiques et autres implicites à la qualité de vie.

D'ailleurs, toujours selon les auteurs, le modèle culturel montre les voies de la conformité sur lesquelles on doit s'appuyer dans les choix décisionnels (les normes, les avantages d'une intervention, etc.) qui contribueront à façonner l'espace. Cela engendrerait un mode d'usage de l'espace qui, à son tour, influencerait le comportement des individus et groupes d'individus par des "effets de pouvoir" et des "effets de conscience". Ceux-ci sont définis respectivement comme l'organisation "des réseaux d'interaction, privilégiant certaines modalités et certains acteurs" et, la construction "d'une certaine représentation de la vie sociale, de ses hiérarchies et de ses priorités"². Ces effets constitueraient le reflet de l'état d'une structure sociale perçue et interprétée différemment selon chacun de ses membres. De la même façon, "une même structure spatiale peut être valorisée par un groupe et dévalorisée par un autre, selon le modèle culturel auquel il réfère"³. En plus, la transformation du modèle culturel entraîne une nouvelle évaluation de l'espace, donc un nouveau mode d'usage de celui-ci⁴.

En somme, ce schéma peut, à mon avis, se résumer à la matérialisation dans l'espace des comportements conséquents aux attitudes des acteurs de la société, et plus spécifiquement des preneurs de décisions, sous-jacents à la perception qu'ils ont de cet espace et de ce qu'ils espèrent en tirer.

2.2 L'ETUDE DES PERCEPTIONS DE L'ENVIRONNEMENT⁵

L'étude des perceptions de l'environnement s'inscrit relativement bien dans le modèle "culture-société-espace": "l'homme est l'interlocuteur privilégié de son environnement"⁶ ce qui fait que l'espace physique et social est censé répondre à ses aspirations.

C'est le cas généralement pour l'administration publique qui harangue et manipule les individus et les groupes en présentant les arguments "comme il faut". Cependant, comment ces individus sont-ils réellement satisfaits de ce qu'on leur offre?... Ceci rejoint la préoccupation majeure de ce mémoire à savoir l'impact du projet A-70 chez les agriculteurs.

Il est évident que chaque agriculteur est apte à assumer une opinion, à porter un jugement sur l'efficacité et le rendement de sa ferme en rapport avec son organisation spatiale et sa localisation dans l'ensemble urbain. Tâter le pouls de ces futurs expropriés devrait donc permettre de vérifier si la trans-régionale A-70 nuit et nuira, ou non, à la structure fonctionnelle du groupe (production, terres, revenus, relève, etc.).

Le caractère qualitatif des études de perceptions invite, par ailleurs, à sortir du cadre rigide et technocratique qu'imposent les techniques d'évaluation des économétristes. En somme, elle part du postulat que:

"L'aménagement de notre cadre de vie ne se réduit pas aux techniques à la mode, à l'empirisme du moment (...).

L'erreur ne trouve plus d'excuse car elle laisse ses cicatrices non seulement sur le sol mais sur l'homme. Ici, plus qu'ailleurs, on peut frôler la polémique; nul cependant ne contestera l'importance de l'expérience, du vécu de l'espace social et personnel".⁷

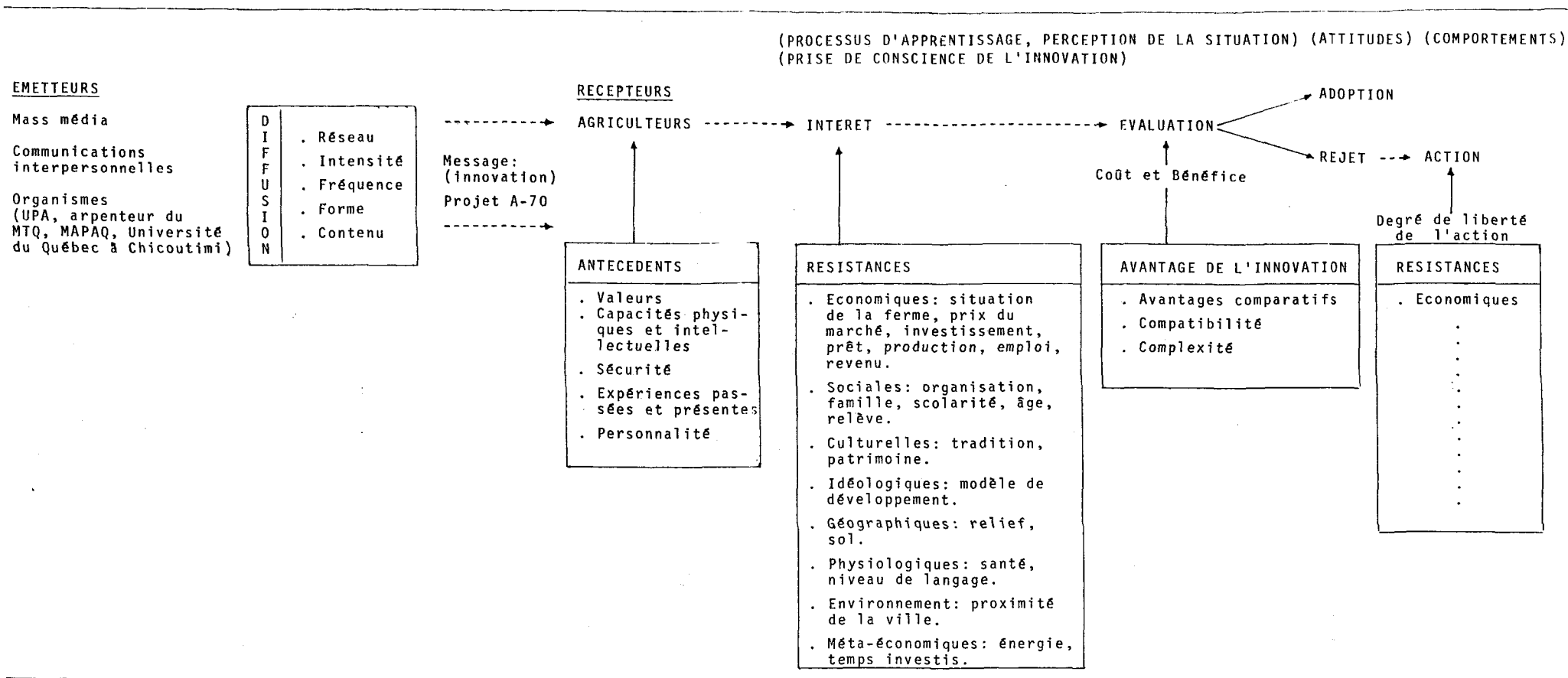
Il existe donc un tas d'éléments extérieurs et intérieurs à la personne qui affirment sa position et sa réaction face à l'insertion d'un nouvel équipement dans son milieu. Ils agissent à travers l'apprentissage d'une situation.

2.2.1 L'adoption d'une innovation

Adoption ne signifie pas adhésion pure et simple au projet. C'est plutôt une suite d'apprentissages perceptifs et sensoriels devant mener à l'évaluation de la situation en fonction des valeurs et des expériences du milieu récepteur, et de l'intérêt et des coûts suscités par l'innovation chez lui. C'est ce que nous révèlent les travaux de Hagerstrand, de Rogers, de B. Fitzgerald⁸, et de Moles et Rohmer (1977).

Transposé à la problématique autoroutière A-70, je peux ébaucher le canevas suivant (fig. II). D'abord, il faut situer le contexte dans lequel est diffusé le message, i.e. la forme que celui-ci prend sur la trame de fond constituée par l'environnement social et physique, local et régional, de l'individu et du groupe composant les émetteurs et les récepteurs.

Les émetteurs sont ceux qui ont adopté positivement le projet. Ils choisissent le(s) réseau(x) de diffusion, l'intensité et la fréquence de cette diffusion, de manière à atteindre rapidement et efficacement le public visé selon leurs propres objectifs. Les mass media sont le véhicu-



D'après le schéma de diffusion de Hagerstrand et Rogers, et le modèle de comportement des agriculteurs de Fitzgerald (voir en annexe 1 les schémas originaux), et l'analyse phénoménologique de l'action de Moles et Rohmer Théorie des actes, vers une écologie des actions. Belgique: Casterman. 1977. pp. 42-64.

FIG. II: ADOPTION D'UNE INNOVATION

le de choix pour une telle **campagne**. Egalement, d'autres informateurs peuvent agir parallèlement (organismes publics et para-publics, syndicats, groupes de citoyens, personne comme individu,...).

Les agriculteurs reçoivent le message. Dès lors commence l'apprentissage où est défini l'intérêt d'accueillir cette innovation. Pour cela, ils se basent sur des critères spécifiques à leurs rôles comme gestionnaire d'une entreprise, soutien de famille, et citoyen d'une ville et d'une région. Il s'agit ni plus ni moins de l'interprétation subjective de l'adéquation du projet avec les valeurs, les besoins et les attentes de l'agriculteur. Cela fait ressortir une conscientisation plus ou moins grande du phénomène sur la base des antécédents, des contraintes et des inquiétudes de chacun.

A l'évaluation du projet, il leur faut considérer la notion de coût soit la nécessité de quantifier ou du moins de qualifier le **sacrifice** que représente une action, et, l'intérêt ou le bénéfice qu'ils peuvent avoir à l'effectuer. On distinguera quatre types de coût⁹: le coût fiduciaire (monnayable), le coût temporel, le coût énergétique, et le coût psychologique. Seul le coût fiduciaire est quantifiable et réfère alors aux divers modèles économétriques. Quant aux autres, ils concernent les dépenses non palpables si ce n'est par les résultats obtenus en termes de production (les produits de la ferme). En fait, personne ne s'entend pour évaluer monétairement la compétence acquise et la capacité de "gagner" d'un agriculteur, le temps et l'effort consacrés à rentabiliser son entreprise¹⁰, les facteurs psychologiques¹¹ tels le risque, l'attente, la perturbation, l'anxiété, etc., auxquels il doit faire face pour s'adapter

constamment aux conditions changeantes de son environnement. Ce sont pourtant ces coûts qui affligent le plus le producteur...

De ce cheminement, deux attitudes sont prévisibles: l'adoption ou le rejet de l'innovation. Il est possible que certains producteurs ne prennent ni l'une ni l'autre de ces attitudes, et qu'ils demeurent impassibles. Dans ce cas, je les classerai dans la catégorie **adoption** puisqu'il n'y a pas de véritable opposition. Ce sont là des **passifs** qui lancent, par exemple, des messages d'opinion sans intervenir manifestement pour changer l'orientation du débat à leur avantage. Parallèlement, le rejet conduit à une action proprement dite: l'offensive pour la défense de sa terre.

Finalement, le processus d'adoption d'une innovation permet de saisir passablement bien l'interaction entre les intervenants, et les causes majeures intrinsèques aux attitudes et comportements des récepteurs. Soulignons que le délai entre l'attitude adoptée et le comportement conséquent peut être plus ou moins long selon la personne. La peur et la colère sont souvent deux vecteurs qui vont renforcer l'urgence de l'action, sa portée, sa grandeur, sa gratuité ou son engagement, son intelligibilité (soit la facilité de relier l'acte à un cadre culturel, social et spatial)¹².

Si je me devais de faire un dernier lien avec le modèle analytique de Rémy et Voyé, j'avancerais: que si une nouvelle conception du développement apparaît et s'impose en se basant sur des valeurs jugées dorénavant prioritaires par la société, il est fort réaliste d'envisager

un aménagement repensé, du moins concernant la planification des projets à venir. Cette dernière réflexion permet d'introduire le sujet de la confrontation des idéologies de développement.

2.3 TYPLOGIE DES MODELES DE DEVELOPPEMENT

L'époque contemporaine du monde capitaliste est à vivre la crise multiforme du développement socio-économique¹³.

On rejette de plus en plus l'intervention étatique et l'idéologie économique du progrès¹⁴. On conteste ces projets qui ne tendent que vers une solution "tampon" et conjoncturelle. On souhaite un nouveau contrat social. Aux anciens modèles de développement, il devient urgent d'en proposer de nouveaux davantage conformes aux besoins et aspirations de la population.

Il semblerait donc s'opérer une transformation des idéologies qui sont en quelque sorte en amont des thèses sous-jacentes au développement. De cette évolution des discours et des pratiques, je crois pouvoir discerner deux principales logiques qui s'affrontent: économique et environnementale au sens large du terme. Elles encadrent, de façon presque antagoniste 1) des modèles économiques traditionnels et dominants, pour l'une et, pour la seconde 2) des modèles alternatifs émergents qui englobent les concepts tels le développement endogène¹⁵ et l'écodéveloppement¹⁶.

Voici comment on peut brosser le portrait de chacune de ces optiques (tableau I).

TABLEAU 1
LES IDEOLOGIES DE DEVELOPPEMENT

<u>LOGIQUE</u>	<u>ECONOMIQUE</u>	<u>ENVIRONNEMENTALE</u>
PRATIQUE	TRADITIONNELLE Maintien d'un certain conservatisme DOMINANT	ALTERNATIVE Révolution culturelle EMERGENT
Approche et perspective	Technocratique par le haut CAPITALISTE	Humaine par la base SOCIALISTE HUMAINISTE
Rapports sociaux	Dominant/dominé Hiérarchie Individualisme	Au service de la communauté Equité Solidarité
"Réels" bénéficiaires	Dominant Individu	Collectivité
<u>TYPE D'ECONOMIE</u>	<u>DE POSSESSION</u>	<u>D'EPANOUISSEMENT</u>
Valeurs priorisées	L'avoir Le profit La quantité Valeur/coût Optimum économique	L'être Le besoin La qualité Valeur/utilité Optimum social
Pouvoir	Centralisation Dépendance vis-à-vis de l'organisation socio-économique	Décentralisation Autonomie, participation, maîtrise de ses ressources
Croissance	Accélérée et différenciée Reproduction Imitation	Ralentie et organique Protection Création
Ressource	Expropriation de nos connaissances Importation d'autres connaissances Sectorisation: cloisonnement sectoriel des activités	Réappropriation de notre savoir-faire Intégration horizontale des dimensions économiques, socio-culturelles et écologiques

Source: Synthèse des ouvrages de Joel DeROSNEY "Critique du projet de société". in Le macroscopie, vers une vision globale. Paris: Editions du Seuil. 1975. pp. 256-260.
Yvan ILLICH, La convivialité. Paris: Les Editions du Seuil. 1973. 157 p.;

Olivier GODARD, "Décentralisation et planification du développement endogène". VIIe World Conference on Futures Studies. Groupe de travail: Decentralization and Devolution. paper no 5. (6-7 juin 1982), 17 p.; Ignacy SACHS, Initiation à l'écodéveloppement. France: Privat. 1981. 365 p.;

Philippe SAINT-MARC. "L'économie des biens immatériels: un monde à découvrir". in Socialisation de la nature. France: Stock. 7e édition. 1975, (Chap. I) pp. 11-37.; E.F. SCHUMACHER "Le monde moderne". in Small is beautiful. France: Editions du Seuil. 1978. pp. 11-77.

2.3.1 Les modèles économiques traditionnels

De Von Thünen à Perroux, ces grands théoriciens du développement économique, jusqu'à aujourd'hui, il n'y a pas eu grands bouleversements dans les principes majeurs qui ont guidé la pratique du développement du territoire.

L'approche technocratique privilégiée jusqu'à maintenant concède tout le pouvoir décisionnel aux hauts dirigeants de la société. Guidé par la logique marchande, on ne recherche que les projets qui offrent le profit d'ensemble le plus élevé. On pense en termes de productivité, de croissance accélérée, de capital, de sectorisation et de centralisation.

On légitime habituellement les interventions par des arguments de progrès et de justice sociale¹⁷: atténuer les disparités régionales, "gratifier" la collectivité d'un nouvel équipement (à l'image des autres régions), injecter un "stimulant judicieux" pour atteindre la vitesse de croisière désirée économiquement. C'est aussi ce genre de propos qui justifie habituellement les constructions autoroutières nécessaires au règne de l'automobile.

En somme, on quantifie bien plus souvent qu'il n'est utile. Tout a son prix... Mais, ainsi, on externalise à tort des coûts sociaux, culturels et écologiques¹⁸, de même que toute "l'économie des biens immatériels"¹⁹ que constituent les "conditions de vie" et le "milieu de vie". C'est justement d'une conscientisation à ce phénomène que certaines gens²⁰ ont senti l'urgence d'agir dans le sens d'une réappropriation de ces composantes de la qualité de vie.

2.3.2 Les modèles de développement alternatifs émergents

Ainsi, il est proposé un développement basé sur un principe fondamental: la mise en valeur endogène i.e. la prise en charge par la population des ressources humaines, physiques et techniques de son territoire. Nous devons devenir les "intendants de toutes nos ressources, extérieures et intérieures"²¹.

Un changement de valeur issu d'un éveil et d'un réalignement culturel invite à la recherche d'un optimum social où l'être et ses besoins priment sur l'avoir et le profit. On passe de la maximisation du produit national brut à la maximisation du "bonheur national brut"²².

On collectivise en priorisant le transport en commun, et en mettant moins d'emphase sur le transport individuel qui exige plus d'investissements et de dépenses.

On mise sur l'intégration horizontale des dimensions économique, socio-culturelle et écologique en passant par une redéfinition des rapports existant entre l'Etat, les organisations marchandes et la société-civile²³.

Pour abrégé et reprendre les propos de Maldague (1981), il faut adopter une "conception éthique du développement" où l'homme est à la fois l'agent et le bénéficiaire de ce développement. Plassard (1977) et St-Marc (1975) ajouteraient que ce développement soit effectué en respectant les potentialités de l'environnement social et physique de l'homme.

Il ne faut rien brusquer mais, plutôt, harmoniser.

Enfin, ces précisions sur la dualité des modèles de développement ont démontré l'importance du discours idéologique dans la planification du territoire. Dans ce cadre, et compte tenu de la problématique autoroutière à l'étude, des hypothèses de recherche se sont presque automatiquement présentées.

2.4 UNE PISTE DE REFLEXION

Elles concernent d'une part l'infrastructure autoroutière en général, comme instrument de développement. D'autre part, elles réfèrent spécifiquement à l'étude de cas du projet A-70.

2.4.1 Les hypothèses de la recherche

1. Un projet autoroutier est un reflet des pratiques de groupes sociaux dominants, des intérêts étroitement liés à l'establishment politique, marchand et industriel, local, régional et provincial, qui déstabilise les structures spatiales et sociales d'un milieu.
2. Le débat autour de la problématique autoroutière permet de saisir une évolution dans le discours idéologique actuel du développement régional.
3. Le processus et la dynamique d'un projet autoroutier dans ses multiples phases opératoires (avis d'intention, protocole d'entente, études d'impacts, audience publique, subventions, expropriation, début des travaux...) influencent l'attitude et le comportement des individus et groupes d'individus dans l'utilisation qu'ils font de leur espace.

Cela féconde et renforce l'emprise initiale du projet en créant une situation à caractère sinon irréversible, en tout cas de plus en plus soumise aux impératifs et à la logique des "précédents qui précèdent" i.e. de l'équivalente absurdité de l'arrêt ou de la poursuite du projet.

Dans le cadre spécifique du projet d'autoroute 70, ces hypothèses amènent à induire qu'à un stade avancé des travaux (même s'ils sont relativement éloignés des entreprises agricoles de la zone à l'étude):

4. La réaction de refus ou d'adhésion au projet sera fortement influencée par 1) l'idéologie de développement favorisée par chacun et par le groupe dominant 2) les attentes et les besoins des agriculteurs et l'intérêt suscité chez-eux par l'infrastructure 3) les coûts et bénéfices qu'entraîneront leurs décisions et réactions face au phénomène.
5. Le processus d'apprentissage de cette innovation²⁴ conduira une majorité d'agriculteurs à s'abstenir de contester officiellement et publiquement.
6. Il est possible d'évaluer l'impact décisif des comportements adoptés par les producteurs sur le territoire d'étude, par une projection spatiale et quantitative des restructurations tendancielle observées de cet espace. Les choix et les actions posés se transforment tous en l'une ou l'autre des quatre résultantes spatiales suivantes: urbanisation, friches, consolidation ou contraction des terres agricoles impliquées. Il s'agit en quelque sorte d'une hypothèse méthodologique à vérifier.

Ces dernières hypothèses requièrent un schème d'analyse des réactions des agriculteurs en situation d'adaptation au phénomène autoroutier, avant, pendant, et après les travaux de construction.

2.4.2 Un système référentiel d'analyse des comportements des agriculteurs

La construction d'une voie de circulation contribuerait soit à la formation de deux zones de nuisances: 1) l'emprise directe du tracé 2) un corridor d'impacts secondaires en contiguité médiate et immédiate à la route, matérialisé par une désorganisation de l'espace par morcellement et dislocation du parcellaire, spéculation, réaffectation à d'autres fonctions urbaines. "L'effet déstabilisateur d'une autoroute n'est pas seulement linéaire, de part et d'autre de ses accotements, mais il affecte aussi le milieu sur une certaine profondeur, mettant en cause l'utilisation du sol"²⁵.

Somme toute, l'agriculteur est dans l'obligation d'évaluer les conditions de vie et les chances de survie aux côtés d'une réalité obsédante personnifiée par l'autoroute.

Il décide alors entre 1) abandonner la production, ou 2) réorganiser la ferme en tenant compte des barrières qui lui seront dorénavant fixées par cet avatar du progrès. A Ste-Scholastique, par exemple, où 665 agriculteurs ont été expropriés²⁶, on parle également d'abandon en précisant comme indice de la réorganisation une modification au régime de tenure de la terre qui permet une consolidation des fermes.

Ceci dit, on peut raffiner ce choix décisionnel en tentant une projection spatiale des implications que sous-entendent ces deux réactions (fig. III).

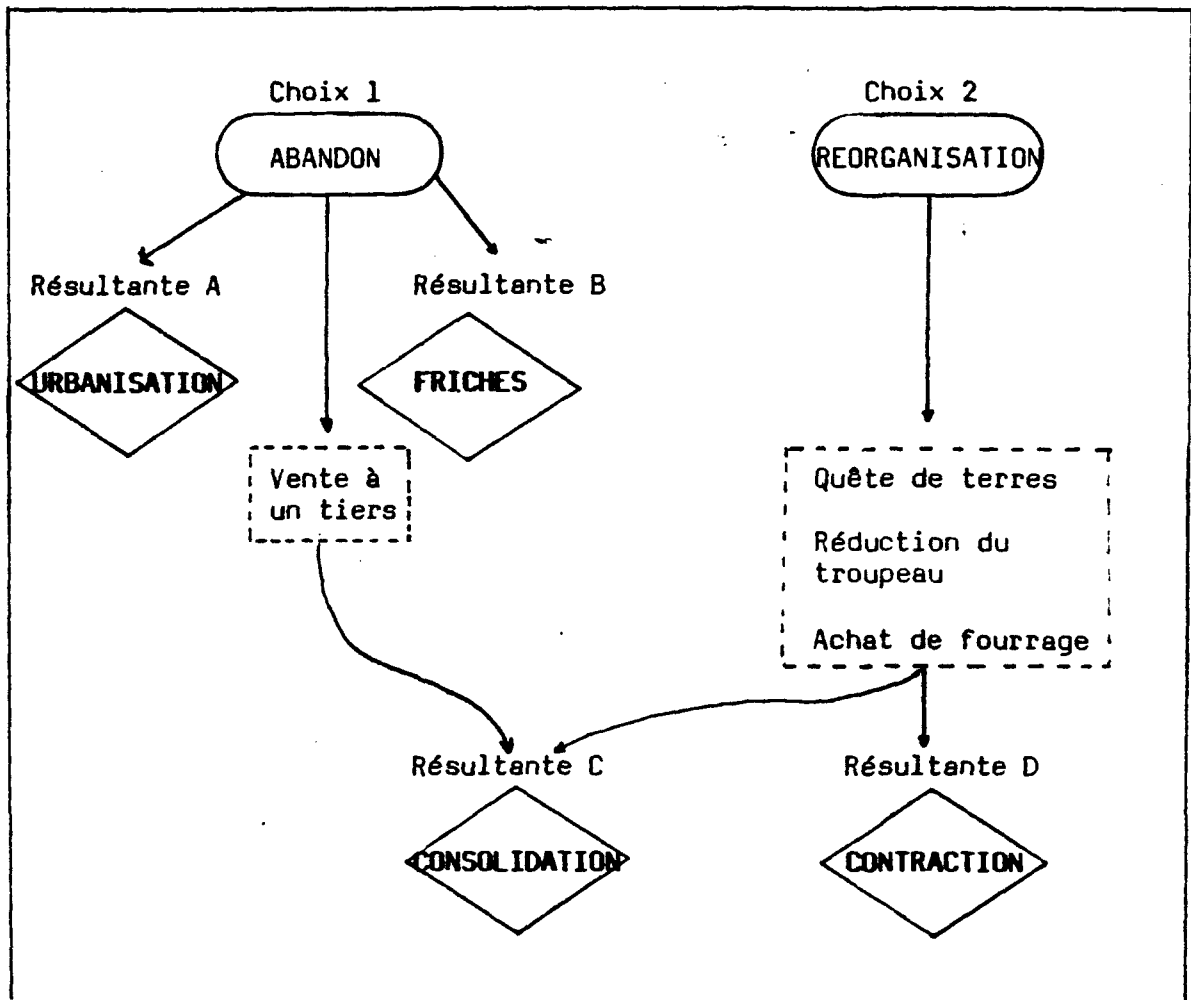
Le choix (1) de l'ABANDON de la pratique agricole permet d'envisager trois résultantes, trois modes d'appropriation du territoire qui se réalisent en alternance ou de façon simultanée.

Résultante A: Réaffectation des terres abandonnées incluses à l'intérieur du périmètre d'urbanisation: mutation de la fonction agricole en des activités urbaines (commerces, industries, résidences), spéculation probable.

Résultante B: Apparition de nouvelles friches²⁷ incluses ou non à l'intérieur des plans d'expansion de la ville, spéculation possible.

Eventuellement et pour plusieurs producteurs, il y aura possibilité de vendre des terres à une tierce personne. Dans ce cas, si celles-ci sont protégées par le zonage agricole et qu'un cultivateur en prend possession, on se dirigera vers la Résultante C

Résultante C: Création d'une banque de terres (parties de lot au sud du tracé autoroutier) disponibles pour l'expansion de fermes voisines, donc, une consolidation possible de ces entreprises qui doit être vérifiée par une augmentation quantitative et/ou qualitative de la production. On assiste alors à une concentration ou à une dispersion des lots cultivés par un même producteur, suite à l'achat ou à la location de ces parties de lot. Par contre, si ces terres sont situées en "zone blanche" (non zonée agricole), la tendance sera inévitablement vers les résultantes A ou B.



- Choix du producteur
- ◇ Résultante en termes d'organisation de l'espace
- Action posée par le producteur.

Fig. III: Cadre référentiel de travail: processus décisionnel et projection spatiale des comportements des producteurs agricoles.

Le second choix qui s'offre aux producteurs a trait à la REORGANISATION des activités de la ferme. Cette fois, la diminution de l'espace agricole utile oblige à chercher compensation par achat et/ou location de nouvelles terres, réduction du nombre de vaches productrices, achat supplémentaire de fourrage et de grains, etc. C'est la Résultante D.

Résultante D: Il y a la possibilité d'un retour à des conditions quasi similaires d'exploitation sans malgré tout éliminer une certaine contraction de l'activité par rapport à la situation existante (avant le passage de l'autoroute).

D'un autre côté, l'emploi de l'une ou l'autre ou de l'ensemble de mesures de compensation peut s'avérer bénéfique. Cela peut mener à une consolidation de l'entreprise (résultante C) si par exemple, il y a concentration accrue des lots cultivés par un même producteur comparée au moment sans autoroute.

NOTES ET REFERENCES (chapitre II)

- 1: Jean REMY, et Liliane VOYE. La ville et l'urbanisation. Belgique: J. Duculot. /1974/. p. 31.
- 2: Ibid., p. 36.
- 3: Ibid., p. 42.
- 4: Ibid.
- 5: Consulter particulièrement l'ouvrage d'Antoine S. BAILLY. L'environnementalisme environnement et action. Paris: Centre National de la Recherche Scientifique. Centre de documentation sciences humaines. /1978/. 158 p.
- 6: Ibid., p. 12.
- 7: Ibid., p. 6.
- 8: Ibid., pp. 46-56.
- 9: Consulter Abraham MOLES, et Elizabeth ROHMER. Théorie des actes, vers une écologie des actions. Belgique: Casterman. /1977/. pp. 42-56.
- 10: Consulter Lise BERGERON, et André BOUVETTE. "L'expropriation des agriculteurs". La terre de chez-nous. 12 mai 1976. pp. 12-13.
- 11: Moles et Rohmer. op. cit., pp. 57-64.
- 12: Ibid., pp. 71-126.
- 13: Consulter Olivier GODARD. "Décentralisation et planification du développement endogène". VIIe World Conference on Futures Studies. Groupe de travail: Decentralization and Devolution. Paper no 5 (6-8 juin 1982) 17 p.

- 14: Consulter André BOUVETTE. Intervention étatique et lutte de classes: le cas des paysans de Ste-Scholastique. Thèse de maîtrise (anthropologie). Université de Montréal. Québec. avril 1975. 227 p.
- 15: Godard. op. cit.
- 16: Consulter les travaux d'Ignacy SACHS. Pour une stratégie de l'écodéveloppement. Paris: Editions Ouvrières. 1980. 140 p.; Initiation à l'écodéveloppement. France: Privat. 1981. 365 p.
- 17: Consulter entre autres Jean BRUNO. "Les régions périphériques: du développement régional à la régionalisation". Protée. Chicoutimi: Dépt. des Arts et Lettres, Université du Québec à Chicoutimi. vol. VIII no 2 (été 1980) pp. 21-30; Gilbert SAINT-LAURENT. "Impact de l'autoroute sur le milieu, étude bibliographique et proposition de recherche". Cahiers de géographie du Québec. vol. 27 no 70 (avril 1983) pp. 63-78.
- 18: Godard, op. cit.
- 19: Cela signifie "la course au bien-être (...) qui doit (...) viser avant tout à accroître rapidement les biens immatériels, c'est-à-dire les satisfactions collectives à l'égard de l'environnement, sous le double aspect des conditions de vie qui expriment l'environnement social (enseignement, culture, santé, sécurité,...) et du milieu de vie qui traduit l'environnement physique (espaces verts ou horizon de béton, air pur ou vicié,...) d'une population". (Philippe SAINT-MARC. "L'économie des biens immatériels: un monde à découvrir". in Socialisation de la nature. France: Stock. 1975. p. 12.
- 20: Pensons au "Parti Vert" en Europe, au "One World Project" aux Etats-Unis.
Plus près de nous existent les "Ami(e)s de la Terre" dont feu Michel JURDANT était le leader au Québec. Il est l'auteur entre autres de Les insolences d'un écologistes: énergie, environnement et justice sociale. Sillery: Editions du Boréal Express. 1976. 81 p.
- 21: Marilyn FERGUSON. "La conspiration". in Les enfants du Verseau, pour un nouveau paradigme. Paris: Calmann-Lévy. 1981. p. 23.

- 22: Expression empruntée à Michel JURDANT et ali. L'inventaire du Capital-Nature: méthode de classification et de cartographie du territoire. Québec: Environnement Canada, direction générale des Terres, série de la classification écologique du territoire. no 2. 1977. 202 p.
(Tiré de Louis BELANGER et Mario PINEAU. "La planification écologique et l'aménagement du territoire urbain québécois: une problématique". Cahiers de géographie du Québec. vol. 27 no 70 (avril 1983). p. 9.
- 23: Godard, op. cit., p. 2.
- 24: Se reporter à la fig. II, p. 24
- 25: Consulter Jean LABASSE. "Le réseau autoroutier français". Revue de Montréal. vol. XXV no 3 (1977) p. 240.
- 26: Cette expropriation a été justifiée pour le projet de la zone aéroportuaire de Mirabel, le 27 mars 1969. Au total, 2 520 familles dont 665 agriculteurs ont été expropriés, sur près de 37 200 hectares de territoire dont seulement 18% (6 800 ha) serait requis à des fins proprement aéroportuaires. (Lise BERGERON et ali. Territoire exproprié Ste-Scholastique).
- 27: Les friches sont formées de la végétation spontanée s'emparant d'un territoire agricole.
Certaines friches apparaissent aussi dans des campagnes urbanisées où la population augmente. C'est que les parcelles considérées ne sont plus exploitées par de vrais agriculteurs, mais restent la propriété de nouveaux urbains qui s'en désintéressent. La friche, dans ce cas, témoigne d'une ascension sociale. C'est la définition de la "social-brache" friche sociale des banlieues définie par W. Hartke. (Pierre GEORGE. Dictionnaire de la géographie. Paris: Presses Universitaires de France. 1974. p. 194.)

CHAPITRE III*

L'AUTOROUTE ET LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE: DEUX PARTENAIRES A REDEFINIR

L'autoroute a toujours été perçue, sous l'égide du modèle économique dominant, comme un élément fondamental de toute politique d'aménagement rationnel de l'espace¹. En plus, la notion de réseau routier n'implique pas seulement un choix géographique des itinéraires, mais nécessairement un choix politique du pouvoir central².

Ce faisant, une autoroute provoque une désarticulation de l'espace, bénéfique ou désavantageuse, mais irréversible.

D'après moi, ces deux postulats méritent que l'on s'arrête aux fondements économiques, socio-économiques et politiques que l'on attribue généralement à cette infrastructure, ainsi qu'à ses répercussions sur les activités de l'homme.

3.1 LES FONDEMENTS ECONOMIQUES, SOCIO-ECONOMIQUES ET POLITIQUES D'UNE AUTOROUTE

3.1.1 Rappel historique

L'organisation des réseaux autoroutiers à travers le monde a été concrétisée par la promulgation de lois³ créant des offices, des sociétés

* Voir notes et références en fin de chapitre, p. 56.

d'Etat de financement, chargés de la planification et de la gestion des infrastructures de transport, avant, pendant et après leur construction.

Ce phénomène s'affirme surtout après la deuxième guerre mondiale, à partir de 1950 où la vogue de la motorisation prend un essor fulgurant en Europe et en Amérique⁴. Au Québec, suite à la demande croissante des besoins en route par les automobilistes, on crée en 1957 l'Office des autoroutes du Québec. En 1973, 1 385 km d'autoroutes couvrent la province⁵. Aujourd'hui, on peut circuler sur plus de 3 000 km de ces voies rapides. Cela représente un rythme de construction approximatif de 161,5 km d'autoroute par an et un réseau doublé en dix ans. Cependant, ici comme au niveau international, la justification des autoroutes était soit fondée sur une promesse politique⁶, soit sur des critères techniques et des études de rentabilité, mais rarement en fonction d'une perception globale de ce que devait être le réseau routier, d'où une série de tronçons indépendants et éparpillés sur le territoire. De plus, ce n'est qu'après la définition, la conceptualisation, la construction et l'utilisation des réseaux autoroutiers que les gouvernements se sont attardés à résoudre le problème des routes urbaines et intra-urbaines qui n'avaient jamais été intégrées à un réseau routier d'ensemble⁷.

Cet intérêt particulier pour l'infrastructure autoroutière semble basé sur les rôles et fonctions qu'on lui associe avec le développement, et plus particulièrement avec des intérêts politiques omniprésents:

"La coïncidence de certains moments forts dans les deux dossiers (réaménagement ferroviaire et autoroute Dufferin-Montmorency, à Québec) avec les périodes électorales, et l'utilisation qui a été faite au niveau idéologique (slogans

et dépliants) des deux projets au cours des campagnes électorales, suggère que sous les décisions dites "d'intérêt public" se cachaient aussi d'autres objectifs plus strictement partisans. Les partis au pouvoir à chaque niveau politique ont su tirer des avantages à la fois pour la carrière politique personnelle de leurs représentants et pour le parti lui-même".⁸

3.1.2 Rôle et fonctions de l'autoroute

Le rôle d'agent et de moteur économique attribué à l'autoroute implique que celle-ci doit aider à surmonter en partie les retards dans le développement et, "susciter une croissance ou du moins atténuer la disparité entre les régions"⁹. On a donc préconisé deux types d'infrastructure. On retiendra 1) l'autoroute urbaine (périphérique ou pénétrant au coeur de la ville et, 2) l'autoroute de liaison joignant deux ou plusieurs pôles d'attraction¹⁰.

L'autoroute devrait ainsi provoquer un rééquilibrage des régions en remplissant deux fonctions principales: 1) fonction d'accompagnement dans les zones en expansion, où elle combat la congestion et sert à renforcer les pôles 2) fonction d'entraînement dans les zones en déclin afin de relancer les activités économiques¹¹.

Viennent à l'appui de cette vision, des arguments justificateurs utilisés par l'administration pour faire accepter les projets (tableau 2). On retrouve là le concept d'idéologie énoncé plus tôt. Selon moi, ces éléments du discours économique dominant doivent aussi être mis en parallèle avec tout un train de procédures fort questionnables dans la réalisation de quelques projets, telles que l'absence d'études d'opportunité, l'anachronisme entre la tenue d'audiences publiques et le début des travaux.

TABLEAU 2
L'ARGUMENTATION PRO-AUTOROUTE

<u>Trafic</u>	<ul style="list-style-type: none"> 1. Apparition du trafic induit 2. Réduction du nombre d'accidents 3. Diminution du coût et de la durée des transports
<u>Désenclavement</u>	<ul style="list-style-type: none"> 1. Ouvre largement aux échanges les régions traversées 2. Intégration plus solide dans la vie régionale et locale par multiplication des échangeurs qui facilitent l'entrée et la sortie des personnes, des biens et marchandises, des capitaux, etc.
<u>Croissance des activités</u>	<ul style="list-style-type: none"> 1. Renforcement de l'armature urbaine 2. Fixation d'activités 3. Consolidation et essor d'activités existantes 4. Création d'emplois directs et indirects
<u>Mobilité</u>	<ul style="list-style-type: none"> 1. Facilite la liaison rapide entre tous les points du territoire, et particulièrement entre les grands centres 2. Dégagement des villes: pallie et anticipe la saturation, l'engorgement des voies de circulation (au centre-ville) 3. Rapproche les hommes en brisant une distance psychologique, en écourtant le temps de parcours
<u>Bien-être</u>	<ul style="list-style-type: none"> 1. Le confort du voyage 2. Sécurité du voyage 3. Rapidité du voyage

Source: Synthèse des travaux de P. AYDALOT. "Le rôle économique des autoroutes". Revue d'économie politique. vol. 75 no 6 (1965) pp. 1215-1224; M. FEVE "Bilan d'une politique autoroutière". Transports. no 238 (déc. 1978) pp. 558-565; F. PLASSARD Les autoroutes et le développement régional. France: Editions Economica et Presses Universitaires de Lyon. 1977. (coll. Economie publique de l'aménagement et des transports). 341 p.; E. QUINET. Infrastructures des transports, bilans et perspectives. Paris: Chotand et Associés. /1982/. (coll. Rythmes économiques et environnement) 208 p.

MEMOIRES ET THÈSES DE L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC

00937

Page 2

de 4

En somme, ces justifications tiennent davantage d'opinions non fondées (donc, de perceptions) que de faits. Si certaines gens s'approprient les tendances positives qu'une autoroute a incitées dans une autre région pour les transposer à la leur, ceci risque de fausser les conclusions sur la pertinence du projet qu'ils demandent:

"Dans de nombreux discours politiques, les affirmations que la présence d'une autoroute entraîne nécessairement développement économique, ne sont bien souvent que des justifications destinées à faire accélérer la construction d'autoroutes ou à faire retenir telle variante de tracé de préférence à telle autre."¹² /sic/

Précisons en dernier lieu que c'est justement ces affirmations **gratuites** des décideurs qui constituent l'effet psychologique le plus important dans la nature des comportements adoptés par la population envers ces projets¹³. Dans quelle mesure peuvent-elles se vérifier dans la réalité? Avant d'abonder trop vite dans le même sens des défenseurs de ces projets, examinons de près certains travaux de recherche réalisés sur les impacts connus, concrets et palpables de cas précis d'implantation autoroutière.

3.2 EFFETS STRUCTURANTS ET DESTRUCTURANTS D'UNE AUTOROUTE

Placée dans ce contexte, l'autoroute à l'exemple de tout projet d'investissements, apparaît comme un produit du système social, commandé et encadré par la logique dominante. En contrepartie, elle agit sur ce système en lui imposant de nouvelles règles de conduite et de circulation. L'autoroute est "dépendante de l'ensemble des structures sociales existantes" et la "manifestation des préférences des groupes sociaux domi-

nants"¹⁴. Ses effets déstabilisateurs sont appelés couramment "effets structurants".

3.2.1 Définition de concepts¹⁵

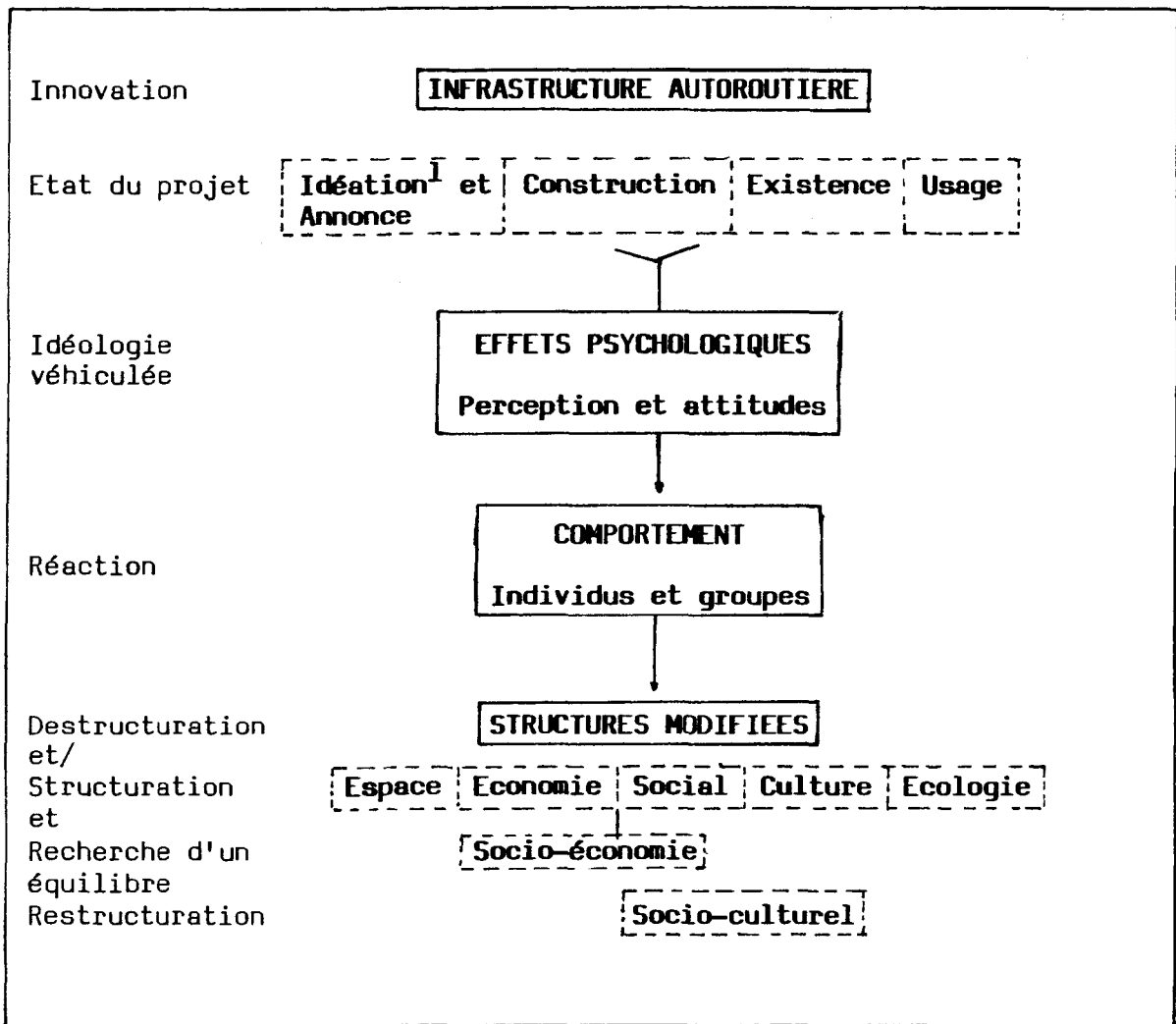
Apportons trois précisions ou ajouts à la définition que Plas-sard (1977) donne des effets structurants. La version "améliorée" que j'en ai faite est illustrée en page suivante (fig. IV).

"Nous pouvons alors définir les effets structurants comme étant, à l'intérieur d'un système social donné, les modifications et les adaptations des individus et des groupes d'individus, qui se manifestent par des changements dans les structures économiques et qui résultent de la création et de la mise en service de l'autoroute"¹⁶.

D'abord, certains des effets qui résultent de l'implantation d'une infrastructure se font ressentir bien avant sa mise en service¹⁷. L'impact global aurait donc un caractère prédéterminé à quatre états de l'autoroute: son idéation (et l'annonce du projet), sa réalisation, son existence comme entité physique superposée à la structure spatiale, et son usage par les personnes qui l'empruntent.

En outre, les structures économiques doivent être considérées étroitement imbriquées aux dimensions spatiales, sociales et environnementales du milieu.

Enfin, on signifie par "structurant", des additions et des retraits aux structures existantes, ces derniers étant nommés par opposition aux premières, des "effets déstructurants". Concrètement, il s'agit de la greffe d'équipements supplémentaires: zones et parcs industriels, commerces, stations services, restaurants, etc. En contrepartie, on assiste à



1. idéation: formation et enchaînement des idées.

D'après la définition de F. Plassard (1977) et, en considérant que l'origine des effets tient aussi de l'idéation et de l'annonce du projet, et que la structure économique est étroitement imbriquée aux autres structures (spatiales, sociales, culturelles et écologiques).

Fig. IV: Effet d'un investissement autoroutier.

une amputation d'activités en place: emprise sur les terres agricoles, démolition d'habitations, expropriation et relocalisation, fermeture d'entreprises exclues des nouveaux courants de circulation, déforestation, et autres.

Un dernier facteur qu'il ne faudrait pas oublier est "l'image", l'influence psychologique de l'autoroute sur les comportements. C'est l'impact le plus important puisqu'il descend en droite ligne du discours idéologique entretenu par les promoteurs et défenseurs du projet.

Faisons une courte synthèse des effets structurants dans trois secteurs d'activités. Les deux premiers (tertiaire et industriel)¹⁸ servent habituellement d'alibis pour justifier les autoroutes au détriment de l'autre (agriculture) qui fournit plus souvent qu'à son tour le support (les terres) aux constructions.

3.2.2 Le déséquilibre des activités tertiaires

L'implantation autoroutière induit un bouleversement spatial des rapports existant entre les zones d'activités tertiaires, particulièrement en ce qui concerne les commerces et services. Deux principales résultantes de la métamorphose de cet espace peuvent être distinguées: 1) l'ouverture de centres commerciaux en périphérie de la ville; 2) la migration des activités du centre-ville vers cette périphérie. Au plan socio-économique, cette situation a pour conséquence:

Au niveau local

- Un déséquilibre entre les espaces à vocation commerciale: l'affaiblissement du centre-ville et la consolidation des activités en périphérie et la recherche ultérieure d'un nouvel équilibre entre ces zones¹⁹;

- Une augmentation des ventes totales per capita: les centres commerciaux en périphérie permettent, même s'ils drainent la clientèle du centre-ville, d'assurer et de conserver une clientèle locale et d'aller chercher une clientèle régionale de transit²⁰.
- Une appropriation des, ou un étouffement des initiatives locales par des capitaux étrangers²¹.

A l'échelle régionale

- Une subordination des villes avoisinantes au pôle d'attraction régional: siphonnage de la clientèle vers le centre-ville du pôle pour les consommateurs à la recherche de biens de luxe, et succion de la clientèle vers les centres commerciaux en périphérie (ou de banlieue) pour les consommateurs prêts à rallonger leur trajet pour bénéficier de l'amélioration du réseau routier (rapidité, confort, sécurité), et de l'accessibilité facilitée (vastes stationnements), et de la diversité des services et des marchandises offerts au même endroit²².

Par ailleurs, si on jette un coup d'oeil du côté de l'activité touristique, on s'aperçoit que là encore, il y a redistribution des cartes et des atouts dans le paysage commercialo-touristique.

En fait, il faut retenir qu'une région munie d'un potentiel touristique naturel reconnu par une clientèle convaincue de la qualité de la ressource et des services offerts, profitera, si on la rend plus attractive par une autoroute (d'accès ou de transit), d'un accroissement du flux touristique ce qui favorisera son industrie touristique²³. Néanmoins, il faut prendre garde de sous-évaluer ce flux au risque de

provoquer des engorgements. C'est précisément ce qui se serait passé pour l'autoroute des Cantons-de-l'Est et l'autoroute des Laurentides conçues originellement pour décongestionner la route 112 dans le cas de la première et la route 117 pour la seconde.

Enfin, un dernier aspect soulevé par Massicote (1982) concerne les hôpitaux donnant le même type de services. L'auteur soulève l'hypothèse que la période de restriction budgétaire associée au gain distance-temps procuré par l'autoroute pour transporter le bénéficiaire-patient de sa résidence à l'hôpital pourraient conduire à trancher dans certains programmes spécialisés: on favoriserait les centres hospitaliers des pôles. Ce scénario pourrait-il se transposer à notre situation régionale?...

En somme, l'autoroute se révèle plutôt perturbante pour les activités tertiaires. Elle constitue un équipement de pouvoir en redistribuant spatialement et socialement les suprématies économiques tout en réduisant les forces des anciens centres d'activités. Bien qu'au total, il y ait probablement une tendance à la hausse de la consommation, le fait demeure que celle-ci semble se produire au détriment des activités locales et des gens d'affaires indépendants en favorisant un certain contrôle de nouvelles aires de services et de distribution par des capitaux étrangers.

3.2.3 L'accompagnement des activités industrielles

L'essor industriel constitue sans doute l'argument principal utilisé pour justifier ces infrastructures autoroutières. Cependant, celles-ci peuvent à l'inverse favoriser le déclin d'industries existantes. Concrètement, les autoroutes sont susceptibles d'entraîner:

- La fermeture d'entreprises (faillites)²⁴: incapacité des entreprises existantes à concurrencer les nouvelles implantations industrielles, pour un même produit offert.
- La création et l'expansion de zones industrielles²⁵: implantation de nouvelles industries et relocalisation d'industries existantes à l'intérieur de ces zones.

La diversification de la structure industrielle pour les villes qui se trouvent rapprochées du pôle d'attraction régional par une accessibilité facilitée, ce qui va ralentir leur capacité de croissance par un mécanisme de concurrence trop inégal.

- La spécialisation de la structure industrielle pour les villes qui s'en retrouvent éloignées, ce qui va encourager la croissance²⁶.

En somme, on peut conclure d'après Polèse et Thibodeau à un effet légèrement positif de l'autoroute en ce sens qu'elle accélère le rythme des transformations industrielles. En fait, les cas étudiés ou soulevés par les chercheurs jusqu'à maintenant²⁷ révèlent que l'autoroute n'a fait qu'accompagner le développement amorcé dans le sens d'une ascension ou d'une régression économique: "L'autoroute contribue à confirmer la situation socio-économique de la région desservie"²⁸.

De fait, on ne peut accorder à l'autoroute le pouvoir d'attraction absolu sur l'industrie extérieure. En plus, il faut signaler que cette infrastructure n'est pas le facteur clé dans la prise de décision d'une localisation industrielle²⁹. Elle n'en constitue qu'un parmi d'autres qui s'avèrent parfois plus décisifs dans le choix final de l'industriel (bassin de main-d'oeuvre, marché, source d'approvisionnement, prix des terrains,...).

Finalement, si une autoroute engendre une expansion industrielle, il est pratiquement sûr que cette fébrilité économique induira une certaine croissance des activités tertiaires par un nombre potentiel plus élevé de consommateurs.

3.2.4 La déstructuration de l'espace agricole

Certes, les autoroutes ne constituent qu'un élément du processus qui conduit à la réduction continue de l'espace agricole, mais, la spécificité des grands ouvrages linéaires réside dans le grand nombre d'exploitations et de parcelles touchées³⁰, les pertes étant fonction de la géométrie du parcellaire³¹.

En premier lieu, la coupure physique gêne l'activité: lots tronçonnés en deux ou plusieurs parties à l'emplacement des échangeurs, altération des extrémités des lots (lots rognés). Cette coupure oblige la déstructuration du terroir:

- Une création d'enclaves improductives et l'apparition de friches: constitution de petites parcelles ne pouvant être exploitées de façon rationnelle (dimension trop exigüe, formes irrégulières).

- L'enclavement de certaines parties de lot: obligation des exploitants à exercer leur droit de passage sur des terres dont ils n'ont plus la jouissance (i.e. que le producteur doit emprunter une propriété voisine pour avoir accès à ses champs)³².
- La perte du territoire agricole par son affectation à d'autres fonctions: expansion urbaine.
- La séparation des bâtiments du reste de la terre, l'allongement de parcours, la démolition de bâtiments et la construction de nouveaux.

Mentionnons comme impact relatif à la qualité des terres³³:

- La perte de fertilité due à la compaction des sols, à la dégradation de la couverture des sols, et suite à l'épandage d'agents chimiques.
- L'interférence avec le drainage naturel et artificiel des terres.

Considérons aussi une "coupure fonctionnelle"³⁴ de l'axe routier qui provoque:

- L'éclatement de la communauté agricole: dispersion des fermes et isolement de certaines, phénomène encore plus déterminant en région d'habitat dispersé.

Ces nuisances ont pour principaux corollaires: 1) une réduction du revenu agricole, épreuve insupportable pour le petit producteur qui vit principalement des produits des terres touchées, et coûts amortissables par les plus grosses entreprises détenant plusieurs terres et sources de revenus; 2) un accroissement de la valeur foncière des terres situées à

proximité du tracé, et un mouvement de spéculation³⁵; 3) un exode des ruraux, et plus spécifiquement un abandon des agriculteurs.

Pour pallier à cela, des opérations de remembrement sont encouragées, soit de manière législative comme en France, soit de façon libérale comme au Québec. Cependant, ces mesures sont encore déficientes et ne donnent pas toujours les résultats escomptés³⁶. De plus, les initiatives des producteurs eux-mêmes ne résolvent parfois que partiellement et temporairement leurs problèmes³⁷. Malgré cela, l'administration publique reconnaît généralement que le remembrement favorise la consolidation de l'activité agricole.

Bilan global, on assiste finalement à une modification de la morphologie des exploitations et à un déséquilibre économique. Il s'agit pour plusieurs de la défiguration du paysage familial et traditionnel, de la cession brutale d'un patrimoine, parfois de **dramas humains**³⁸.

CONCLUSION

Les éléments de ce chapitre permettent de confirmer la première hypothèse de recherche à savoir: l'autoroute est la manifestation de groupes sociaux dominants (politiques, marchands et industriels) et de leurs intérêts propres, qui perturbe et déséquilibre les structures spatiales, sociales et économiques d'un milieu.

C'est un fait, la politique gère indiscutablement l'aménagement autoroutier dans le territoire. D'abord, les offices créés à cet effet sont fonctionnels suite à la promulgation de lois. Ensuite, les infras-

structures font trop souvent l'objet des campagnes électorales et sont accordées aux régions par accord gouvernemental. Enfin, les sommes versées pour les travaux proviennent des fonds de l'Etat (et de sociétés privées dans le contexte européen).

Par ailleurs, le discours dominant promet un essor des activités industrielles et commerciales induit par l'autoroute.

Néanmoins, les études de cas reprises dans ce texte témoignent d'une remise en question de cette argumentation pro-autoroute. Elles rejoignent la seconde hypothèse qui soulève justement un changement de discours idéologique du développement perceptible dans les débats entourant l'implantation de telles infrastructures.

En somme, on souligne que les autoroutes ne doivent pas figurer comme l'élément essentiel propulseur de l'activité économique. Elles ne sont qu'un des nombreux facteurs coexistant avec d'autres qui favorisent ce développement et ne peuvent pas par leur unique présence attirer l'expansion. Mais, elles révèlent des tendances, et encouragent la croissance dans la mesure où celle-ci est déjà amorcée à l'intérieur d'un ensemble de mécanismes déjà à l'oeuvre et auxquels s'ajoute l'autoroute. De fait, l'autoroute semble de moins en moins qualifiée d'élément ultime et absolu pour le développement d'une région.

Cette mise en situation permet de passer à l'étude plus systématique de l'objet de ce mémoire: l'autoroute 70 en milieu périurbain agricole jonquiérois.

La spécificité et l'originalité d'une analyse d'impacts de cette future voie rapide réside dans le fait qu'elle demeure encore au stade de projet, du moins dans le territoire à l'étude. Il sera donc intéressant de constater les changements de structures qu'elle a déjà provoqués simplement par son annonce, et ce qu'elle est susceptible d'entraîner par sa matérialisation dans l'espace. Les effets structurants et destructurants de l'A-70 sur le terroir revêtiront ainsi un caractère prévisionnel et conjectural tout à fait opportun pour évaluer le tort causé à l'activité agricole.

Par la même occasion, je serai à même d'éclaircir certains des aspects politiques et économiques qui entourent ce genre d'infrastructure en retraçant les enjeux sous-jacents à ce projet et la place de la protection de l'agriculture dans ce scénario.

NOTES ET REFERENCES (chapitre III)

- 1: Consulter les travaux de Philippe AYDALOT "Le rôle économique des autoroutes". Revue d'économie politique. vol. 75 no 6 (1965) pp. 1215-1224; Raymonde CARALP "Le rôle des autoroutes". Revue géographique de l'Est. vol XIII no 3 (juillet, sept. 1973) pp. 273-287; Michel FEVE "Bilan d'une politique autoroutière". Transports. no 238 (déc. 1978); Marie-Claire LEVESQUE-FORTIN Lien Rive-Nord Rive-Sud par l'île d'Orléans, étude d'impact sur le développement urbain. Québec: ministère des Transports, service des études, 1979. 128 p.; Gilbert SAINT-LAURENT "Impact de l'autoroute sur le milieu, étude..."
- 2: Consulter Antonia JARDIN, et Philippe FLEURY. La révolution de l'autoroute: l'autoroute dans la vie quotidienne des français. France: Fayard. 1973. (Collec. le monde sans frontières) 256 p.
- 3: Les dates principales qui ont marqué le début des grands travaux sont indiquées en annexe 3, tableau 1.
- 4: Voir l'annexe 3, tableau 2.
- 5: CONSEIL CONSULTATIF DE L'ENVIRONNEMENT DU QUEBEC. Localisation des corridors de transport. Québec: Conseil consultatif de l'environnement, juillet 1976. p. 11.
- 6: Consulter les articles de Jacqueline LEBRUN. "Le prolongement de l'autoroute 30. L'enjeu de promesses électorales". La revue municipale. (Montréal) vol. 59 no 4 (avril 1981). p. 6; Louise QUESNEL-QUELLET et Gilles BOUCHARD. "Les transports urbains à Québec". Recherches sociographiques. Québec. Dépt. de sociologie de l'université Laval. vol. 20 no 2 (1979). pp. 205-238; M.C. CORRE. "Plan Routier Breton". Oxygène. Bretagne. S.E.P.N.B. no 3 (avril 1979) p. 9.
- 7: Les définitions opérationnelles et les problèmes respectifs des autoroutes, et, des routes urbaines et intraurbaines, n'ont été précisés officiellement qu'en 1926 pour les premières, et 1967 pour les secondes (respectivement au Ve et XIIIe Congrès Mondial de la Route), soit à quarante ans d'intervalles. (A.G. BONNET. "Esquisse d'un historique des autoroutes dans le monde, en Europe et en France". Revue générale des routes et des aérodromes. (juillet-août 1979) pp. 46 et 69.

- 8: Quesnel-Ouellet et Bouchard. loc. cit., p. 230.
- 9: Saint-Laurent. loc. cit., p. 67.
- 10: Caralp. loc. cit., p. 274.
- 11: Alain BORET. "L'autoroute n'a plus la priorité". (référence incomplète)
- 12: Plassard. Les autoroutes et le développement régional. p. 15.
- 13: Ibid., p. 231.
- 14: Ibid., p. 24.
- 15: Il n'est pas dans mes propos de passer en revue toutes les définitions qu'on a prêtées à ces concepts. Plassard s'en est d'ailleurs chargé d'une façon assez rigoureuse et systématique. Je m'inspirerai de ses recherches.
- 16: Ibid., p. 192.
- 17: Prenons le cas du projet A-70 qui a, à sa manière, orienté l'aménagement des municipalités de St-Bruno, de Larouche, de Jonquière, de Chicoutimi et de La Baie, par une volonté (inscrite dans les Plans d'urbanisme depuis 1976) de créer et de relocaliser des zones industrielles et commerciales à proximité de cette artère. (Jean DESY et Madeleine MARY. "Le projet d'autoroute Alma-La Baie A-70. Effets structurants et impacts prévisibles sur les terres agricoles, le milieu urbain et périurbain". Le Sagamien. Chicoutimi, Laboratoires de géographie, Université du Québec. vol. 3 no 7 (sept. 1982) pp. 13-16.
- 18: Consulter les travaux de Daniel DESMEULES Impacts des autoroutes interurbaines sur la croissance des municipalités au Québec. Thèse présentée à l'École des gradués de l'Université Laval pour obtenir la maîtrise ès Arts (géographie). Québec. mai 1977. 126 p.; Benoît MASSICOTE. Les autoroutes et le développement économique: le cas du secteur tertiaire des villes satellites de Montréal. Québec: Dépt. de géographie, Université Laval. Thèse de maîtrise non publiée. 1982. 255 p.; Mario POLESE et Jean-Claude THIBODEAU. "Présentation

d'un cadre analytique permettant d'évaluer l'impact des autoroutes interurbaines..."

Ces auteurs ont évalué l'impact du réseau autoroutier sur la structure fonctionnelle des activités tertiaires et industrielles des villes satellites de Montréal, en rapport avec la force d'attraction de ce pôle.

Les résultats éclairent ou du moins montrent certaines tendances des transformations de ces deux secteurs. Les concepts de "proximité" et d'"accessibilité" ont servi de point d'ancrage aux analyses. Ils réfèrent à la modification du temps de parcours (la distance-temps) induite par la nouvelle voie de circulation pour se rendre d'un lieu à un autre.

Toutefois, les conclusions des auteurs doivent être utilisées avec prudence pour d'autres situations régionales, y compris la nôtre. Les tentatives de comparaison absolue pourraient s'avérer gratuites étant donné l'échelle de grandeur, la localisation et la structure économique même de la région métropolitaine.

19: Citons le cas de St-Jean-sur-le-Richelieu. Depuis l'ouverture de l'autoroute 35, en 1965, l'administration municipale a vainement tenté de résoudre un déséquilibre des composantes de la structure commerciale de la ville causé par cette autoroute. (Massicote, op. cit., pp. 134-165).

20: Massicote, op. cit.

21: Massicote a démontré que la structure commerciale à St-Jean favorise les succursalistes et les grands magasins par une croissance des centres commerciaux (qui possèdent, pour la plupart, leur siège social à l'extérieur du Québec).

Ce phénomène, explique-t-il est engendré et encouragé par la "subordination" issue de la généralisation de l'automobile.

De plus, les gérants de ces commerces se procurent 65% des services à l'extérieur de la localité alors que les marchands indépendants achètent 91% des services auprès des entreprises locales. Il existerait donc une extraversion de l'économie commerciale accentuée par la présence d'axes autoroutiers.

Et, ce sont surtout les capitaux étrangers qui gèrent les grandes surfaces commerciales en se réappropriant souvent l'initiative locale qui n'a pu payer les taxes, les prix de location des espaces commerciaux, ou, qui tout simplement ont acheté des terrains tenus sous spéculation et trop onéreux pour le marchand local afin d'y construire ces supers centres commerciaux.

(B. MASSICOTE. "Les autoroutes et le commerce interurbain dans la région de Montréal". Cahiers de géographie du Québec. vol. 27 no 71 (sept. 1983) p. 312)

- 22: Ce "comportement spatial" des usagers de la route a été signalé dans le cas des résidents des villes satellites de Montréal (Polèse et Thibodeau, op. cit.) et, des habitants de la Rive-Sud de Québec (Lévesques-Fortin, op.cit., p. 47).
- 23: Deux cas sont présentés par Desmeules: l'autoroute des Cantons-de-l'Est et l'autoroute des Laurentides, qui ont toutes deux, dans l'ensemble, eu des effets négatifs sur le tertiaire. Néanmoins, l'autoroute des Cantons aurait favorisé les localités à vocation touristique (tel Sutton), et l'autoroute des Laurentides aurait encouragé temporairement, après sa mise en service, le développement des équipements d'accueil (surtout des hôtels).
- 24: Lors de l'étude du projet d'une voie rapide entre Thetford-Mines et l'A-20, il a été démontré que les entreprises existantes ne supporteraient pas la venue de nouvelles industries amenées par la réalisation du projet. L'incapacité d'accroître leur production par manque de moyens financiers, d'espace, de marché et d'autres facteurs économiques, les P.M.E. n'auraient pu concurrencer de nouveaux compétiteurs et auraient périclité.
Quant à Asbestos Corporation, pour laquelle la voie rapide avait été pensée, la compagnie avait atteint le maximum de sa capacité de production en fonction du marché existant et potentiel. Des raisons d'ordre social ajoutées, le projet a été abandonné dans son ensemble. (Consulter André LECLERC. Etude d'impact économique d'une voie rapide entre Thetford-Mines et l'autoroute 20. Québec: ministère des Transports, direction des analyses, 1980. 163 p.; _____, "Abandon du projet de construction de l'autoroute de l'amiante". Journal Constructo. (s.l.) 18 février 1982. p. 22.
- 25: Cependant, on peut critiquer l'exubérance québécoise à ce sujet: "si les parcs industriels plus anciens sont pleinement occupés, les nouvelles zones et parcs industriels qui se sont ouverts avec la construction du réseau autoroutier le sont plus faiblement. Cependant, chaque municipalité jouissant d'un minimum de raccordement au réseau autoroutier songera à se doter d'une zone industrielle". (Lévesques-Fortin. op. cit., p. 111).
- 26: Soulevons le cas de Sorel qui s'est dirigée vers une spécialisation, et ceux de St-Jérôme et de Valleyfield qui ont plutôt diversifié leurs activités, et ce en fonction du nouveau rapport distance-temps avec la métropole montréalaise. (Polèse et Thibodeau. op. cit.).
- 27: Les études utilisées pour la rédaction de ce mémoire.

- 28: Saint-Laurent. "Impact de l'autoroute sur le milieu...", p. 68.
- 29: Plassard. L'autoroute et le développement régional. pp. 214-224.
- 30: Par exemple, le bilan de la destructuration causée par la Transcanadienne dans le comté de Lévis est le suivant: 100 fermes touchées dont 32 de façon importante (8 démolitions), 22 coupées en deux avec bâtiments isolés du reste de la terre, 18 perturbées qui ont dû arrêter leur activité. (Gaston POIRIER. Incidences spatio-économiques de la Transcanadienne dans le comté de Lévis. Mém. présenté à l'Institut de Géographie, Université Laval. Québec. avril 1971. 70 p.
- 31: Le terroir français est beaucoup plus affecté lors du passage d'une autoroute à cause des nombreuses parcelles de petites tailles qui le composent.
- 32: J. DUHEN. "Problèmes posés par l'emprise territoriale de l'autoroute A-25 Lille-Dunkerque, dans les régions agricoles traversées". Hommes et terres du Nord. no 2 (1969) p. 39.
- 33: Consulter Conseil consultatif de l'environnement du Québec. "Résumé des principaux facteurs intervenant dans la planification environnementale des corridors de transport" in Localisation des corridors de transport. p. 67.
- 34: A. BARRE et J. VAUDOIS. "Autoroutes et agriculture dans la région Nord-Pas-de-Calais". Hommes et terres du Nord. no 1 (1980) p. 48.
- 35: Consulter Denis GAUTHIER. Un rang devenu boulevard semi-urbain: la transformation du rang St-Thomas depuis la construction du boul. Talbot, Chicoutimi, province de Québec. Mém. présenté à l'Institut de géographie de l'Université Laval. Québec. sept. 1967. 68 p.
- 36: La destruction du paysage bocager en Bretagne suite à des opérations de remembrements est illustrée par PER RHUN "Destruction d'un paysage: protestations paysannes et réflexions théoriques". Hérodote. no 7 (1977) pp. 52-70.
Ce remembrement est loin de plaire à tous, notamment dans les zones périurbaines "ou l'individualisme paysan lié à des pratiques commerciales particulières, au développement de cultures spéculatives, et à l'insécurité entretenue par la menace urbaine, s'ajoutent aux espoirs de plus-values attachées à la vente des terrains à bâtir". (Barre et Vaudois. loc. cit., p. 50).

- 37: A Saint-André de Kamouraska (Québec), suite au passage de la Transcanadienne, les terres soustraites à l'agriculture représentaient une diminution réelle d'environ 1 500 à 2 000 balles de foin en moyennes; soit l'équivalent de 5 à 6 vaches laitières par exploitant. Des cultivateurs ont choisi de maintenir leur production laitière constante en diminuant les grandes cultures et en intensifiant les pacages nécessaires à l'élevage. D'autres ont préféré acheter de nouvelles terres. Dans tous les cas, les mesures prises n'ont pas permis d'obtenir des revenus similaires à ceux réalisés avant le passage de l'autoroute.
- (Consulter Denyse PELLETIER-LAPOINTE. L'impact socio-économique de la Transcanadienne à Saint-André-de-Kamouraska. Mém. de 1er cycle non publié. Dépt. de géographie de l'Université Laval. Québec. 1977. 54 p.
- 38: Se reporter à l'exemple de l'expropriation massive de Ste-Scholastique.

CHAPITRE IV*

L'A-70 ALMA-LA BAIE: BILAN DE SEIZE ANS DE DISCUSSIONS¹

4.1 LE TERRITOIRE A L'ETUDE

4.1.1 La délimitation géographique

Le territoire à l'étude couvre approximativement 1 800 ha du périurbain agricole de Jonquière. Il est borné à l'ouest: par le périmètre d'urbanisation défini par la ligne de transport d'énergie 735 KV d'Hydro-Québec; à l'est: par la limite administrative de la municipalité; au nord: par la limite du zonage agricole; au sud: par le rang VI précisément identifié par les rangs Saint-Benoît et Saint-Pierre (aujourd'hui le chemin St-Damien); de part et d'autre de la rivière-aux-Sables: par la limite du zonage agricole (carte no 1).

Ces limites ont été choisies pour les raisons suivantes: les terres cernées sont 1) incluses dans les limites du zonage agricole et sont donc protégées légalement 2) comprises dans le périmètre d'urbanisation, donc plus fortement susceptibles de disparaître 3) touchées par l'un ou l'autre des tracés discutés soit celui originel du MTQ au tré-carré ou la modification conjointe UPA-MAPAQ-MTQ.

* Voir notes et références en fin de chapitre, p. 84.

4.1.2 La qualité des terres

Dans une perspective régionale, ce que l'OPDQ identifie comme la zone rurale de Jonquière² comprend 3 840 ha dont 47% (1 800 ha) couvrent le territoire à l'étude.

Pour juger de l'aptitude de cette zone à une pratique agricole, référons-nous à l'interprétation pour l'aménagement intégré des ressources proposée par Jurdant et son équipe³. Concernant le potentiel agricole, Jurdant est parti des travaux de l'Inventaire Canadien des Terres (I.T.C. 1965) pour ensuite en venir à une méthode plus complète⁴. Ainsi donc, cet inventaire révèle que le potentiel agricole des terres est passablement bon avec seulement deux zones pauvres constituées de marécages et de crans rocheux (carte no IIa).

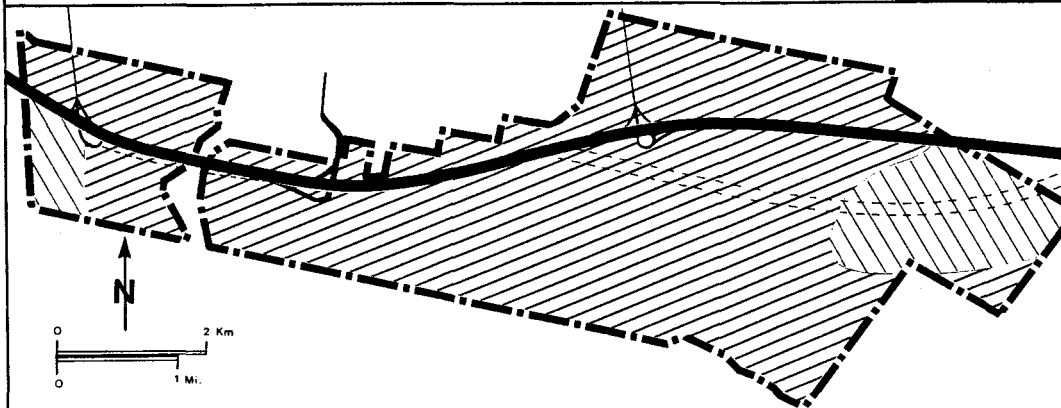
Le relief est plat, avec une pente modale de -3%, et les dépôts meubles épais. On y retrouve 90% de sols avec limitations qui restreignent quelque peu le choix des cultures ou imposent des mesures modérées de conservation (classe 2 selon l'Inventaire Canadien des Terres, 1965, carte no IIb). La contrainte majeure consiste en une surabondance d'eau, laquelle a été le plus souvent corrigée par un système de drainage souterrain installé par le producteur.

En plus, le ruisseau Deschênes avec son ravin d'une pente de 15 à 100% limite passablement son utilisation agricole. Par contre, le potentiel forestier s'avère excellent. A l'ouest de la rivière-aux-Sables, les conditions sont moins favorables, dues surtout au ravinement et à la présence de roche en surface. L'exploitation agricole s'en satisfait malgré tout.

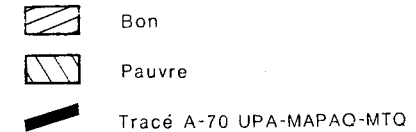
LE POTENTIEL AGRICOLE

DU TERRITOIRE ÉTUDIÉ (JONQUIÈRE)

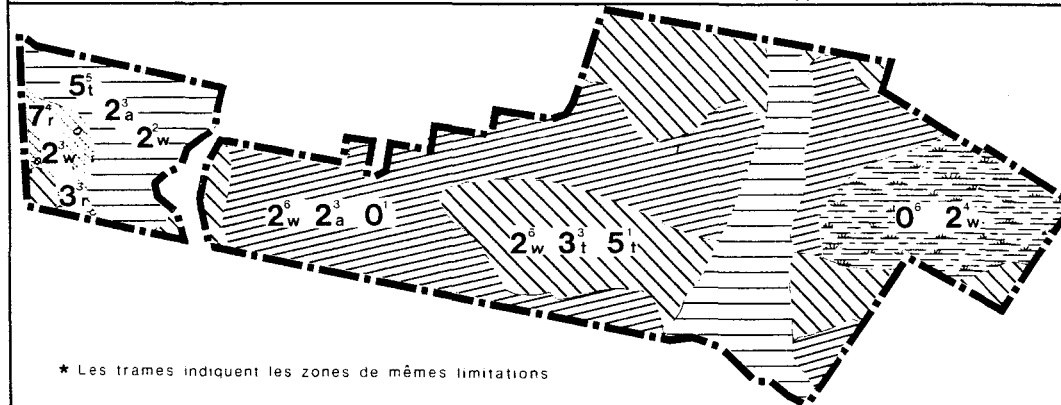
CARTE II



CARTE II a
INTERPRÉTATION POUR L'AMÉNAGEMENT
DE LA RESSOURCE AGRICOLE
D'APRÈS JURDANT



Source Jurdant et al. Inventaire écologique de la région
Sagouéy-La St-Jean, Vol II. Les systèmes écologiques.

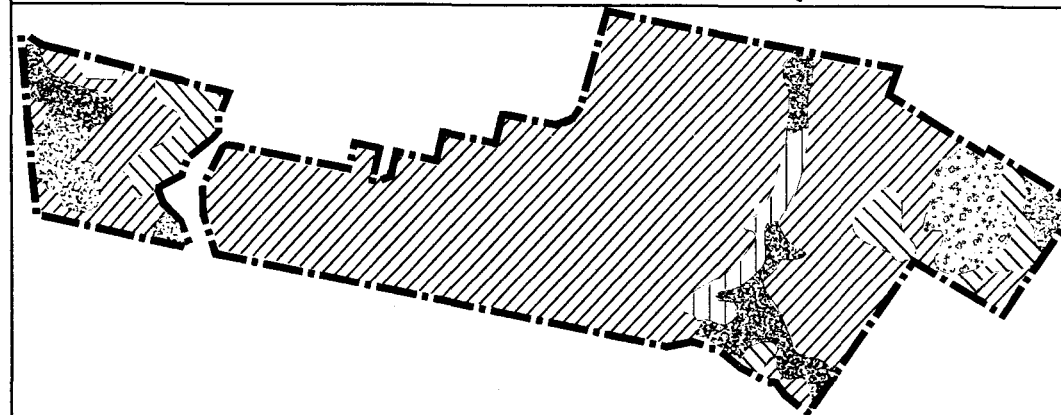


CARTE II b
POSSIBILITÉS DES SOLS POUR L'AGRICULTURE
D'APRÈS L'INVENTAIRE DES TERRES
DU CANADA ET JURDANT

- Classes: **2** Choix des cultures quelque peu limité
3 Limitations modérément graves
5 Seulement fourrages vivaces susceptibles
d'améliorations
7 Sols inutilisables pour les cultures et fourrages
0 Sols organiques

Sous-classes: **a** Aridité **t** Relief défavorable
r Sol mince sur roche **w** Excès d'humidité

Source Ibid. et. vol. I l'environnement et ses ressources. Identification,
analyse et évaluation. Annexe A-6.



CARTE II c
ZONAGE DES TERRES SELON LEURS POTENTIELS
D'APRÈS L'OPDO

Agriculture	Potentiels	Forêt
Aa	1, 2, 3,	Fa
Ab	4	Fb
Ac	5	Fc
	Zone à potentiel faible	

Source. OPDO. Carte intégrée. zonage des terres selon leurs potentiels
avec sols à réfléchir.

Fait à souligner, toujours selon Jurdant, le territoire étudié convient mal aux travaux d'ingénierie comme la construction de route. Egalement, la machinerie agricole lourde doit être utilisée avec prudence.

D'autre part, ces terres, toutes bien et intensivement exploitées (cotées 3 et 4 selon les Bureaux régionaux du MAPAQ)⁵ ont été classées en très grande partie potentiel Aa par l'OPDQ⁶: parmi le meilleur potentiel régional. D'ailleurs, aucun sol ne devrait être réaffecté sur le territoire étudié (carte no IIc).

C'est donc dire que le projet A-70 tranchera à vif dans une zone à potentiel agricole reconnu. En fait, les producteurs de cinq rangs sont menacés: rangs St-Benoît, St-Jean-Baptiste, St-François, et, les deux rangs les plus affectés St-Pierre et Ste-Anne. Les incidences de l'auto-route seront d'autant amplifiées qu'elle sectionne cet espace agricole périurbain déjà limité au nord par le tissu urbain, et au sud par le massif des Basses Laurentides. Considérant que ce territoire promet sur le plan agricole, quel intérêt peut-il y avoir à favoriser le projet?... Remontons le courant des années qui ont supporté l'idée de cette autoroute pour le développement de notre région.

4.2 DES ENJEUX POLITIQUES, ECONOMIQUES ET SOCIO-ECONOMIQUES

4.2.1 La naissance du projet

Suite à la Mission de planification économique régionale de 1969, le CRD (anciennement connu sous le nom de C.E.R.) souligne avec force dans sa synthèse de l'Esquisse du plan de développement:

"De ce qui a été dit du réseau urbain de la région, il découle que les liaisons entre la capitale régionale et les centres de services sont de première importance. L'axe Alma-Haut-Saguenay, tronc commun de ces liaisons, ressort comme une priorité."⁷

En 1971, le CRD réitère sa demande. La présence d'une voie rapide entre le Saguenay et le Lac-St-Jean unifiera les deux sous-ensembles régionaux en un tout économique, solutionnant du même coup la stagnation économique de l'époque. On mise sur la métropole régionale, en l'occurrence Chicoutimi, en accentuant son poids et son influence sur les autres centres. Et, on tente d'attirer des capitaux extérieurs à venir profiter de cette infrastructure d'envergure:

"L'organisation des circulations (des zones) dans cet espace doit tendre à mettre en relation les zones et les pôles (...) et doit ouvrir la région vers l'extérieur...

Pour la circulation des hommes et la meilleure disponibilité des services à l'ensemble de la population régionale, un réseau de communication doit irriguer la région (...) Le point de convergence doit être la capitale régionale, des communications rapides et aisées doivent exister entre celle-ci et les autres centres".⁸

/C'est moi qui souligne./

Cette idée plutôt originale dans les circonstances de crise énergétique des années '70 est aussitôt récupérée par le Parti Québécois qui en fait un de ses chevaux de bataille.

4.2.2 Une autre promesse électorale

Le Parti Québécois inclut ce développement autoroutier dans son programme de 1973, promesse électorale qui est reprise en 1976⁹. Le projet refait surface dans le discours inaugural de la session parlementaire

de l'Assemblée nationale à l'automne 1980¹⁰ et se profile à nouveau dans la campagne fédérale de 1984¹¹.

Sitôt son élection en '76, le gouvernement péquiste n'a pas tardé à remplir cette **obligation** contractée avec ses électeurs. En octobre de la même année, le MTQ recommande une étude de moindre impact environnemental sur la localisation du tracé. Deux firmes d'ingénieurs-conseils sont mandatées¹².

En juin 1977, une entente cadre Canada-Québec¹³ assure politiquement le financement: 26 millions\$ pour un premier tronçon Jonquière-Chicoutimi disponibles pour les cinq prochaines années, dont 15,6 millions\$ (60%) en provenance du MEER et 10,4 millions\$ (40%) du fond provincial. Cette somme s'avère modeste si on la compare à l'évaluation du projet d'environ 100 à 150 millions\$¹⁴. (Le MEER aurait débloqué 95,6 millions\$ en 1980)¹⁵.

L'entente cadre est révisée le 13 octobre 1981¹⁶. Elle prolonge l'accord jusqu'au 31 mars 1984 (délai présentement échu).

4.2.3 Etudes d'impacts et audience publique

Les études d'impacts sont déposées en 1978. Un an s'écoule. Le SPE autorise la construction du tronçon Jonquière-St-Bruno¹⁷. Plus tard, le MTQ réussit à arracher en douce au MENVIQ (S.P.E.) un permis de construction¹⁸ pour le tronçon boul. Talbot - rivière Chicoutimi - chemin de la Réserve, sur 5.5 km, en juin 1980 tout juste avant l'entrée en force de la Loi 90 sur la protection du territoire agricole dans la région.

En mars 1981, le MTQ décrète:

"un avis de l'intention du gouvernement de soustraire certains projets de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement visée dans la section iv.i article 31,6 du chap. I de la Loi sur la qualité de l'environnement"¹⁹

dont justement ce tronçon de 5,5 km de l'autoroute Alma-La Baie.

Entre temps, aucune consultation publique n'a été tenue même si certains organismes régionaux et ministres affirment le contraire:

"Ce tronçon (rivière-aux Sables, route 175) soulevait beaucoup d'opposition dans la région. Le MTQ, après consultation auprès de la population, en particulier les agriculteurs, a modifié son tracé"²⁰.

De même, le CRD rappelle à ceux qui préconisent une consultation auprès de la population que "cette démarche a débuté il y a douze ans (soit il y a seize ans, à ce jour), plus précisément avec la Mission de planification régionale"²¹. Le député ministre m. Marc-André Bédard ajoute:

"Nous sommes fermement décidés de répondre aux attentes de la région. (...) Les gens se sont exprimés et nous sommes décidés de passer rapidement à l'action. Rien ne nous arrêtera."/sic/²²

En fait, les agriculteurs n'ont pas été consultés. On ne leur a pas demandé leur avis, ils l'ont donné. (Je commenterai cet aspect dans les chap. VI et VII.) De fait, seuls les élus municipaux et quelques grands décideurs économiques de la région ont eu accès au "secret des dieux" tandis que des demandes d'audiences ont été répétées sans succès par des groupes de la population²³.

Un autre type de consultation dont pourraient se vanter les promoteurs du projet concerne cette fameuse concertation régionale à l'occasion du récent Sommet sur le développement et l'économie de la région. On y a pour ainsi dire **consacré** le projet A-70 dans sa réalisation intégrale d'Alma à La Baie dans le but primordial d'intégrer les principaux pôles économiques que représentent Alma, Jonquière, Chicoutimi et La Baie²⁴.

Enfin, il semble toutefois assuré que des audiences publiques seront tenues suite au dépôt des études d'impacts concernant les modifications de tracé (tracé UPA-MAPAQ-MTQ) et l'emplacement d'échangeurs et de bretelles de raccordement²⁵. Ces changements de tracé feront l'objet du point 4.3.

4.2.4 Les media: véhicules de l'idéologie dominante

Depuis le temps que le contentieux A-70 occupe les tribunes régionales, plusieurs intervenants ont émis leurs opinions et ont misé sur leur poids politique, économique et social pour la faire accepter par le grand public.

Les media ont joué un rôle prépondérant dans la diffusion de l'information transmise sur l'A-70 par ces leaders régionaux. (D'ailleurs, ils conservent encore cette fonction.) De surcroît, ils ont un effet sur l'opinion publique en ce sens qu'ils créent un climat favorable à l'une ou l'autre des idées défendues, soit celle des opposants ou des promoteurs du projet. Cela est d'autant plus important que la majorité des producteurs a été prévenue par leur intermédiaire²⁶.

Un dépouillement systématique de la presse régionale de 1978 à 1984 ajoute encore au passif du bilan par la partialité des media écrits²⁷. De la même façon, Gagnon(1982) a relevé la faible audience qu'a eue le F.O.P.A. (Front d'Opposition au Projet d'Autoroute)²⁸, et l'image négative projetée par les media sur ce groupe: "pelleteux de nuage, fossoyeurs d'autoroute". Je peux ajouter que même à l'égard du monde agricole, la mesquinerie a été de mise. A titre d'exemple, reportons-nous à une caricature parue dans le journal Le Quotidien et reproduite en annexe 7.

Il semble donc que les media ont tendance à vouloir imprégner de l'idéologie dominante la perception de la masse populaire. Cette dernière, ou du moins une partie d'elle, va ensuite jusqu'à réclamer de tels projets au risque même de perdre ce qu'elle possède:

"Grands travaux, ponts géants, tunnels, assèchements, aéroports, barrages, ces vocables d'airain écussonnent les portiques majestueux de notre époque, où le lyrisme même est technique. Le public qui les retrouve familièrement dans la typographie géante des journaux, leur fait confiance; sa foi est entière dans ces nécromanciens de la science, qui ont dressé la tour Eiffel, tranché Suez et Panama, (...)"²⁹.

et on pourrait ajouter: qui ont jeté sur l'Amérique de gigantesques tentacules autoroutières, érigé la Baie James, flanqué sur les rives du St-Laurent les Gentilly I et II...

Ainsi, l'information après analyse est filtrée et quelquefois biaisée par les émetteurs et les canaux de diffusion pour produire ce qui sera facilement recevable et acceptable par la plus grande majorité populaire réceptrice possible.

4.3 LE TRACE

4.3.1 L'itinéraire social et politique d'une autoroute

Le tracé initial³⁰ joint les villes de St-Bruno, Larouche, Jonquière, Chicoutimi et La Baie (carte no 1). Seul le tronçon Larouche-St-Bruno est un élargissement de la route 170. Le reste du tracé suit plus ou moins parallèlement cette dernière.

Dès 1978, la controverse éclate sur la pertinence de la localisation du tracé dans le secteur Jonquière. Les édiles municipaux reprochent à la future transrégionale d'éviter le centre-ville. De plus, le nombre insuffisant d'échangeurs marginaliserait encore plus la ville par rapport au trafic régional. Et, surtout, le tracé favorise la rivale Chicoutimi. On constate d'ailleurs, dans la première localité (Jonquière) que l'autoroute est surtout une voie de contournement et de desserte des zones résidentielles périphériques. Par contre, à Chicoutimi, il s'agit plutôt d'une future voie de pénétration intérieure que favorise l'état de rurbanisation avancée des terres agricoles³¹.

A côté de ce débat économique et politique, il y a celui de la protection des terres. Suite à une requête d'agriculteurs³², l'UPA et le MAPAQ logent conjointement une demande de relocalisation du tracé pour un court tronçon à la hauteur du rang St-Benoît. A la suite d'orageuses négociations, le MTQ cède; selon un calcul prospectif d'agronomes du ministère, la production des terres épargnées amortirait sur quinze ans le coût de l'autoroute³³. Peu après, les deux organismes reviennent à la charge. Ils exigent le déplacement vers le nord du tracé compris entre la

rue Panet et le chemin de la Réserve, sur une distance de 5 km. A leur avis, cette mesure réduit à une largeur acceptable le corridor de bonnes terres coincées entre les deux artères (70 et 170), et en toute logique, sacrifiées à moyen terme à l'urbanisation³⁴. Les agriculteurs sont exaucés le 19 avril 1979 grâce à une entente tripartite UPA-MAPAQ-MTQ.

Les élus de Jonquière, insatisfaits du tracé initial, désapprouvent davantage cette modification. Cela vient à l'encontre du plan d'aménagement du réseau routier qui prévoit l'extension de la rue Panet en direction est, et du boul. Mellon vers le sud tout droit vers la future usine Alcan à Laterrière³⁵. Le tracé coupe ces futures artères en plus de compromettre l'expansion à long terme du parc industriel et d'un vaste quartier résidentiel. La ville exige que le tracé originel au tré-carré soit complété par quatre échangeurs³⁶: de la Faïence, St-Hubert, Panet et Mathias. Notons aussi que le conseil de ville a officiellement défendu, de septembre à décembre 1981, une position alternative privilégiant la réaffectation de la route 170 à quatre voies divisées et une série d'améliorations au réseau routier municipal³⁷. Cela visait tout juste une remise en question du projet A-70:

"Nous sommes loin de croire qu'elle (l'A-70) permette de favoriser les communications et l'interdépendance des municipalités... ne serait-il pas souhaitable, pour le "développement régional" d'augmenter nos liens, par "une autoroute" avec les régions de Québec et Montréal? Et que dire du Moyen-Nord?"³⁸.

En novembre 1981, le MTQ propose officieusement l'arrêt de l'autoroute à la hauteur de La Ratière sur la route 170. De plus, le parachèvement du projet dans son ensemble est remis aux calendes grecques pour les tronçons La Ratière-St-Bruno et Chicoutimi-La Baie³⁹.

En décembre de la même année, les instances municipales de Jonquière soumettent une nouvelle proposition: une bretelle de raccordement non pas à La Ratière mais immédiatement accolée au quartier résidentiel à l'ouest de la municipalité. L'échangeur de la Faïence céderait la place à la bretelle ⁴⁰.

Enfin, une entente de principe ⁴¹ intervient entre le MTQ et les représentants de la ville. Annoncée officiellement le 31 octobre 1984 ⁴², elle traite des problèmes généraux du réseau routier jonquiérois et, concède une liaison rapide en périphérie de l'agglomération. Cette route sera divisée en deux voies pour le tronçon route 170-rue St-Hubert, accompagnées de deux sorties (échangeurs St-Hubert et Panet). De la rue St-Hubert vers l'ouest, il n'y aura qu'une seule chaussée avec pont sur la rivière-aux-Sables et étagement aux rangs St-Dominique et St-Jean-Baptiste. Le tronçon sera finalement raccordé à la route 170 dans l'axe de la rue de La Faïence. En outre, le ministre des Transports du moment, M. Michel Clair, s'engage à intervenir auprès de la Direction de la protection du territoire agricole dans le but de pouvoir aménager l'échangeur Mathias à la hauteur du rang Ste-Anne, lequel rejoindrait le boul. Melon ⁴³. Advenant un revirement de la décision du MAPAQ, les dommages à l'agriculture n'en seraient que plus considérables.

Voilà où en sont les variantes de construction de l'A-70. Le tracé officiel demeure la modification conjointe UPA-MAPAQ-MTQ avec soit:

- 1) une bretelle de raccordement de La Faïence-route 170, quatre voies du chemin de la Réserve à la rivière-aux-Sables, et deux voies de ce point à la route 170;

2) La poursuite de l'autoroute au-delà de Jonquière avec une bretelle de raccordement à la route 170 au lieu dit à la Ratière.

Ces deux options seront identifiées dans ce texte respectivement comme la VAR 1, et la VAR 2. Par ailleurs, les prochaines études d'impact environnemental dont il a été fait mention auparavant ont trait justement à ces variantes⁴⁴. Naturellement, dans le contexte politique régional le projet d'ensemble ne semble pas être oublié.

4.3.2 Les travaux de construction proprement dits

En cinq ans, près de 10 millions\$ ont été consacrés à l'A-70 par le Québec, incluant plus de 700 000\$ en plans et devis (tableau 3). Cela correspond à 32% des sommes investies (30 millions\$)⁴⁵ en améliorations diverses au réseau routier régional pendant la même période. De son côté, Ottawa a contribué pour 2 224 867\$ à ces travaux⁴⁶.

Ces sommes ont été investies sur le seul tronçon autorisé par le MENVIQ soit celui de 5,5 km de la route 175 (boul. Talbot) au chemin de la Réserve, situé intégralement sur le territoire municipal de Chicoutimi. Quant aux autres tronçons qui avaient été autorisés, les demandes devront à nouveau être formulées étant donné que les certificats de construction ne sont valides qu'à la condition que des travaux soient amorcés à l'intérieur d'une période d'un an à partir de leur date d'émission⁴⁷.

De 1983 à 1988, le MTQ prévoit dépenser 32 millions\$ pour le réseau routier régional. A ce montant, il faut additionner 16 millions\$ pour la construction de trois tronçons autoroutiers, du boulevard Talbot à la limite du Canton Kénogami.

TABLEAU 3ECHEANCIER DE LA CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE ALMA-LA BAIE (A-70)

ANNEES	TRAVAUX	SUBVENTIONS
1980-81	2 viaducs sur le boul. St-Paul	587 000 \$
1981-82	2 ponts sur la riv. Chicoutimi	3 056 000 \$
1982-83	du boul. St-Paul au chemin de la Réserve (en cours)	4 139 000 \$
1983-85	du boul. St-Paul au boul. Talbot	3 000 000 \$
<u>prévues</u>		
1985-88	de la rue St-Hubert à la route 170 (boul. du Royaume)	9 000 000 \$
1986-88	de la rue St-Hubert au Canton Kénogami	4 000 000 \$
1980-88	tronçon Jonquière-Chicoutimi	25 582 000 \$

Source: OPDQ. Document interne et non publié (1983).

Ce budget provisoire est établi depuis février 1983 par le provincial. Le MEER se retire de la course six mois après, en août 1983. L'ex-ministre fédéral, m. Jean-Luc Pépin, a décidé de la réaffectation des fonds encore disponibles à "d'autres projets routiers au Québec en vue de permettre à cette province de bénéficier des fonds avant la terminaison de l'entente"⁴⁸. Selon le ministre, cette position fait suite aux conclusions de l'OPDQ et du MTQ précisant que les travaux ne pourront se poursuivre avant 1987, compte tenu des modalités légales à entreprendre (audiences publiques, expropriations,...).

De fait, l'OPDQ dans un document interne et non publié sur les orientations de développement et d'aménagement du Saguenay-Lac-St-Jean confirme l'attitude du ministre:

"Bien que la construction de cette autoroute ait déjà débuté, il y a lieu de réviser ce projet en fonction des perspectives nouvelles engendrées par la hausse des coûts d'utilisation de l'automobile et l'amélioration du transport en commun. L'amélioration des routes existantes entre La Baie et Alma pourraient bien être une alternative moins coûteuse et satisfaisante du point de vue des besoins en infrastructure de transport routier. Les sommes ainsi libérées pourraient être avantageusement utilisées à d'autres fins"⁴⁹. /sic/
/C'est moi qui souligne./

Les élites locales, quant à elles, préconisent toujours la construction du projet dans son ensemble. Elles réclament des députés fédéraux et provinciaux de la région que la promesse faite soit tenue jusqu'au bout.

De toute façon, le provincial entend bien d'une manière ou d'une autre prodiguer les mêmes efforts consentis jusqu'à présent pour finaliser

l'autoroute⁵⁰. Néanmoins, il semble, d'après la députation provinciale régionale, que le projet initial perdra de son ampleur ou en tout cas sera retardé à long terme compte tenu des nouvelles restrictions budgétaires suite au retranchement de la subvention fédérale.

En résumé, au sein même du gouvernement provincial, certains ministères ou leurs représentants ne s'accordent pas sur la pertinence du projet A-70 pour la collectivité sagamienne. Quant au fédéral, il ne souffre plus de délais de construction et transfère les sommes prévues par son ministère dans d'autres régions du Québec aux prises avec des problèmes de réseau routier. Pour l'instant, les travaux sont donc au temps mort. Et il est probable que le projet connaîtra son dénouement lors des audiences publiques promises par la S.P.E.

4.3.3 L'emprise directe

Malgré les aléas politiques et économiques qui conditionnent l'A-70 à perdre l'envergure du projet initial Alma-La Baie, indiquons tout de même ce que serait l'emprise du tracé à l'échelle régionale selon la modification UPA-MAPAQ-MTQ (tableau 4).

Plus de la moitié du tracé traverse un territoire protégé par la Loi 90: au total, environ de 319 à 383 ha sont directement grugés. A Larouche, la localisation du tracé en zone forestière implique un impact nul pour l'activité agricole. A St-Bruno aussi l'emprise est amoindrie: l'autoroute élargit la route 170 sur près de 3 km, et seulement 400 mètres coupent des terres zonées "vertes" (carte no I).

TABLEAU 4**EMPRISE DIRECTE DE L'AUTOROUTE 70 SUR LES TERRES AGRICOLES D'ALMA A LABAIE**

(Tracé UPA-MAPAQ-MTQ)

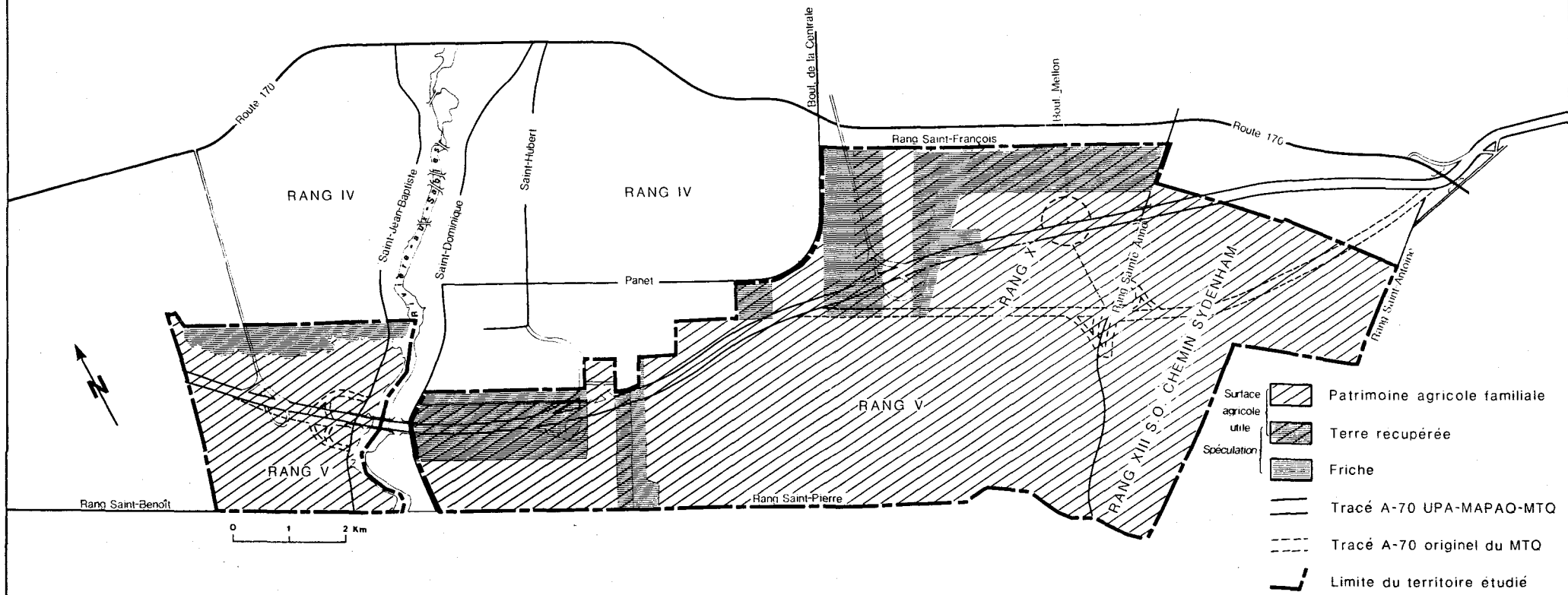
Terres zonées agricoles d'après la Loi 90					
	A	B	B/A	Bx9 ha	Bx10; Bx12 ha
Municipalités	Longueur ¹ du tronçon (km)	km ¹ d'autoroute	% des km	Expropriation ² selon le MTQ	Expropriation ³ selon l'UPA
La Baie	9,5	8,5	89%	76,5	85 à 102
Chicoutimi	10,8	4,5	42%	40,5	45 à 54
JONQUIERE	16,2	13,6	84%	122,4	136 à 163,2
Larouche	13,2	-	-	-	-
St-Bruno ⁴	3,5	3,5	- ⁴	16,55 ⁴	19,5 à 22,6 ⁴
TOTAL	54,3	31,9	59%	287,1	319 à 382,8

1. Distances calculées au curvimètre
2. La largeur minimale d'une autoroute est de 90 m selon les normes de construction du MTQ, soit 9 hectares par kilomètre d'autoroute.
3. Selon une estimation de l'UPA, une autoroute prend de 10 à 12 ha par kilomètre (voir le Mémoire présenté au MTQ Autoroute Alma-La Baie, tronçon Jonquière-LaBaie. Chicoutimi. 1er nov. 1978. p.1)
4. Il faut noter que l'autoroute sera l'élargissement de la route 170 sur 3 km et seulement 0,4 km sera situé entièrement en zone agricole. Les calculs tiennent compte de ces deux observations.

UTILISATION DU SOL ET TENURE DES TERRES

CARTE III

SANS AUTOROUTE 70
MUNICIPALITÉ DE JONQUIÈRE



Source: Entrevues auprès d'agriculteurs de Jonquière 1982-83-84, Bureau d'enregistrement du Québec-Actes de propriété, Nouveau Grand Rôle 1984-Ville de Jonquière.

Conception: Madeleine MARY

Dessin: Michel LEBLANC

U.Q.A.C. 1985

Les secteurs les plus litigieux correspondent à ceux où le tracé a été fortement discuté ou n'est pas encore définitif, soit les municipalités de Jonquière et de La Baie. Attardons-nous à Jonquière, l'aire d'étude.

Dans cette ville, l'impact est majeur avec 84% du tracé qui tranche littéralement la zone "verte". Sur une longueur de 16,2 km, on peut estimer à 122,4 ha la superficie qui sera recouverte par le bitume, voire de 136 à 163 ha selon l'UPA.

Si on regarde spécifiquement à l'intérieur des limites proposées pour le territoire à l'étude, il y a une emprise directe⁵¹ d'à peu près 68,1 ha (VAR 2) selon les normes du ministère. En supposant que la VAR 1 soit retenue, l'emprise baisse à environ 59 ha.

Cette appropriation de l'espace est considérable vu seulement les 3 840 ha de terres arables disponibles à Jonquière.

CONCLUSION

A nouveau, l'hypothèse (1) est confirmée. En fait, je peux d'ores et déjà certifier que le projet A-70 répond aux intérêts de groupes sociaux dominants étroitement liés à l'establishment politique local, régional et provincial. Il est également permis d'associer l'idée de ce développement aux intérêts marchands et industriels, lesquels ont toujours été manifestement présents dans le Conseil d'administration et les assemblées et colloques du C.R.D.

De plus, la justification des échangeurs par la ville de Jonquière est en relation directe avec la grande entreprise (Alcan, Price, Papier Cascade). On relève par ailleurs des anticipations douteuses des besoins industriels de la PME par une volonté d'agrandir le parc industriel, près de l'échangeur Panet. (A ma connaissance, aucune étude de ces besoins n'a été réalisée ou, en tout cas, n'a été divulguée officiellement.) Le même phénomène se produit à l'échelle régionale lorsqu'on regarde le Schéma d'aménagement du Haut-Saguenay publié en 1978 et les Plans d'urbanisme conçus depuis ces quelques huit dernières années⁵².

Dans un même ordre d'idées, cette intégration de l'A-70 aux Plans d'urbanisme régionaux démontre à quel point le projet dans ses multiples phases opératoires a déjà influencé l'attitude et le comportement des individus, précisément des planificateurs urbains et de leurs dirigeants, dans l'utilisation de l'espace qu'ils font et prévoient. Le projet semble donc déjà ancré dans la pratique de l'aménagement. Et l'entêtement de Jonquière pour le maintien du tracé originel illustre nettement cette situation. Ce constat reprend sous une autre écriture, et appuie en fait la troisième hypothèse qui souligne entre autres l'équivoque du projet: son arrêt ou sa poursuite compte tenu des "précédents qui précèdent".

D'un autre côté, l'intervention de l'OPDQ, pour une remise en question du projet dans son ensemble en regard de sa non conformité avec les besoins de la collectivité en matière d'infrastructure routière, indique un changement des orientations de développement dans ce domaine. Peut-être est-ce l'ombre d'une nouvelle optique de développement que la

priorité sur le transport en commun illustre d'une certaine façon. Cette remarque va rejoindre l'hypothèse (2) sur le changement de discours idéologique de développement susceptible d'émerger dans la polémique des grands travaux autoroutiers.

Un dernier aspect à soulever concerne la dislocation inévitable de l'espace agricole. Les requêtes d'agriculteurs et de l'UPA et du MAPAQ prouvent en quelque sorte le peu d'intérêt montré par le MTQ et le conseil de ville de Jonquière pour amoindrir l'impact du projet sur cette activité économique. A mon avis, l'emprise directe s'avère déjà une tranchée vive au territoire agricole et cette morsure risque fort de s'infecter: l'autoroute et la route 170 forment un véritable étau qui enserre une grande étendue de terres. En fait, aucune étude exhaustive n'a été effectuée sur cet impact secondaire de l'autoroute. Essayons de poser les premiers jalons d'une telle analyse dans les chapitres suivants.

NOTES ET REFERENCES (chapitre IV)

- 1: Voir une synthèse de ce bilan en annexe 5.
- 2: Cette zone comprend les municipalités de Jonquière, du Lac Kénogami, de Larouche, de Shipshaw, de St-Ambroise, de Bourget (St-Charles-Borromée), et de Bégin.
(O.P.D.Q. La problématique du Saguenay-Lac-St-Jean, région 02. Québec: Office de Planification et de Développement. 1978. pp. 79-110.
- 3: Michel JURDANT, et J.L. BELAIR, J. BEAUBIEN. Inventaire écologique de la région Saguenay-Lac-St-Jean. Les systèmes écologiques. Ottawa: Agriculture Canada, Institut de la recherche sur les sols, direction de la recherche, 1976.
(Carte) 1:125 000 (2 feuillets, imp. coul., fr.-ang.)
Idem. L'environnement et ses ressources: identification, analyse et évaluation. Québec: Centre de recherche forestière des Laurentides. 1972. vol. I Rapport d'information Q-F-X-31.
Idem. Les systèmes écologiques. Régions écologiques A, D, H et J. vol. II série: Carte écologique de la région du Saguenay-Lac-St-Jean. Notice explicative, Québec: Centre de recherche forestière des Laurentides. 1972.
- 4: La classification utilisée par Jurdant est insérée en annexe 4.
- 5: Consulter la carte du Ministère de l'Agriculture du Québec. Evaluation de l'intensité d'exploitation des milieux agricoles. Québec: min. de l'Agriculture, bureaux des Laboratoires régionaux, Aménagement du territoire, en collaboration avec l'OPDQ. 1979. 1:50 000 (feuillets 22D/6E 22D/6W, photostat, 62 x 92 cm, proj. transverse mercator, fr.).
- 6: Consulter la carte de l'OPDQ. Carte intégrée: zonage des terres selon leurs potentiels, avec sols à réaffecter. Québec: Office de Planification et de Développement, études et inventaires bio-physiques du Québec, 1970.
1:50 000 (feuillets 22D/6E 22D6/W, photostat, 58 x 40 cm, proj. transverse mercator, fr.).
- 7: CONSEIL ECONOMIQUE REGIONAL DU SAGUENAY-LAC-ST-JEAN. Proposition de zone spéciale pour le secteur Haut-Saguenay-Alma. Document soumis à l'OPDQ, Jonquière. 1971. p. 38.

- 8: Ibid., p. 89.
- 9: Madeleine PLOURDE et ali. "L'autoroute no 70 Nécessité ou chimère?" Protée. Chicoutimi: Dépt. des Arts et Lettres université du Québec, vol. VIII no 2 (été 1980) p. 93.
- 10: _____. "Brassard explique le discours. L'autoroute Alma-LaBaie en relief". Le Quotidien (Chicoutimi). 8e année. no 32. (7 nov. 1980) p. A-1.
- 11: André Harvey candidat conservateur élu dans le comté de Chicoutimi s'est engagé à faire avancer le dossier sur l'autoroute Alma-LaBaie. (Ann QUELLET. "On a promis des choses, on va tenir parole - André Harvey". Le Réveil à Chicoutimi. vol. 7 no 14 (5 sept. 1984) p. 3.
- 12: Pour le tronçon Jonquière-LaBaie: la firme Tremblay-Rinfret-Tremblay-Lanthier et associés. Pour le tronçon St-Bruno-Jonquière: la firme Lemieux-Morin-Bourdage-Doucet-Simard et associés.
- 13: Entente auxiliaire Canada-Québec sur les axes routiers prioritaires. 22 juin 1977.
- 14: _____. "Absence de crédit pour l'autoroute 70. Bédard fait valoir le contexte peu favorable". Le Quotidien. 7e année. no 180 (27 mars 1980) p. A-3.
- 15: André BRASSARD. "Au cercle de presse. Marcel Lessard s'en prend aux députés péquistes". Le Quotidien. 7e année. no 226 (22 mai 1980) p. A-5.
- 16: Entente auxiliaire Canada-Québec sur les axes routiers prioritaires. Révision no 13. Annexe B. 13 octobre 1981.
- 17: Lettre du ministre m. Marcel Léger, Environnement Québec, adressée au Comité de Protection du Patrimoine, le 4 déc. 1979. (document in édit)

- 18: Québec (gouv.). Gazette officielle du Québec. 113e année. no 17. p. 6 059 (25 avril 1981); 113e année no 28 p. 8 267 (11 juillet 1981).
- 19: Ibid.
- 20: Marcel Léger. loc.cit., extrait.
- 21: Bertrand TREMBLAY. "Québec néglige les ententes signées". Le Quotidien. 7e année no 188 (5 avril 1980) p. A-5.
- 22: _____. "Autoroute 70, premier déblocage". Le Progrès Dimanche (Chicoutimi). (15 juin 1980).
- 23: Benoît MUNGER. "Autoroute Alma-LaBaie. Pas d'audiences publiques concernant le tronçon boul. Talbot-rivière Chicoutimi". Le Quotidien. 8e année no 223 (4 juillet 1984) p. 3.
- 24: Une résolution en ce sens a été faite à la Table "concertation et pouvoir régional" lors du Sommet, tenu les 2, 3 et 4 mai 1984. Télédiffusé entièrement sur le réseau de Radio-Québec.
- 25: Suite à une entrevue téléphonique avec des responsables du MTQ à Québec et du Bureau des audiences publiques du Québec (le 20 mars 1984), on me disait que le S.P.E. était à compléter le devis nécessaire à la réalisation de l'étude de moindre impact environnemental. Au cours de l'été, on devait procéder à celle-ci par mandat auprès d'une firme privée ou encore utiliser les ressources internes du ministère. On m'affirmait enfin la tenue inévitable d'audiences publiques, possiblement en 1985 après le dépôt de l'étude d'impact. Cependant, à ce jour les mêmes sources indiquent un retard de 6 mois dans ces procédures dû aux mésententes entre les élus de Jonquière et les propositions du MTQ.
- 26: Entrevues auprès d'agriculteurs de Jonquière. Voir chap. VI.
- 27: Recension des articles parus sur le projet A-70 depuis 1978 dans Le Quotidien, Le Progrès Dimanche, Le Réveil à Jonquière et Le Réveil à Chicoutimi.

- 28: Ce front d'opposition regroupe sept organismes: le Comité de Protection du Patrimoine, les syndicats CSN et FTQ, les Comités d'environnement d'Alma et de Chicoutimi, Environnement-Jeunesse (ENJEU), CHOC-MF et d'autres sympathisants à titre individuel.
- 29: Pierre DEVAUX. Les grands travaux Paris: Presses Universitaires de France. 1983. (COTI. Que sais-je? no 105) p. 5.
- 30: Variante retenue en 1978 par le MTQ suite aux deux études de localisation du tracé de moindre impact environnemental.
- 31: Consulter J. Désy et M. Mary "Le projet d'autoroute 70 Alma-LaBaie, effets structurants et impacts prévisibles..." pp. 8-9.
- 32: Trois agriculteurs ont formé le Comité de Protection des Terres Agricoles en 1978 afin de défendre leurs terres qui étaient directement menacées par le tracé initial du MTQ.
- 33: Entrevue réalisée en août 1983 dans le cadre du projet de recherche "Appropriation socio-spatiale du territoire régional: le cas de l'autoroute Alma-LaBaie".
- 34: "que le tracé proposé soit déplacé vers le nord, (...) L'autoroute étant perçue comme la limite Sud de l'urbanisation, une telle modification permettrait de récupérer, ou du moins, de protéger près de 500 acres en culture et drainées souterrainement (...)" /sic/
(Jean-Claude BERGEVIN. Commentaires sur l'étude environnementale de la firme d'ingénieurs-conseils Tremblay-Rinfret-Tremblay-Lanthier et associés. Dossier autoroute 70, tronçon Jonquière-LaBaie. Jonquière: ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec. 23 oct. 1978. p. 3.
- 35: Consulter Ville de Jonquière. Plan d'urbanisme. Jonquière: Services techniques de la ville de Jonquière. règlement no 407, sept. 1982, 57 pages, 5 annexes.
annexe 5: Concept d'organisation de l'espace. Plan no U-P018-82-1-2 1:10,000.
- 36: Ibid.
La justification des échangeurs par la ville est retranscrite en annexe 6.

- 37: Consulter Ville de Jonquière. Projet autoroute 70. Autoroute Chicoutimi-Jonquière, opinions et revendications de ville de Jonquière. 24 sept. 1981, modifié le 20 oct. 1981, 10 p.
- 38: Ibid., p. 6.
- 39: Entrevue auprès du responsable du bureau d'urbanisme de la ville de Jonquière, août 1982.
- 40: Ibid.
- 41: _____ . "Réseau routier. Jonquière et le ministre en viennent à une entente". Le Quotidien. 11e année no 26 (1er nov. 1983) p. 4.
- 42: Je rappelle que cette date correspond à la fin de l'entente cadre Ottawa-Québec concernant le financement du projet.
- 43: _____ . "Une grande victoire pour Jonquière. Le réseau routier de Jonquière sera complètement amélioré". Le Réveil à Jonquière. (2 nov. 1983) p. 5.
- 44: Voir la note no 25.
- 45: OPDQ. Document interne et non publié (1983).
- 46: Lettre du ministre Jean-Luc Pépin, Transports Canada, adressée à m. Marcel Dionne, député fédéral de Chicoutimi, reproduite intégralement sous le titre "Les députés fédéraux accusent Québec d'avoir violé l'entente de l'autoroute Alma-LaBaie". Le Quotidien 10e année no 270 (22 août 1983) p. 9.
- 47: Décision rendue par l'application de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement.
- 48: Lettre du ministre Jean-Luc Pépin, extrait.
- 49: OPDQ. Document interne et non publié (1983).

- 50: Gilles LALANCETTE. "Autoroute Alma-LaBaie. Québec fera cavalier seul". Le Quotidien 10e année no 272 (24 août 1983) p. 4.
- 51: Echangeurs exclus. Calculé au curvimètre. Considérer une largeur de 90 m selon les normes du MTQ pour la VAR 2, et une largeur réduite à 40 m pour la section à l'est de la rivière-aux-Sables pour la VAR 1 (l'A-70 n'aura que deux voies à cet endroit).
- 52: Désy et Mary. "Le projet d'autoroute 70 Alma-LaBaie. Effets structurants et impacts prévisibles..." pp. 11-16.

CHAPITRE V*

EBAUCHE D'UN CORRIDOR D'IMPACTS SECONDAIRES

L'emprise directe du tracé autoroutier est sans doute l'impact le plus tangible et le plus facilement mesurable. Les transformations qu'elle induit de part et d'autre s'avèrent par contre moins perceptibles quoique souvent davantage préjudiciables pour les activités qui y opèrent.

Dans le cas du projet A-70, il devient impérieux de connaître cet impact sur les terres adjacentes au tracé. Pour dégrossir une première zone, deux groupes d'intervenants ont été consultés: la ville de Jonquière par le biais du Plan d'urbanisme et de son service technique, et le ministère de l'Agriculture par l'entremise des officiers régionaux. La perception de chacun sur l'organisation spatiale du secteur touché a permis de déduire la création d'une enclave agricole vouée à l'urbanisation d'ici quelques années.

Rappelons brièvement les deux variantes de tracé retenues pour l'analyse:

VAR 1: tronçon autoroutier raccordé à la route 170 dans l'axe de la rue de la Faïence;

* Voir notes et références en fin de chapitre, p. 108.

VAR 2: poursuite du tronçon autoroutier au-delà des limites municipales jonquiéroises, raccordé à "La Ratière" (carte no I).

Bien sûr, la VAR 2 provoquera une plus grande destruction de l'espace agricole, et davantage de nuisances pour les entreprises voisines. L'impact des deux variantes diffère essentiellement dans la partie ouest du tronçon, à la hauteur des rangs St-Jean-Baptiste et St-Benoît. Le choix de la VAR 1 provoquera peu de bouleversements dans cette zone. Les principales terres menacées seront encore accessibles pour leur propriétaire, tout comme dans le cas de la VAR 2: il y aura étagement de l'autoroute au-dessus des chemins.

Par contre, la deuxième variante coupera plusieurs fermes en deux, notamment celles qui s'étendent sur les rangs V et VI (Canton de Jonquière). Les commentaires qui vont suivre appuieront surtout sur les effets de cette VAR 2 compte tenu des nombreux préjudices qu'elle induira¹.

Présentons donc la perception de la ville de Jonquière et celle du MAPAQ des effets secondaires de l'autoroute sur les terres agricoles.

5.1 LE PLAN D'AMENAGEMENT DE JONQUIERE

A plusieurs reprises, des bribes de ce plan ont été glissées dans le texte. Elles correspondent à la spatialisation des comportements dominants (des édiles municipaux) en matière d'aménagement de l'espace et, témoignent, à leur façon, du rôle économique attendu de la future autoroute. Reprenons-les succinctement².

- le périmètre d'urbanisation: L'A-70 servira de limite sud à l'étalement urbain; pas étonnant que l'administration ait lutté farouchement pour le tracé originel qui procurait une banque de terrains pour les développeurs. D'ailleurs, cet espace n'est-il pas destiné à l'expansion industrielle et résidentielle, notamment en insistant sur l'agrandissement du parc industriel en bordure de l'autoroute?
- le réseau routier: L'ensemble du réseau devrait dorénavant s'articuler en fonction de cet axe majeur de circulation. Le nombre d'échangeurs requis sera d'autant justifié³ qu'ils favoriseront l'accessibilité aux différents centres d'emplois et quartiers de la ville. L'Alcan serait une privilégiée puisqu'on évoque le nom de cette entreprise comme mobile à la création de l'échangeur Mathias (le plus contestable et contesté du point de vue de la protection des terres) et que l'on projette la prolongation du boul. Mellon en direction de son futur complexe à Laterrière.

Somme toute, la volonté municipale se traduit par un tracé qui confortera les fonctions urbaines emprisonnant une étendue de terres propices à leur accueil, dans une vingtaine d'années environ. Voici à combien peut se chiffrer cette amputation de l'espace agricole.

5.1.1 La création d'une enclave agricole

Rappelons que la modification UPA-MAPAQ-MTQ recule le tracé originel vers le nord éparquant ainsi 58 ha et six fermes sur les dix initialement destinées à disparaître. Cela réduit à approximativement 499,4 ha (4,5 km²) l'empiètement urbain probable dans le cas de la VAR 1,

et à 549,1 ha (5,5 km²) selon la VAR 2 (tableau 5). Cela signifie une appropriation de 28% à 30% du territoire à l'étude (vaste de 1 800 ha) et d'environ 14% de la zone rurale de Jonquière (composée de 3 840 ha). Pourtant, les édiles municipaux de Jonquière s'obstinent à dire qu'avec le tracé au tré-carré "la portion du territoire réservée pour l'autoroute minimise l'impact vis-à-vis le territoire agricole en sectionnant le moins possible des terres (...)"⁴/sic/. En effet, il y aurait moins de lots coupés de biais avec le tracé originel. Cependant, la perte globale en superficie exploitée atteindrait un chiffre supérieur et le morcellement des terres serait d'autant aggravé.

Poursuivons avec l'utilisation actuelle du terroir sans autoroute et ce qu'il en sera à priori avec l'infrastructure i.e. sans tenir compte des attitudes et comportements prévisibles des agriculteurs.

5.1.2 Utilisateurs et utilisation du sol

Il est intéressant d'insister sur l'occupation du sol en fonction de ses utilisateurs immédiats. Cela permet d'évaluer d'une certaine façon la quantité des terres agricoles utiles, et de **mesurer** plus exactement l'impact du projet A-70.

J'ai ainsi distingué:

- 1) les terres exploitées et détenues par des propriétaires fermiers depuis "x" années, constituant un patrimoine familial (surface agricole utile: S.A.U.);

TABLEAU 5
UNE ENCLAVE AGRICOLE¹

Impact du projet A-70 à l'intérieur du territoire à l'étude, Jonquière

		VAR 1	VAR 2
Territoire à l'étude (TE)		1 800 ha	1 800 ha
	Tracé originel	557,4 ha 30,1% /TE	607,1 ha 33,7% /TE
ENCLAVE ² (EN)	Tracé modifié	449,4 ha 27,7% EN ₁ /TE	549,1 ha 30,5% EN ₂ /TE
ZONE EPARGNEE		58,0 HA	58,0 HA

1. Calculs effectués au planimètre

2. L'emprise directe du tracé est incluse dans ces calculs, échangeurs compris, à l'exception de l'échangeur Mathias encore objet de discussions.

- 2) les terres récupérées pour l'agriculture dans le cas de producteurs locataires d'ex-agriculteurs ou de propriétaires urbains (surface agricole utile: S.A.U.);
- 3) les terres en voie de **suburbanisation**⁵, d'assimilation à la ville, en friche, nonobstant la Loi 90 qui vise à freiner ce mécanisme.

Par la même occasion, cette classification donne des indices révélateurs des mouvements spéculatifs pris au sens large. Gauthier (1967) explique qu'"il y a spéculation lorsque le propriétaire d'un terrain ne possède pas ce terrain à cause de son utilité présente mais parce qu'il lui prévoit dans un avenir plus ou moins rapproché une utilisation plus rentable que celle faite actuellement"⁶. Il différencie six types de spéculation⁷ dont quatre sont transposables à notre situation:

- 1) "Spéculation pure sans utilisation présente": terrain abandonné ou en friche.
- 2) "Spéculation avec utilisation temporaire": terrains loués à bas prix pour une courte période, le plus souvent au fermier voisin (grande culture, pâturage amélioré ou non). Selon Gauthier, cette pratique amortirait les frais d'immobilisation de capital payés par le propriétaire.
- 3) "Spéculation avec une faible partie utilisée et construite": lots entiers achetés par des urbains construits en bordure de la route seulement, et le reste demeure à l'abandon.
- 4) "Terrains tenus pour revente": terrains acquis par des entrepreneurs en construction, en bordure de la ville à la limite du zonage agricole.

Pour des raisons de confidentialité, il a été opportun de regrouper ces quatre types en un seul afin de pouvoir reporter l'information sur carte. J'avertis toutefois qu'il s'avérerait arbitraire d'associer automatiquement cette spéculation au projet autoroutier. De laborieuses fouilles au Bureau d'enregistrement du Québec⁸ ont révélé qu'une très grande majorité des terres achetées par des urbains et dites en spéculation ont été acquises aux alentours de 1971, justement au moment où le C.R.D. faisait des pressions sur le gouvernement provincial pour le projet A-70. De là à corréler étroitement et positivement ces faits, il y a un pas que je ne saurais franchir sans devoir pousser plus loin cette hypothèse. Je laisse à d'autres le soin de le vérifier.

Voyons comment se répartissent ces utilisations du sol actuellement, et ensuite, les pertes encourues avec la construction autoroutière (carte no III).

5.1.2.1 Le scénario sans autoroute

D'un premier coup d'oeil, on constate l'étendue des terres agricoles exploitées qui composent 92% (1,660 ha) de l'ensemble du territoire dont la plupart des champs appartiennent à des agriculteurs pratiquants (79,8%).

La récupération de lots s'avère considérables (223 ha) et surprenante, surtout lorsqu'on connaît l'insuffisance des terres disponibles et à bon marché du secteur. En effet, la suburbanisation jumelée à la spéculation a fait croître les prix au-delà de ce que peut s'offrir le producteur. Ces terres seraient vouées à l'abandon sans la détermination

de fermiers voisins de les garder et de les remettre en valeur. Ils consolident ainsi leur entreprise par le fait qu'ils en disposent à leur avantage.

Au travers de ces lots viabilisés s'en glissent d'autres envahis par la broussaille: près de 140 ha soit 7,8%. Parmi cela, on retrouve d'anciennes fermes dont les propriétaires, agriculteurs et ex-agriculteurs, ont quitté la profession pour des raisons de santé, d'âge, de manque de relève, ou encore, ont vendu ou loué à des parents.

En résumé, on remarque la volonté d'utiliser au maximum, dans la mesure de ses moyens, les terres pour des fins agricoles. Les terres en spéculation représentent 20,2% du potentiel agricole total. Cependant, cela n'arrête pas les élans des producteurs pour utiliser une bonne proportion de ces terres d'autant plus que la Loi 90 assure pour l'instant leur protection pour usage exclusivement agricole. Cela empêche, par contre, des investissements nécessaires à leur amélioration. De plus, avec l'autoroute, les règles du jeu risquent de changer car le dézonage serait rendu possible.

5.1.2.2 Le scénario avec autoroute¹⁰

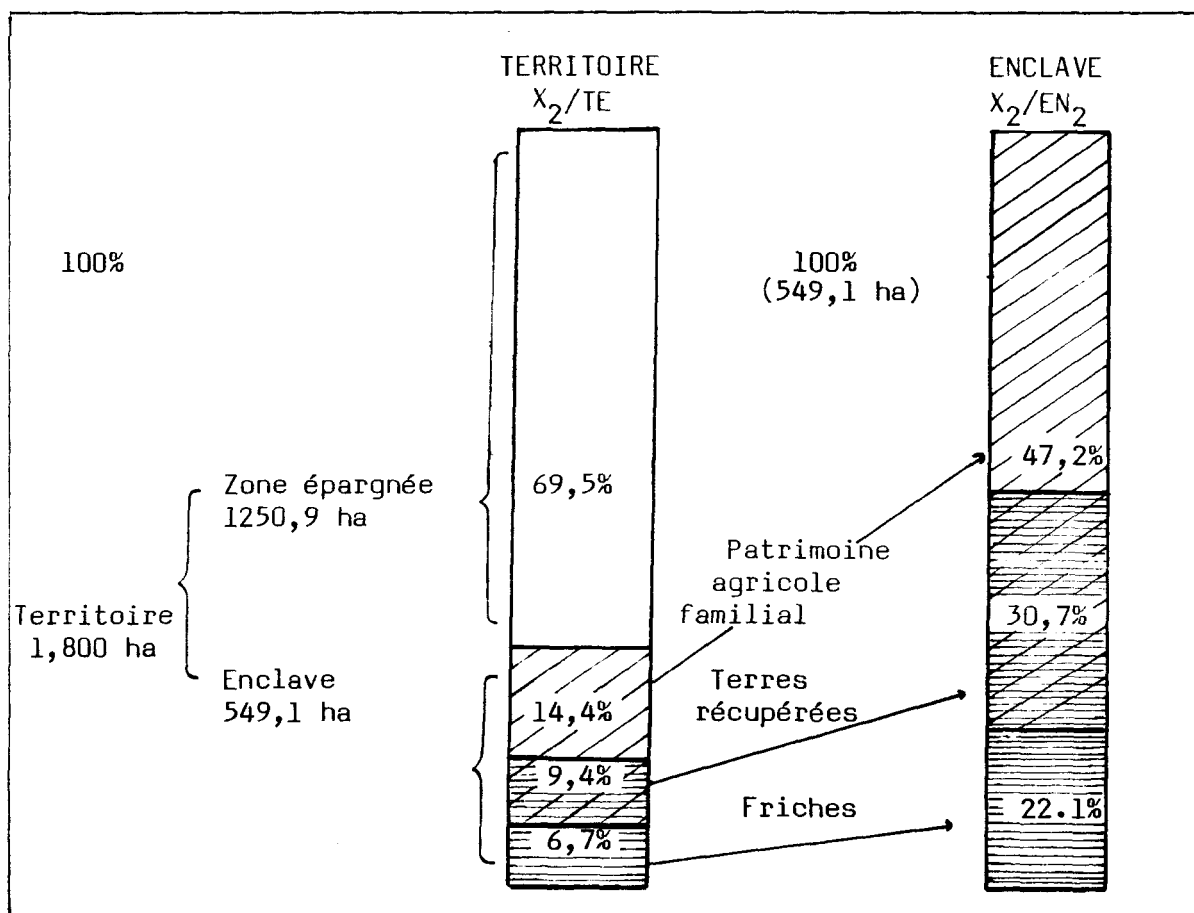
Sur l'ensemble du territoire, la VAR 1 emprisonne 27,7% de terres avec 21,6% de S.A.U., comparativement à 30,5% et 23,8% dans le cas de la VAR 2. Il est évident que la VAR 2 détruit plus que la VAR 1. L'écart entre les pertes est dû à une plus grande proportion de l'empiétement sur des champs détenus par des producteurs propriétaires et pratiquants, et à une terre louée par un urbain à un producteur encore actif:

respectivement 22% et 0,5% de plus en superficie agricole qui seraient absorbés par la ville (VAR 2). Cette différence étant toutefois relative, je ne retiendrai que la deuxième variante pour l'analyse.

Des 549 ha de la zone enclavée, ce sont effectivement les agriculteurs propriétaires qui seront les plus affectés: leurs terres occupent 47,2% de cette zone (fig. V). Cela contribue largement à réduire la surface agricole utile. Avec les 30,7% des terres récupérées situées dans l'enclave, le total des pertes monte à 77,9%.

De plus, la spéculation est très présente (79,7%). Aux yeux de l'administration publique, ce fort taux peut influencer négativement la valeur donnée à l'activité agricole. Comme je l'ai déjà dit, peu d'améliorations y sont apportées (pour la raison que l'on sait: une terre sous bail de location rend incertains les investissements à réaliser. L'agriculteur est insécure car il peut être exclus à la fin de son bail ou avant dépendamment des clauses du contrat. Les investissements effectués n'auraient alors aucune valeur de rentabilité pour lui).

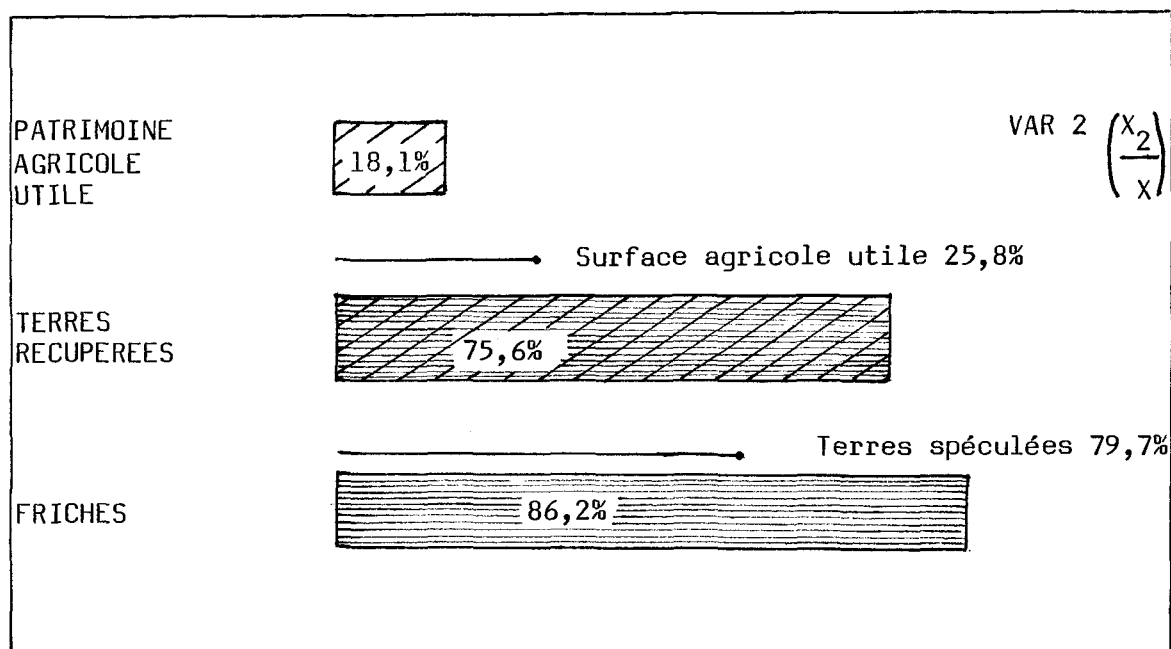
En outre, la proportion des pertes de chaque type d'utilisation du sol renforce encore cet argument (fig. VI): 18,1% seulement du patrimoine agricole familial total est en zone enclavée comparativement à 75,6% pour les terres récupérées, et 86,2% pour les friches. Le territoire à l'étude serait amputé de 25,8% de sa surface agricole utile ce qui peut paraître acceptable dans l'ensemble pour les planificateurs urbains. Néanmoins, dans un espace agricole limité comme est celui de la zone agricole périurbaine de Jonquière, il ne faut surtout pas négliger une



TE: Territoire à l'étude; EN₂: Enclave créée par la VAR 2
 X₂: Type d'utilisation du sol enclavé par la VAR 2

(Voir la compilation des superficies pour chacune des variables en annexe 8, tableaux 1 et 3).

Fig. V: Proportion des pertes en sols agricoles dues par l'application des plans d'expansion urbaine (VAR 2).



X : Type d'utilisation du sol de l'ensemble du territoire à l'étude
 X_2 : Type d'utilisation du sol enclavé par la VAR 2

(voir la compilation des superficies pour chaque type d'utilisation du sol en annexe 8, tableau 3)

Fig. VI: Déficit en terres, par type d'utilisation du sol enclavé sur l'ensemble du territoire (VAR 2).

destruction de plus de 500 ha avec plus de 70% qui sont utilisés pour l'agriculture et dont près de la moitié ont été récupérés pour accroître la rentabilité d'entreprises laitières.

La vision du MAPAQ devrait apporter de nouveaux éléments qui raffineront davantage ce corridor d'impacts secondaires.

5.2 LA RESTRUCTURATION AGRICOLE VUE PAR LE MAPAQ

Des lots et parties de lots moindrement ou plus fortement attaqués par le projet ont été identifiés lors de l'expertise des agronomes des bureaux régionaux du MAPAQ (en 1982)¹¹. Une période de 20 ans a de plus été considérée qui tient compte des développements de la municipalité. Cette perception se fonde aussi sur les tendances à l'expansion observées auprès des agriculteurs. Soulignons enfin qu'elle ne réfère qu'à la VAR 2.

5.2.1 Sacrifier pour consolider

Trois types d'espaces seraient affectés par le projet (carte IV):

- l'urbanisation des terres telles que prévue dans le Plan d'urbanisme de la ville, et le sacrifice de deux exploitations laitières situées respectivement dans les rangs Ste-Anne et St-François;
- une perte agricole sèche, i.e. des terres abandonnées et non récupérables par des producteurs, exclues du périmètre urbain;

MEMOIRES ET THÈSES DE L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC

00937

Page 3

de 4

- le remembrement de parties de lots situées au nord du tracé où le zonage urbain est agricole, mais surtout au sud du tracé, suite à l'achat ou à la location de celles-ci par des producteurs voisins (possiblement des rangs V et VI).

Au total, 430,8 ha seraient convertis en d'autres fonctions urbaines, emportant avec eux deux fermes (tableau 6). Il y aurait un déficit cumulatif de 454,3 ha soit 83% de la zone enclavée si on ajoute les pertes agricoles sèches¹². Cela équivaut à 12% des ressources locales des 3 840 ha de bons sols agricoles de catégorie 2 et 3 (de la zone rurale de Jonquière).

De plus, 85 ha situés en zone enclavée seraient conservés à utilisation agricole, ce qui correspond à une volonté de la ville, telle qu'inscrite dans son Règlement de zonage¹³. Cependant, près de la moitié de cette superficie est présentement non exploitée pour fins agricoles, classée sous spéculation et en friche (carte no III).

En outre, on a la conviction que la totalité des terres sises au sud du tracé sera remembrée et récupérée par des agriculteurs du coin. Cela contribuerait à grossir l'ensemble des exploitations ainsi bénéficiaires d'un **surplus** disponible de 109 ha.

Finalement, selon le ministère, l'impact de l'autoroute sera minime. On estime que les terres perdues sont peu productives, la plupart (68% des terres enclavées) destinées à supporter de nouvelles fonctions urbaines seraient non ou sous-exploitées. Leur absorption par la ville est pratiquement souhaitable et souhaitée. Quant aux parties de lots au

TABLEAU 6
LA MUTATION D'UN ESPACE AGRICOLE JONQUIEROIS
VISION DU MAPAQ, HORIZON 2000¹

Impact du projet d'autoroute 70, tracé UPA-MAPAQ-MTQ, VAR 2

ZONE ENCLAVEE VAR 2 549,1 ha	URBANISATION (Tracé inclus) <u>430,8 ha</u> <u>78%</u>	Deux fermes sacrifiées avec 80% de terres améliorées et d'excellent potentiel	58,62 ha (11%)
		Terres agricoles peu rentables (terres non améliorées, sous-exploitées, en friche, en spéculation)	372,18 ha (68%)
		Sous-Total	430,8 ha
		PERTE AGRICOLE ² SECHE	i.e. des terres abandonnées non récupérables par des producteurs
	REMEMBREMENT		9,7 ha (2%)
	AGRICULTURE PRESERVEE		<u>85,1 ha</u> (15%)
ZONE HORS-ENCLAVE	REMEMBREMENT		<u>109,1 ha</u>
TOTAL DES PERTES EN SOLS AGRICOLES			<u>473,7 ha</u>
TOTAL DES TERRES REMEMBREES			118,8 ha

1. Planimétrie des zones identifiées sur la carte IV. Notons que les calculs dépassent les superficies comprises à l'intérieur du territoire à l'étude.
2. J'ai éliminé des pertes sèches enclavées les 19,4 ha situés près de l'échangeur Côte Réserve à Chicoutimi. Cependant, elles sont comptées dans le total des pertes qui s'élève à 474 ha.

Source: Entrevue auprès d'experts du MAPAQ, Bureau régional de Jonquière réalisée en août 1982.

sud du tracé, elles permettraient éventuellement la consolidation d'entreprises agricoles limitrophes.

Nous verrons au chapitre VIII dans quelle mesure la propre perception de l'impact autoroutier par les agriculteurs eux-mêmes, et leurs comportements, confirment, nuancent, ou infirment cette vision. Auparavant, je me propose de faire ma propre mise au point.

5.2.2 Critique de la vision du ministère

D'abord, il est quelque peu décevant que le ministère encourage l'expansion urbaine en qualifiant les terres non pas selon leur potentiel agricole mais par leur intensité d'exploitation et leur utilisation actuelles. Attitude pour le moins contestable puisque c'est ce même ministère qui a imposé la loi sur la protection du territoire agricole, décrétée le 13 juin 1980 dans la région.

Ensuite, le nombre de fermes qui seront sacrifiées sur l'autel du progrès s'élève, je l'ai déjà dit, à quatre sur le territoire à l'étude et non pas seulement à deux comme le ministère l'avance pour l'une ou l'autre des variantes. Il faut ajouter la perte inéluctable d'une ferme bovine dans le rang St-François quoique celle-ci soit localisée en zone "blanche". Une ferme laitière de plus, située dans le rang St-Jean-Baptiste, sera sans doute délaissée, et les terres vendues pour des développements urbains. Cette dernière est comprise dans la zone prévue par la ville comme agricole. Néanmoins, cette volonté municipale paraît optimiste lorsqu'on connaît la tentation des développeurs de s'accaparer du terrain (surtout lorsque celui-ci est situé près d'une autoroute). Le

chapitre III a montré les conséquences psychologiques qu'une voie rapide entraîne auprès des détenteurs de gros capitaux. De plus, ce producteur sera isolé du reste de la communauté agricole et étouffé par des barrières urbaines (autoroute, ligne à haute tension, quartier résidentiel).

En somme, cette hypothèse de restructuration prétend à un certain optimisme dans le sens que le sacrifice des terres est le prix qu'il faut payer pour le développement régional. C'est du moins ce qui paraît ressortir de la vision du MAPAQ.

CONCLUSION

Il semble maintenant évident que le projet A-70 revêt un caractère positif pour les administrations publiques que sont la mairie de Jonquière et les bureaux régionaux du MAPAQ.

Selon ces organismes, l'enclave créée par l'infrastructure devrait inciter à la fois une consolidation de la structure urbaine par des liaisons rapides et fonctionnelles et par la continuité de la trame urbaine, et, une consolidation de l'activité agricole par élimination des **petits** exploitants laissant des parties de terres disponibles pour renforcer d'autres entreprises voisines.

Cependant, cette vision ignore le potentiel des terres et la volonté des producteurs de les mettre en valeur et, se base uniquement sur l'utilisation actuelle de cet espace qui laisse apparaître des friches et des terres sous spéculation. On reconnaît donc là une dimension du discours idéologique dominant pour l'encouragement de projets lourds d'in-

vestissements et d'infrastructure au détriment de valeurs jugées moins sûres économiquement. Enfin, ces deux perceptions assurent un scénario de comparaison aux comportements des agriculteurs.

NOTES ET REFERENCES (chapitre V)

- 1: Le lecteur retrouvera en annexe 8 la compilation statistique complète pour chacune des variantes, données qui ont servi à alimenter les commentaires de ce chapitre.
- 2: Ville de Jonquière. Plan d'urbanisme.
- 3: Voir l'annexe 6.
- 4: Ibid., p. 20.
- 5: De l'urbanisation, au processus de développement des villes, on accepte les dérivés "suburbanisation" et "périurbanisation" i.e. "la transformation d'un espace rural suburbain ou périurbain en espace urbain sous l'influence de la croissance démographique et spatiale de la ville". (Pierre GEORGE. Dictionnaire de la géographie. p. 432).
- 6: Gauthier (1967). Un rang rural devenu boulevard semi-urbain... p. 42.
- 7: Ibid., pp. 43-47.
- 8: Chacun des lots touchés par le tracé modifié a fait l'objet de recherches concernant les actes de propriété. J'ai pu ainsi remonter aux premiers acquéreurs des terres et identifier les raisons des transferts d'utilisateurs (succession, vente, testament, location).
- 9: Voir en annexe 8, tableau 1.
- 10: Voir en annexe 8, tableau 2 pour la VAR 1, et tableau 3 pour la VAR 2.
- 11: Entrevue réalisée dans le cadre du projet "Appropriation socio-spatiale du territoire régional: le cas de l'autoroute Alma-LaBaie", août 1982.

- 12: Ces pertes agricoles sèches s'étendent au-delà du territoire à l'étude, à l'intérieur des limites municipales de Jonquière. Elles excluent les pertes localisées près de l'échangeur du chemin de la Réserve. A elles seules, ces futures friches couvriront environ 20 hectares.
- 13: Ville de Jonquière. Règlement de zonage. Jonquière: Services techniques. Règlement no 423, 18 nov. 1983, 264 p.
Carte: Plan de zonage. no U-P020-83-20-30. feuillet no 20, 1:10 000, 30 mai 1983.
Annexe: Grille de spécifications. Feuillet nos 29 à 30, zones nos 2 040 à 2 116, 30 mai 1983.

CHAPITRE VI*

INFORMATION, IDEOLOGIE DU "PROGRES" ET AGRICULTEUR

Comme il est exposé au chapitre II, la décision des agriculteurs (abandon ou réorganisation de la ferme) découle d'un long processus d'apprentissage au phénomène autoroutier (fig. II). Cela dépend de l'information reçue à ce sujet, des antécédents du producteur et de l'intérêt que suscite le projet chez lui comme individu, soutien de famille et gestionnaire à part entière d'une entreprise.

La perception du projet A-70 le conduit à favoriser un mode de développement qui oriente sa position dans le débat. De la même façon, la valeur concédée à sa ferme et les comportements adoptés pour conserver cette valeur face aux pertes prévisibles seront inhérents à cette perception et à cette idéologie de développement.

6.1 PREMIERES CONFRONTATIONS AU PROJET

6.1.1 Un tracé inattendu

En réalité, les agriculteurs ont depuis longtemps connaissance du projet A-70. Par contre, tous ignoraient le passage de cette voie rapide sur leurs terres ou à proximité, avant l'annonce par les media en 1978.

* Voir notes et références en fin de chapitre, p. 122.

Auparavant, des rumeurs faisaient croire aux agriculteurs en la possibilité d'une artère longeant le massif des Laurentides, de l'entrée du parc (la route 175) à Larouche sur la 170. Quelle a été leur surprise lorsqu'ils ont constaté qu'elle trancherait littéralement le terroir et plus exactement leur propriété. Ils n'avaient été ni consultés ni même avertis du tracé retenu (originel du MTQ): "On pourrait nous avertir avant d'aviser les journaux!" m'ont rétorqué plusieurs.

D'ailleurs, trois producteurs ont formé le Comité de Protection des Terres Agricoles suite à l'annonce du tracé par les media écrits.

6.1.2 Le contact tangible de l'arpentage

La deuxième confrontation, cette fois-ci concrète, a été les "piquets d'arpentage dans les champs". Les techniciens arpenteurs du MTQ ont pris l'aspect fantomatique vis-à-vis des producteurs. A une exception près, on n'a jamais demandé aux propriétaires fermiers un droit de passage sur les terres. Les producteurs ont eu connaissance de l'arpentage par la présence des piquets dans les champs, parfois par de malencontreux bris de machinerie, par le commentaire judicieux et préventif d'un voisin, ou au fait du hasard, il regardait vers le, ou travaillait près du lieu d'arpentage au moment où on l'exécutait.

De surcroît, les techniciens ont évité l'entrée de la ferme, empruntant plutôt le tré-carré ou le chemin d'une propriété voisine d'un non producteur. Si dans certains cas, le tré-carré permettait de moins briser les cultures, cela n'excuse en rien l'absence d'avis d'intention pour procéder au relevé des mesures. Manque de civisme, qualifient les

producteurs qui auraient accordé l'autorisation même s'ils désapprouvent le projet et/ou la localisation du tracé.

6.1.3 L'expropriation: un contrat négociable

L'expropriation sera sans doute la seule occasion de rencontre officielle des producteurs avec les représentants du gouvernement en rapport avec le projet autoroutier. A date, encore aucun producteur de Jonquière n'a été exproprié. De plus, les négociations seront probablement menées individuellement pour et par chaque producteur i.e. qu'il n'y aura pas de revendications collectives comme dans le cas des expropriés de Mirabel¹.

En fait, la totalité des producteurs n'a jamais vécu une quelconque expérience d'expropriation. Cependant, plusieurs ont négocié des tractations, en particulier avec Hydro-Québec pour le passage de lignes à haute tension, et quelquefois avec l'ex-ministère de la Voirie pour la construction de routes (deux agriculteurs ont vécu cette dernière situation). Ces ententes se sont réglées à l'amiable et, généralement, le producteur y a trouvé bon compte. Même si les sommes dues tardaient à rentrer, on n'a pas semblé s'en plaindre: avec le taux d'intérêts et l'inflation, le montant final versé se révélait plus élevé que celui initialement décidé.

De même, la majorité des producteurs rencontrés a récemment eu affaire à la compagnie de Gaz Intercité. Ces producteurs se sont déclarés pleinement satisfaits de l'entente: dédommagement lors de la construction et de travaux de réparation ultérieurs.

En général, les producteurs préfèrent négocier avec les compagnies privées plutôt qu'avec les services publics. A leur avis, il y a rarement discussion avec un interlocuteur gouvernemental. On doit se contenter de l'offre ou aller défendre sa cause en justice. Même si quelques-uns parmi les plus menacés par le projet pensent sérieusement à contacter une firme d'évaluateurs (quand ce n'est pas déjà fait) aucun n'est réellement intéressé à se rendre jusqu'aux tribunaux. Les dépenses encourues et surtout les tensions psychologiques seraient trop dures à supporter. Les producteurs ont le net sentiment de perdre tout éventuel procès ayant comme adversaire le gouvernement. En fait, une forte majorité juge opportun de régler ce genre de litige de personne à personne sans recourir à un intermédiaire comme une firme d'évaluateurs. De l'avis de producteurs, ils sont pleinement aptes à quantifier leurs pertes puisqu'ils tiennent une comptabilité précise de leurs dépenses et coûts de production.

En outre, la majorité des producteurs ne sent pas la réalité prochaine de l'autoroute. Elle trouve donc inutile d'estimer déjà ses pertes. Le seul calcul prospectif réalisé concerne le prix de vente des terres sur le marché: 1 000\$ à 2 000\$ l'acre. A ce montant, on croit à une compensation supplémentaire pour les terres sectionnées contrairement à celles rognées au tré-carré. Les propriétaires de ces dernières n'attendent d'ailleurs pas après le dédommagement pour vivre car ces pertes jugées infimes ne nuiront nullement à la rentabilité de la ferme.

Finalement, pour ou contre le projet A-70, les producteurs exigent du gouvernement un dédommagement juste de la réduction en terres

et des pertes de revenus afin de garder le même rythme de production agricole et d'assurer un niveau de vie comparable à celui existant. Ils ne veulent surtout pas perdre la rentabilité déjà atteinte par l'entreprise et la qualité de vie dont ils jouissent actuellement.

6.2 LE ROLE DES ORGANISMES AGRICOLES

6.2.1. La fédération de l'UPA

Selon les agriculteurs, l'UPA a manifestement défendu le projet A-70. Elle n'a agi dans ce dossier que sur la demande du Comité de Protection des Terres Agricoles. Cela est logique et conforme aux fonctions d'un syndicat: "un syndicat, ça fait ce que demande la base", pour reprendre les propos des producteurs. Il est donc permis de penser que si les représentants de l'UPA n'ont pas élaboré de véritable stratégie pour interdire le projet, il existait une certaine unanimité des membres pour cela, ou alors, les mécontents n'ont pas su utiliser les "bons mots" pour se faire entendre. Soulignons l'intervention du syndicat aux côtés du Comité de Protection: modification du tracé et non pas remise en cause de la pertinence d'une telle voie rapide en fonction de la protection du patrimoine agricole.

En plus, parmi les producteurs qui ont assisté aux rencontres patronnées par la Fédération, on a regretté l'attitude partisane des représentants. Certains leur reprochent une indifférence face aux questions de membres inquiets pour leur situation future.

Selon l'opinion générale des producteurs, ces assemblées voulaient essentiellement les sécuriser, et leur montrer la compatibilité d'une autoroute avec le développement de la région. Les réunions se résumaient à une transmission pure et simple d'informations sur le sujet sans questionnement sur l'opportunité du projet en rapport avec la protection des terres. De plus, aucune autre séance n'a été tenue depuis le compromis de 1979 obtenu par l'UPA et le MAPAQ auprès du MTQ concernant cette modification de tracé.

Enfin, j'ai effectivement constaté lors d'une rencontre antérieure² la totale adhésion du syndicat aux projets qui soi-disant "favoriseront l'essor d'une région". Ce développement correspond à une optique bien précise: "on ne peut dire non à l'autoroute comme on n'a pu refuser l'usine Alcan à Laterrière". Il semble clair pour l'organisme que l'autoroute ne saurait nuire à l'agriculture. L'infrastructure est censée permettre "l'expansion de ses industries de transformation et de production, et de ses intrants". Ainsi, "les dommages causés aux terres ne seraient pas la facture la plus élevée". On ajoute encore que les agriculteurs "ne peuvent se dissocier d'un consensus d'une majorité consentante. La collectivité régionale prime et l'autoroute servira cette collectivité".

6.2.2 Le ministère de l'Agriculture (MAPAQ)

Les agriculteurs n'ont trouvé aucun rôle précis et important au MAPAQ. Le ministère ne les a jamais contactés ni informés sur le projet.

Pour eux, les fonctionnaires de ce ministère abondent dans le sens du système parlementaire dont ils sont un rouage administratif lors-

qu'il s'agit de l'opportunité de l'autoroute. En tant qu'individus, leur opinion peut différer. Néanmoins, au titre d'employés de l'Etat, ils privilégient l'option gouvernementale. D'ailleurs, comment pourrait-il en être autrement. "C'est leur emploi qu'ils mettent en péril en discutant trop ouvertement du non fondé de l'autoroute" (entrevue d'agriculteurs, 1983-84).

Quant au MAPAQ, il rappelle:

"L'éventuelle construction du tronçon Jonquière-LaBaie a pour but de résoudre certains problèmes à caractère urbain. Si les avantages que peuvent retirer les populations urbaines, et par ricochet les populations rurales, sont nombreux, ils n'en demeurent pas moins que ce n'est pas l'agriculture qui doit en faire les frais. Nos recommandations vont en ce sens et elles constituent le minimum que l'on doit respecter pour assurer une protection adéquate du territoire agricole" /sic/
/C'est moi qui souligne/

On voit bien une volonté d'amoindrir l'impact. Néanmoins, on minimise en tenant compte des nécessités d'expansion urbaine quitte à sacrifier quelques acres de bons sols et quelques fermes sur l'autel du progrès. Le chapitre précédent fait part de ce genre de commentaires. Il n'est donc pas nécessaire de s'y attarder davantage.

Comment les producteurs perçoivent-ils alors le projet A-70 quand les principaux intervenants du milieu agricole se prononcent en sa faveur?... Pour la plupart, comme l'ensemble de la population régionale influencée par les mass media, ils embrassent en presque totalité l'idéologie dominante d'un développement économique traditionnel dont le projet A-70 est un instrument.

6.3 ANTAGONISME ET AMBIVALENCE DES PERCEPTIONS DE DEVELOPPEMENT

Le problème de la protection des terres versus le projet A-70 fait ressortir de façon évidente la question fondamentale du rôle et de la place de l'activité agricole dans le développement de notre région. Deux visions sensiblement contradictoires partagent les producteurs qui adoptent, de fait, des positions différentes et divergentes sur l'autoroute. Elles concernent la sectorisation et la centralisation régionale de l'activité agricole, et le maintien d'un certain équilibre intra-régional.

6.3.1. La sectorisation régionale

Cela veut dire consolider la vocation agricole du Lac-St-Jean et, favoriser la spécialisation industrielle au Haut-Saguenay et plus spécifiquement à Jonquière.

Ainsi, on envisage ni plus ni moins la disparition de l'agriculture à Jonquière. Deux arguments majeurs soutiennent ce point de vue:

- 1) l'existence d'un trop grand nombre de contraintes urbaines et para-urbaines pour l'exploitation. Les nuisances les plus souvent mentionnées concernent: l'empiétement urbain sur les terres, le mode de vie urbain en général, la réglementation municipale qui privilégie l'urbain et délaisse ou contraint l'agriculture périurbaine, la difficulté d'obtenir des subventions gouvernementales par rapport aux fermes situées en milieu rural.

Pourtant, malgré ce désir de réserver l'agriculture en zone rurale jeannoise, les producteurs déplorent le rang très secondaire laissé à

cette activité dans les priorités de développement. Ils constatent aussi les chances infimes de se maintenir à proximité des agglomérations urbaines.

En somme, il semble survenir de sérieux impacts psychologiques personnels chez les agriculteurs situés en périphérie de la trame urbaine Jonquiéroise. A mon avis, cela provient de cette fausse contradiction ville-campagne entretenue par les grands décideurs. Il n'y a qu'à mentionner l'absence d'une représentativité de la communauté agricole au sein du conseil de ville, laquelle est impossible compte tenu de la réglementation sur le nombre minimal d'électeurs par quartier. Et, l'économie urbaine mise beaucoup sur la promotion industrielle et commerciale. Etc.

2) Le deuxième argument sous-tend le mythe de l'autoroute. L'autoroute est perçue comme une nécessité en soi propre à un progrès régional. Quelques-uns de ceux qui adhèrent à ce discours projettent l'arrêt de la pratique agricole et/ou la vente de terrains à la ville dans le but de s'assurer une rente viagère confortable. La construction de l'autoroute précipiterait "efficacement et heureusement" une retraite désirée.

Cette optique de la sectorisation réfère assez étroitement au discours dominant d'un développement économique traditionnel. A côté de cela, d'autres agriculteurs conservent une fidélité et une croyance sans borne dans leur profession.

6.3.2 Une décentralisation maintenue

On vise la consolidation de l'activité agricole dans son ensemble sans marginaliser les zones périurbaines. On exige l'intégration de l'agriculture aux autres fonctions urbaines et activités économiques régionales.

Les producteurs qui optent pour cette solution sont convaincus de la ténacité des exploitations et de leur essor malgré les contraintes urbaines et para-urbaines. La Loi 90 et la volonté des producteurs en place permettront le maintien, le développement et la consolidation de l'activité. Bien sûr, le nombre de fermes tendra à décroître, mais elles grossiront spatialement et la production aussi.

Le mécanisme de marchandage pour le rachat de parties de lots au sud du tracé autoroutier est déjà amorcé par des agriculteurs du coin. Cela témoigne de la vigueur et de la détermination d'exploitants à poursuivre la pratique encore des années. Toutefois, soulignons que la plupart de ces producteurs acquéreurs ne seront pas expropriés. Cela signifie, somme toute, des pertes pour les uns qui profiteront en gains pour d'autres. De plus, les agriculteurs concevant cet avenir sont d'autant plus persuadés de cette tendance qu'ils ont conscience d'un certain renouveau dans la pratique urbanistique. On encourage maintenant le maintien des espaces verts naturels plutôt que leur création laquelle se résume le plus souvent à un artifice de verdure⁴. De ce point de vue, l'agriculture permet de maintenir un équilibre homme-nature nécessaire au bien-être humain⁵.

Enfin, on qualifie de "rêveurs" ces développeurs qui ébauchent de grands projets dits de prestige sans pour cela qu'il y ait un réel bénéfice pour la collectivité. Le cas le plus critiqué est l'expropriation massive des 665 agriculteurs à Ste-Scholastique et le dézonage récent d'un secteur cultivé pour la construction d'un stationnement et d'un hélicoptère de la compagnie Bell Helicopter⁶. Dans ce dernier cas, le ministre Garon (MAPAQ) a usé de son droit d'intervention tel que stipulé à l'article 96 de la Loi 90, qui permet de soustraire une compagnie aux contraintes du zonage. Cela démontre, concluront des producteurs, le peu d'intérêt accordé à l'activité agricole sur le plan politique. De même, ils diront que la société préfère choisir le miroitement des capitaux de grandes compagnies à celui du Capital-Nature et du Capital-Paysage.

CONCLUSION

Le producteur est encore le premier agressé mais le dernier consulté. C'est lui le moins bien outillé pour se défendre face aux intérêts politiques et économiques sous-jacents à ce type de projet, mais pourtant le seul capable de faire reconnaître ses droits.

En outre, il apparaît "logique" que des producteurs conviennent de l'opportunité du projet puisque même les organismes desquels ils dépendent soutiennent des propos identiques aux promoteurs de l'autoroute. Voilà un véritable paradoxe, nettement illustré et amplifié par le fait suivant. Ces organismes sont d'accord pour la concrétisation de l'autoroute bien qu'elle traverse de bonnes terres agricoles zonées "vertes". Toutefois, ils ont revendiqué énergiquement une protection intégrale de ces terres (la Loi 90 sur la protection du territoire agricole).

Finale ment , la perception des producteurs du phénomène autoroutier, et implicitement du mode de développement à favoriser, découle des sources d'information et du contenu informatif. L'émetteur a donc un rôle majeur dans l'acceptation du projet par les récepteurs. Somme toute, les agriculteurs adoptent des positions face à la pratique agricole et envers le projet A-70, en lui donnant leur appui total ou leur refus.

NOTES ET REFERENCES (Chapitre VI)

- 1: (). "Requête d'injonction des expropriés. Mirabel: un jugement sera rendu le 3 avril". La Presse (Montréal) 100e année no 73 (24 mars 1984) p. H-23.
- 2: Entrevue réalisée en mai 1982 auprès d'un représentant de l'UPA chargé du dossier A-70, dans le cadre du projet "Appropriation socio-spatiale du territoire...".
- 3: Bergevin. *Commentaires sur l'étude environnementale...* p. 6.
- 4: Consulter CONSEIL CONSULTATIF DE L'ENVIRONNEMENT DU QUEBEC. Mieux connaître les espaces verts. Québec: Conseil consultatif de l'environnement. janvier 1980. 339 p.
- 5: J'ouvre une parenthèse pour souligner l'avant-gardisme de la MRC de ville de LAVAL à ce sujet. En effet, cette MRC s'est dotée récemment d'un schéma d'aménagement sur la base de "la ville-campagne" s'efforçant ainsi d'éliminer le mythe d'une rivalité entre ces deux composantes de l'espace. De plus, on a ajouté au commissariat industriel, commercial et domiciliaire, une section spécialisée dans le développement agricole. Celle-ci agit parallèlement au commissariat et bénéficie d'une indépendance financière pour son fonctionnement et ses interventions avec un budget de 161 300\$ (1984). (Alain DUHAMEL. "Laval ville-campagne!" Habitat. Montréal. vol. 27 no 1 (1984) pp. 28-31.
- 6: Lire les articles de Florent PLANTE "Zonage modifié pour Bell Helicopter: l'UPA prête pour la bataille". Le Soleil. (Québec) 88e année no 76 (24 mars 1984) p. A-6; Claude-V. MARSOLAIS. "Claude Ryan s'inquiète. Le ministre Garon minimise le problème de la localisation de Bell Helicopter". La Presse. 100e année no 70 (21 mars 1984) p. B-1; Frédéric WAGNIERE. "Mirabel a du mal à s'industrialiser". La Presse. 100e année no 71 (22 mars 1984) p. A-6.

CHAPITRE VII *

L'ATTITUDE DES AGRICULTEURS

La population visée par l'enquête était constituée à 80% de **passifs** face au phénomène autoroutier. Est-ce à dire qu'il y aurait adoption presque unanime du projet parmi les agriculteurs rencontrés?... Non, car bien que très peu aient manifesté publiquement leur désaccord, une bonne proportion de l'ensemble des agriculteurs touchés n'adhère pas au projet.

Quant aux **actifs**, on retrouve les membres du Comité de Protection des Terres Agricoles qui se sont farouchement opposés au projet A-70.

En fait, ce chapitre exposera des opinions favorables ou non à la pertinence de l'autoroute, et, au choix du tracé.

7.1 LA PERTINENCE DU PROJET

La prise de position des agriculteurs est intrinsèque de leur conception du développement. Je peux l'associer aussi à une vision étroite ou élargie de l'agriculture i.e. l'espace agricole tenu pour un outil

*: Voir notes et références en fin de chapitre, p. 139.

de production librement négociable sur le marché, ou garant d'une survie et d'une meilleure qualité de vie pour la société (cette deuxième dimension recouvrant la première).

J'ai donc constaté à ma grande surprise que les agriculteurs avaient une opinion partagée et quelquefois très contradictoire: 1) certains sont prêts à tout faire pour défendre leur bien 2) d'autres sont pressés de voir surgir l'autoroute pour vendre leur bien 3) et d'autres encore sont pris dans l'absurde équivoque à la fois de sauvegarder leur propriété et d'en offrir une partie au nom du progrès. Clarifions davantage les principales perceptions et attitudes.

7.1.1 Les pous

Je définis les partisans de cette idée comme ceux qui ont une foi entière dans le projet A-70 et qui jugent favorable, utile et nécessaire le sacrifice de leurs terres et de celles de leurs voisins, en partie ou en totalité, voire de leur ferme et de celle de leurs voisins, si cela peut aider à un progrès régional.

On se rend compte clairement de l'influence du discours dominant par la similitude de l'argumentation soutenue par ces producteurs avec celle des instigateurs du projet A-70. En quelques mots, ils ont pour conviction¹ que:

- L'A-70 serait un facteur de développement régional qui en générerait d'autres via la création d'emplois temporaires et permanents (construction, camionnage, hôtellerie, restauration, stations services, etc.).

- La condition du réseau routier régional serait déplorable: mauvaise qualité des infrastructures, inefficacité à répondre au transport lourd, incapacité de résorber le trafic aux heures de pointes (notamment dans le secteur Jonquière-Chicoutimi sur la route 170).

Certains producteurs emploient des expressions pour le moins imagées mais, à mon sens, exagérées telle "on circule dans des chemins de lièvres dans la région" ou dans "des chemins de vaches".

- La région ne pourrait se passer d'une autoroute tout comme les autres régions du Québec n'ont pu s'en passer. On retrouve là une remarque avancée en problématique à savoir le mimétisme (la région à l'image des autres régions).
- Il serait inutile et mal venu de perdre de "beaux millions" au détriment de la collectivité régionale.
- Le stade d'évolution des travaux autoroutiers empêcherait et rendrait tout arrêt du projet illogique et non approprié: la pertinence de l'A-70 étant justifiée par son rôle de liaison entre le Haut-Saguenay et le Lac-St-Jean.
Fait à noter, ces producteurs à tendance "pro-autoroute" qualifient cette possibilité d'arrêt du projet d'illusoire et l'éliminent totalement de leurs calculs.
- Enfin, un producteur a même prétendu à une surabondance de terres et à la nécessité d'en éliminer afin d'abaisser les coûts de production (quotas: prix, amende).

7.1.2 Les contres

Les contres inconditionnels regroupent les "anti-autoroutes" pour qui la préservation des terres importe avant tout. Ils veulent l'élimination formelle et radicale du projet soulignant que ce n'est pas cette tranchée vive dans le patrimoine agricole qui relancera l'économie régionale. A mon avis, leur raisonnement se révèle plus étayé et fondé. Il n'y a qu'à lire le mémoire des plus irréductibles d'entre eux, le Comité de Protection des Terres Agricoles².

Voici brièvement ce sur quoi repose l'essentiel de leur défense:

- Le modèle de développement dominant encourage des projets comme l'A-70 en considérant l'apport économique de l'agriculture suffisant et négligeable.
"L'agriculture, ça a l'air qu'il y en a en masse!" Le producteur qui s'exprime ainsi reproche 1) la suburbanisation et la rurbanisation qui envahissent l'espace agricole 2) les pénalités sur le lait 3) le peu de profit en agriculture 4) la faiblesse du marché québécois et régional pour les produits de leurs fermes (boeufs³, légumes, etc.).
- Le réseau routier actuel satisfait et répond largement à la demande exception faite d'engorgements mineurs aux heures de pointe sur la route 170.
- Une population stable et insuffisante ne requiert pas un tel équipement⁴.

- A lui seul, le projet A-70 ne créera ni n'incitera directement ou indirectement une création d'emplois appréciable et décisive d'un dégonflement du taux de chômage en région. La situation de crise économique dont on se relève difficilement ne devrait pas favoriser des efforts vers ce type de développement (augmentation du coût de l'essence, taux de chômage à la hausse, coupures dans les affaires sociales).
- Une autoroute n'est pas l'unique facteur dans la prise de décision d'une localisation industrielle ou commerciale. L'A-70 n'incitera donc pas nécessairement l'implantation d'unités de production sources potentielles de nouveaux emplois. Ce commentaire rejoint passablement les préoccupations de Plassard (voir chapitre III).
- Un agriculteur a souligné la probabilité d'une étroite corrélation entre le nombre grandissant d'industries et la hausse du chômage. Cela réfère probablement à une trop grande spécialisation et à une automatisation croissante des industries (par exemple: Alcan). Selon le producteur, ce fait risquerait de s'aggraver avec l'autoroute.
Par ailleurs, un autre suggérait que "ce n'est pas dans le chemin qu'il faut développer, c'est de chaque côté".
- Aussi curieux que cela paraisse, l'autoroute rallongerait probablement le temps de parcours des usagers entre Jonquière et Chicoutimi. On pense ainsi aux détours à emprunter pour se rendre aux échangeurs et à un feu de circulation à la hauteur du pseudo échangeur de Côte Réserve. De plus, on convient du superflu de construire une seconde voie de circulation si près de la route 170 qui joue encore le rôle de lien trans-régional.

- On signale aussi que l'autoroute ne brisera pas l'isolement de la région par rapport aux grands centres urbains (Québec, Montréal). On rappelle ainsi les contraintes naturelles qu'impose le massif des Laurentides et le besoin d'améliorer l'état des routes de pénétration (routes 155, 169, et particulièrement 175), voire de déplacer ce fameux projet d'autoroute dans le parc.

Enfin, le projet A-70 est très nettement identifié à une "chicane d'élection", un "show de politicien" dont ces agriculteurs ne connaissent vraiment ni les tenants ni les aboutissants. Néanmoins, ces "anti-autoroutes" sont conscients du bénéfice tiré de cette situation par quelques-uns. En d'autres mots, selon eux, le projet est le bébé d'intérêts particuliers qui ont tout à gagner en le faisant exécuter (prestige local et régional, spéculation, contrat de mise en chantier, etc.).

7.1.3 Les indécis

Ces ambivalents voient le projet comme justifié pour un progrès régional, mais, en même temps, désapprouvent le sacrifice de terres agricoles pour y arriver. Ils tiennent comme propos:

- "S'il y a une autoroute c'est que des chercheurs ont démontré sa pertinence".

"On ne peut arrêter le progrès malgré la perte de terres".

"Peut-être que s'ils la font c'est qu'on en a besoin".

D'autres commentaires ont trait à la situation de crise actuelle tels que:

- En raison de la hausse du coût de l'essence, le gouvernement a raison de retarder le projet.
- Avec la reprise, la région serait probablement appelée à se développer, et l'autoroute pourrait alors se révéler un instrument utile à ce développement.

Pourtant, à côté de cette argumentation à tendance "pro-autoroute", on n'hésite pas à critiquer les fondements du projet. C'est ainsi que le producteur ayant émis les propos précédents reproche le fait que l'A-70 viserait essentiellement à encourager l'industrie et le commerce comme si ces deux activités constituaient l'essence de notre économie régionale. Il ajoute l'oubli trop souvent répété de la composante agricole dans la prise en compte des facteurs intervenant dans la décision de tels projets.

En plus, parmi les indécis se trouvent des conditionnels. Ils sont en faveur du projet du moment que cela ne nuit pas à leur situation financière future. Ce sont des producteurs qui morcelleront leur terre pour vendre à des urbains. Ils espèrent donc une certaine sécurité monétaire et la plupart d'entre eux n'ont pas de relève et approchent de la retraite.

Outre ces trois types d'attitudes, j'ai observé que la très grande majorité des producteurs s'en remet normalement aux décideurs officiels de notre société pour orienter leur développement. La preuve est qu'un seul groupuscule (le Comité de Protection des Terres Agricoles) a lutté pour ses droits, intervenant auprès du conseil de ville de Jonquière et des ministères concernés.

Ces décideurs ont été élus par nous, dira un indécis, et les études qu'ils font devraient en toute logique appuyer et consolider leurs agissements dans le développement, "alors pourquoi les contester?"

Ouvrons une parenthèse pour signaler que les contres inconditionnels jugent, à l'inverse, inconcevable et irrecevable ce type de décision qui avantage une activité, au détriment de l'agriculture rentable à tout point de vue pour la société. Eux, sont fatigués de toujours payer pour ce progrès régional.

7.2 UNE QUESTION DE TRACE

Le tracé autoroutier a également soulevé la réplique des agriculteurs. D'ailleurs, ils se sentaient plus en mesure de revendiquer à ce sujet que sur les fondements du projet global. De l'avis des producteurs, il ne sert à rien de lutter contre une promesse politique. Cependant, il est permis de discuter de technicalités de ces infrastructures sans trop risquer de se mettre à dos les instigateurs, les promoteurs, et une partie de la population qui adhère à ces projets en mésestimant l'apport de l'agriculture.

7.2.1 Tracé originel ou tracé modifié?

Les deux variantes discutées de l'A-70 sont le tracé originel du MTQ au tré-carré, et la modification UPA-MAPAQ-MTQ, cette dernière étant officiellement retenue par le gouvernement. Face à ces deux choix, j'ai observé trois attitudes chez le producteur:

- 1) une nette préférence pour le tracé originel du MTQ;
- 2) une nette préférence pour la modification UPA-MAPAQ-MTQ;
- 3) la proposition d'un autre tracé ou encore de mesures correctrices au tracé UPA-MAPAQ-MTQ.

Que l'on opte pour 1) ou 2), les principales raisons demeurent identiques: soit que le tracé épargne la ferme et les terres, sinon en totalité du moins de façon significative, soit que le tracé permet le dézouage ultérieur d'une partie de la terre pour fins de vente à d'éventuels développeurs.

En outre, deux autres raisons majeures concourent à faire penser aux producteurs que la modification n'est que temporaire et que l'auto-route sera finalement construite selon le tracé originel.

D'abord, il serait politiquement logique de retourner au tracé originel puisque c'est ce que souhaite la ville de Jonquière. Ceux qui pensent ainsi ont un plus fort sentiment d'appartenance à leur ville qu'à leur terre. Ils sont fiers du poids que cette première acquerra au niveau régional avec la présence d'une autoroute facilitant son accès.

Ensuite, il a été dit que le gazoduc longera l'autoroute⁵. Or, les derniers arpentages du pipeline ont été effectués selon le tracé originel au tré-carré.

Dans un dernier temps, des agriculteurs mécontents du tracé retenu ont proposé des améliorations.

7.2.2 Des mesures correctrices

L'"idéal" serait un tracé qui éviterait les terres en longeant les Basses Laurentides, de la sortie de la route 175 du Parc des Laurentides à Larouche. Selon les producteurs, cette variante aurait déjà été soumise il y a quelques années, mais aurait été éliminée puisque trop éloignée des centres urbains.

De fait, les producteurs se sont fait à l'idée du tracé modifié. Il se sentent incapables de lutter contre les intérêts que dissimule cette infrastructure. Ils pensent donc plutôt à suggérer des mesures correctrices comme:

1) la présence de TUNNELS MITOYENS ET SOUTERRAINS permettant l'accès aux terres situées de l'autre côté de l'autoroute, pour deux fermiers voisins.

Certains ont même demandé l'appui de l'UPA pour cela. Toutefois, le syndicat a refusé prétextant "que ça ne valait pas la peine" et "que ça coûterait trop cher" comme en témoignent ces propos d'un agriculteur.

2) l'accentuation de courbes ou encore le REcul DU TRACE DAVANTAGE VERS LA VILLE quitte à devoir exproprier des urbains, et, ce, spécifiquement dans le quartier des vétérans.

En réalité, très peu de solutions ont été émises de la part même des producteurs. Je leur ai donc demandé leur avis sur les suivantes.

7.2.3 Des solutions de rechange

La première concerne la réalisation d'un **boulevard interurbain**⁶ entre Jonquière et Chicoutimi reliant les principaux centres d'emplois (Alcan, Price, etc.). Les commentaires des agriculteurs ont été:

- "Moi, j'aimerais mieux l'autoroute" pour vendre des terrains à la ville.
- Ce boulevard servirait les employés des entreprises mais ne peut être considéré comme une solution de rechange à l'A-70, celle-ci n'ayant pas cette fonction.
- Ce boulevard minimiserait sans nul doute l'impact sur les terres mais il faudrait encore que les deux villes siamoises (Chicoutimi-Jonquière) s'entendent pour sa construction.
- Cette solution est un "non sens" étant donné l'avancée des travaux autoroutiers.

La deuxième proposition a trait à l'**amélioration du réseau routier régional**. Là-dessus, tous sont d'accord à encourager une telle démarche par l'élargissement de la route 170 à quatre voies, surtout entre Jonquière et Larouche. Ceux qui privilégient des améliorations du réseau routier actuel se prononcent contre l'A-70.

La troisième proposition suggère un **arrêt total des travaux autoroutiers**. Les deux réactions rencontrées reflètent assez fidèlement les positions antagonistes des pour et des contres:

- Ce serait un "non sens" vu les sommes d'argent déjà investies.
- Ce serait le bienvenu. Le producteur n'aurait plus à craindre pour sa terre et sa situation future.

7.3 LUTTE INDIVIDUELLE ET LUTTE COLLECTIVE

7.3.1 Le Comité de Protection des Terres Agricoles

A plusieurs reprises j'ai parlé de ce comité comme le seul regroupement d'agriculteurs qui a véritablement contesté le projet A-70. Ce sont eux qui ont déclenché la controverse sur la protection des terres en 1978 lorsque le MTQ a révélé le tracé choisi pour l'axe trans-régional.

Ils ont, en effet, été le noyau revendicateur de la sauvegarde du terroir, cet outil-travail, ce cadre de vie et cette affiliation sentimentale, dont chaque producteur membre et non membre de ce groupe dépend pour sa survie:

"Si l'objectif premier et à court terme de ce Comité de protection visait à défendre leur simple droit à l'existence, les cultivateurs n'ont pas pour autant négligé de déclarer officiellement leur opposition à un tel projet, pris dans son ensemble".

Le tracé originel du MTQ sectionnait leurs terres séparant les bâtiments du gros de la ferme, et même, traversait le salon d'un exploitant. Il était donc devenu impérieux d'agir si on voulait conserver ce bien familial. Plusieurs interventions ont été menées simultanément et successivement par les membres: 1) rencontre avec l'UPA 2) rencontre individuelle avec les producteurs voisins et pétition 3) mémoire, et contre-mémoire

dépendus devant le conseil de ville de Jonquière, et déposés auprès du MAPAQ, du MENVIQ et du MTQ 4) entretiens téléphoniques avec des responsables de ces ministères.

Le résultat a été pour le moins positif puisque le tracé a été finalement déplacé vers le nord. Bien que l'on n'ait pu interdire le projet, on a quand même réussi à sauver son entreprise et à réduire la blessure infligée au patrimoine agricole en réduisant l'emprise. Mais on l'a évoqué plus haut, tous n'étaient pas d'accord sur ce mouvement d'opposition.

7.3.2 L'appui mitigé d'agriculteurs

Naturellement, tous n'ont pas apprécié les démarches du Comité de protection, puisque certains en faveur du projet y voyaient le moyen de gagner des intérêts. En outre, le déplacement de tracé, tout en épargnant des terres, venaient carrément se poser sur d'autres dont l'utilisation actuelle et prévue serait dorénavant remise en question par les propriétaires fermiers.

De plus, l'idée préconçue d'une agriculture prédestinée à périlcliter au Saguenay rendait inutile ces revendications aux dires de producteurs.

Cependant, je peux quand même signaler que sur l'ensemble des producteurs directement et indirectement concernés, la majorité a appuyé le Comité. Plusieurs sont allés les soutenir lors de la lecture des mémoires devant le conseil de ville de Jonquière. Enfin, tous et même ceux qui ont perdu dans ce règlement ne peuvent reprocher aux "contestataires" le fait d'avoir voulu protéger leur propre entreprise.

D'un autre côté, cette contestation populaire n'a pas conquis beaucoup d'amateurs à l'époque. Dans l'hypothèse d'une récurrence, les énergies en ce sens ne semblent ni plus fortes ni plus nombreuses.

En fait, on approuve les fondements de l'opposition, mais la plupart des producteurs ne sont pas prêts à s'impliquer activement dans ce genre de conflits. Les raisons sont multiples et plutôt d'ordre personnel :

- l'incrédulité face aux résultats escomptés (on prend comme exemple les grèves syndicales, les fronts contre la fusion de municipalités);
- la faiblesse du poids politique et social des agriculteurs vis-à-vis de celle des promoteurs du projet;
- la pression psychologique et sociale peu tolérable: mise à dos de ses voisins, amis et d'une partie de la population;
- le danger de vivre des situations difficiles notamment lors des négociations pour l'expropriation des terres.

On ajoute également l'inconséquence d'une telle action qui va à l'encontre d'un développement régional. Ces propos viennent sans contredit de gens favorables au projet.

Dans un même ordre d'idées, les producteurs paraissent davantage croire en un front commun élargi où agiraient ensemble des groupes de citoyens, des syndicats, des associations diverses, avec les agriculteurs. Toutefois, on doute quand même de la portée d'une telle manifestation. Donc, en général, les producteurs ne se sentent pas vraiment disposés à

entreprendre le débat sur l'autoroute. Le véritable combat, dit la majorité, se fera lorsque l'autoroute sera rendue sur leur terre. Ainsi préfère-t-on pour l'instant s'en remettre à la décision des dirigeants et adapter le fonctionnement de l'entreprise aux nouvelles conditions prévisibles induites par l'autoroute.

CONCLUSION

Des producteurs sont pour ou contre le projet selon qu'ils considèrent prioritaire soit le genre de progrès régional véhiculé sur et par ce type d'équipement, ou, l'intégrité de l'agriculture. On rejoint là cette dualité présentée au chapitre précédent entre la sectorisation régionale de l'activité agricole, et le maintien d'un certain équilibre intra-régional. Les "pro-autoroutes" aspirent à un mieux-être financier. L'ancrage culturel des "anti-autoroutes" pour la terre les oblige à dénoncer ouvertement ou non cette destruction du patrimoine agricole. Plusieurs facteurs interfèrent sur la position prise par chacun. L'élément qui ressort des propos des deux précédents chapitres apparaît être l'information diffusée par les promoteurs, du moins spécifiquement pour les contres. Ces observations recourent assez fidèlement deux volets de la quatrième hypothèse, énoncés comme suit: l'idéologie dominante et les attentes et besoins des agriculteurs, jumelés à l'intérêt suscité chez-eux par l'infrastructure, influencent fortement la réaction de refus ou d'adhésion au projet.

De plus, les probabilités d'une nouvelle contestation venant des agriculteurs s'avèrent minces sinon nulles, en raison des pressions

sociales et psychologiques à supporter. Néanmoins, on considèrera le débat A-70 clos seulement à la signature des contrats d'expropriation qui se solderont plutôt, selon des producteurs, par des ententes à l'amiable. Ces réactions traduisent et confirment en termes clairs la cinquième hypothèse stipulant qu'une majorité de producteurs ne souhaite pas discuter publiquement de la pertinence du projet et du tracé. D'ailleurs, rappelons que les seuls l'ayant fait véritablement sont les trois membres du Comité de Protection des Terres Agricoles.

A quel point ces attitudes se reflètent-elles dans la pratique quotidienne de l'agriculteur? Autrement dit, quelle a été l'influence du projet A-70 jusqu'à maintenant sur l'exploitation? Et quel sera-t-il? Les pages suivantes tenteront de répondre à ces questions.

NOTES ET REFERENCES (chapitre VII)

- 1: Les commentaires des agriculteurs seront précédés du symbole -.
- 2: Le Comité de Protection des Terres Agricoles. Nous sommes agriculteurs et voulons le demeurer. Mémoire présenté au ministère des Transports du Québec. Jonquière. décembre 1978. 30 p.
- 3: La Chaîne Coopérative du Saguenay a fermé sa division abattoir en juin 1984 pour une période indéterminée.
- 4: Une équipe de chercheurs a démontré que "les tendances démographiques sont à la baisse depuis 1961, et que, selon les plus optimistes prévisions, on peut espérer un taux de croissance qui stagnera pour les prochaines années". De 1971 à 1976 le taux d'évaluation démographique selon l'OPDQ est de 1,3%, et l'accroissement prévu de 1986 à 2001 s'avère négatif -16,4%. (Plourde et ali. "L'autoroute no 70 - nécessité ou chimère?" ... pp. 94-96.
- 5: "La ville /de Jonquière/ demande que le tracé suive l'emprise de la future autoroute 70 en vue de restreindre la prolifération des corridors dans le milieu agricole et forestier, (...)" (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Rapport d'enquête sur les projets de gazoduc Québec-Atlantique. vol. A-Le rapport. novembre 1979. p. A-42.)
- 6: Proposition apportée par le Comité de Protection du Patrimoine. Voir Plourde et ali. "L'autoroute no 70..."
- 7: Plourde et ali. ibid.

CHAPITRE VIII *

PROJET A-70 ET PRATIQUE QUOTIDIENNE CHEZ L'AGRICULTEUR

Dans les prochaines pages, nous pourrons constater un premier impact du projet dans le fonctionnement de l'entreprise agricole: ce qu'il a empêché, retardé, ou stimulé.

8.1 DE L'ANNONCE DU PROJET A AUJOURD'HUI

8.1.1 Aucun ralentissement

Une grande partie des producteurs n'a jamais ressenti l'influence du projet sur l'exploitation. Sur le plan psychologique, certains ne se sentent pas menacés. Du point de vue économique, d'autres doivent viser sans cesse l'argumentation de la production s'ils veulent se maintenir sur le marché. Reprenons ces deux situations.

- 1) Certains producteurs perçoivent l'A-70 comme "un rêve de développeurs" qui n'aboutira pas sinon à très long terme. Les palabres entre intervenants durent depuis trop longtemps et un consensus unanime semble loin d'aboutir. Le projet leur apparaît alors de plus en plus comme un "phantasme de politicien". En outre, ces producteurs estiment vivre

*: Voir notes et références en fin de chapitre, p. 161.

leur retraite au moment de la matérialisation de l'autoroute. Ex-agriculteurs, ce contentieux ne les préoccupera plus du tout.

Bref, on est indifférent aux effets futurs de l'axe routier. J'ajouterais qu'on est même un peu inconscient tant il y a détachement du problème.

2) De plus, d'autres producteurs, même s'ils sentent une menace proche, ne peuvent arrêter le rythme de production et d'investissement. Sinon, ils risqueraient l'atrophie de la ferme soit:

- par l'impossibilité d'atteindre dorénavant le seuil de rentabilité souhaitable à l'entreprise;
- par une descente sous le seuil de rentabilité déjà atteint;
- par la stagnation au seuil de rentabilité déjà atteint.

Cela conduirait inévitablement à la perte d'un surproduit actuel ou éventuellement accessible par l'amélioration des conditions d'exploitation.

L'autoroute génère alors un climat d'incertitude et entraîne l'hésitation chez ces autres producteurs. Cette situation équivoque est amplifiée par l'avancée ponctuelle des travaux dans le temps et par la progression lente mais certaine du tronçon dans l'espace, en direction de la ferme.

8.1.2 Investissements négligés

Par ailleurs, un autre groupe d'agriculteurs a arrêté ou du moins ralenti considérablement les investissements sur la partie de lot

sujette à devenir inaccessible après le passage de l'autoroute et directement emprise par le futur tracé. Deux impulsions, l'une psychologique, l'autre d'ordre administratif, contraignent à ces agissements:

- 1) A l'inverse de cette précédente majorité qui n'a pas ralenti ses activités, un petit nombre de producteurs est persuadé de la réalisation prochaine de l'autoroute. Les travaux débuteraient sur la propriété dans un délai ne dépassant pas cinq ans, certains croyant à un sursis d'au plus un an. Des améliorations sur les terres se solderaient donc par une perte difficilement calculable lors du marchandage des terres avec le gouvernement. Autrement dit, le temps et l'énergie investis, les conditions d'exploitation, la santé, la sécurité, l'amour de son travail, bref toutes ces dépenses qualifiables et non quantifiables seront probablement négligées par le gouvernement.

On est donc en situation d'attentisme face aux développements à cause du projet A-70.

- 2) En plus, quelques producteurs ont dit ne pas avoir eu l'autorisation de poser des drains souterrains dans le secteur traversé par l'autoroute. Ce refus est sans doute concomitant à la construction du gazoduc qui longera à 23 mètres (75 pi.) au sud le tracé autoroutier¹.

8.2 LES PERSPECTIVES D'AVENIR AVEC L'AUTOROUTE

Déjà, l'ensemble des producteurs peut juger des inconvénients et avantages de la future route et envisager grossièrement ce qu'il adviendra de leur entreprise et de la famille avec sa présence. Les comportements

prévisibles intrinsèques à cette évaluation seront mis en parallèle avec le schéma référentiel établi à ce sujet en début de texte (fig. III, chapitre II, p. 34).

8.2.1 L'abandon de la pratique agricole

L'autoroute n'est qu'un des facteurs qui provoquent ce départ. Cependant, elle agit comme révélateur de cette tendance en accélérant le processus. Concrètement, des producteurs quitteront pour quatre raisons majeures:

1. Suite au passage de l'autoroute, les pertes en terres seront considérables et il y aura incapacité d'en acheter et/ou d'en louer d'autres.
 - absence de terres disponibles et à bon marché à proximité;
 - coût onéreux et prohibitif des terres disponibles à proximité détenues par des propriétaires urbains, spéculateurs éventuels ou non;
 - coûts supplémentaires difficilement amortissables par l'exploitant advenant l'achat et/ou la location de terres éloignées du gros de la ferme;
 - insuffisance des ressources monétaires, techniques, physiques et psychologiques nécessaires pour s'engager dans une telle entreprise. (Ceci s'applique dans le cas de l'achat et de la location de terres éloignées ou non du gros de la ferme.)

2. L'urbanisation croissante dont l'autoroute n'est qu'une tentacule envahissante provoque une perte de motivation chez ces producteurs déjà aux prises avec les problèmes urbains et parurbains actuels.

L'effet le plus évident sera sans doute l'isolement du producteur par rapport au reste de la collectivité agricole. Cela concerne les fermes situées au nord du tracé autoroutier qui seront inévitablement coupées du **noyau** agricole constitué par l'axe des rangs St-Benoît, St-Pierre et Ste-Anne.

Une autre contrainte est la localisation des terres disponibles à l'intérieur du périmètre d'urbanisation qui implique un abandon probable de la pratique dans 20 ans environ, suite à l'application des plans de développement de la ville.

3. L'âge relativement avancé (60 ans et plus) et les difficultés rencontrées pour rentabiliser la ferme entraînent quelques-uns à désirer un mieux-être possible avec l'autoroute. Cela veut dire qu'on associe le projet à un tremplin opportun pour parvenir à une retraite agréable, sans souci pécunier.
4. L'absence de relève accentue ce processus. Des producteurs n'ont plus de raison majeure de conserver la terre. Ce bien familial transmis de père en fils est considéré de plus en plus comme un capital négociable et fort intéressant pour s'assurer une rente viagère.

8.2.2 La poursuite de la pratique agricole

On réfère alors au cheminement deux du schéma référentiel soit la réorganisation. Fait à noter, pour certains, l'A-70 n'influencera que très superficiellement le fonctionnement de la ferme ce qui ne nécessitera même pas le besoin d'une réorganisation (c'est précisément la raison évoquée plus bas en 1). Les autres motivations de poursuite de l'exploita-

tion concernent des obligations financières, et des facilités d'acquérir des terres dans le voisinage.

1. Le passage de l'autoroute n'entraîne pas une perte suffisante de terres nuisible à la rentabilité de la ferme.
2. Les produits de la ferme représentent le seul revenu de la famille, ou la ferme constitue un bien fortement ancré dans la tradition familiale et le producteur veut à tout prix le transmettre à sa progéniture.
On usera donc de tous les moyens à sa disposition pour conserver et son gagne-pain et son patrimoine: achat et/ou location de terres, achat de foin et de grain, diminution du troupeau, etc.
3. On a la possibilité d'acheter et/ou de louer des terres ou des parties de terres soit à proximité, ou à une distance relativement éloignée de la ferme.

8.2.3 La suspension de plans de consolidation

Compte tenu du projet de l'A-70, quelques producteurs ont dû modifier ou laisser en suspens des projets d'agrandissement prévus pour consolider l'entreprise.

1. On a acheté ou projetait d'acquérir une terre, ou des parties de lot, qui seront avec l'autoroute amputées sérieusement ou rendues inaccessibles par leur localisation au nord du tracé.
2. La réduction en terres oblige à chercher compensation (achat et/ou location de terres, réduction du troupeau, etc.) ce qui n'est pas toujours possible par le producteur.

Cette situation, pour plusieurs, compromet sérieusement l'avenir de la relève. Certains prévoyaient s'associer avec leur(s) garçon(s) ce qui est hors de question maintenant avec la réduction de revenus consécutive des pertes en terres. Le résultat peut être le suivant: 1) une relève obligée de se relocaliser si elle veut poursuivre dans l'agriculture, ce qui serait assez dur vu les lourds capitaux de démarrage indispensables 2) une relève en chômage 3) le père vend à la relève et se retire plus tôt que prévu (cependant, ce dernier type de comportement a été automatiquement écarté par les producteurs-pères).

Par ailleurs, aux dires de producteurs, la relève s'intéresse peu aux conséquences du projet. Toutefois, je ne pourrais me prononcer sur les raisons de cette attitude, n'ayant pas rencontré les concernés. Tentons plutôt une projection spatiale des comportements susceptibles d'être adoptés en présence de l'infrastructure.

8.3 LA PROJECTION SPATIALE DES COMPORTEMENTS DES AGRICULTEURS

En réalité, le projet n'a encore provoqué aucune modification apparente du cadastre et de son mode d'utilisation sinon à l'extérieur du territoire à l'étude². Néanmoins, la projection spatiale des comportements prévisibles et connus des agriculteurs eux-mêmes peut s'articuler en une hypothèse de la restructuration de l'espace assez intéressante pour une illustration tendancielle des changements provoqués par la future autoroute.

Bien entendu, la métamorphose spatiale ne se réaliserait pas spontanément mais s'étalerait dans le temps. En outre, les agriculteurs

rencontrés planifient généralement à court terme. De fait, cette hypothèse de la restructuration ne peut être valable que située à l'intérieur des vingt prochaines années ou, en tout cas, d'ici à l'ouverture par la ville des quartiers limitrophes à l'autoroute comme zone à développer.

8.3.1 Une vue d'ensemble du territoire

Selon cette projection spatiale, il ne fait aucun doute que l'espace agricole subira un dur coup lors du passage de l'autoroute (carte V). Prenons toujours la VAR 2 comme exemple d'un changement³.

La surface agricole utile n'occupera plus que 1 387,6 ha environ, soit 77% de l'ensemble du territoire, ce qui signifie une baisse de -8,2% (fig. VII). Toutefois, on délaierait seulement 4% du patrimoine agricole familial i.e. des terres appartenant à des propriétaires fermiers pratiquants. Cela suppose un désir de persévérer dans la pratique agricole même en présence de l'autoroute.

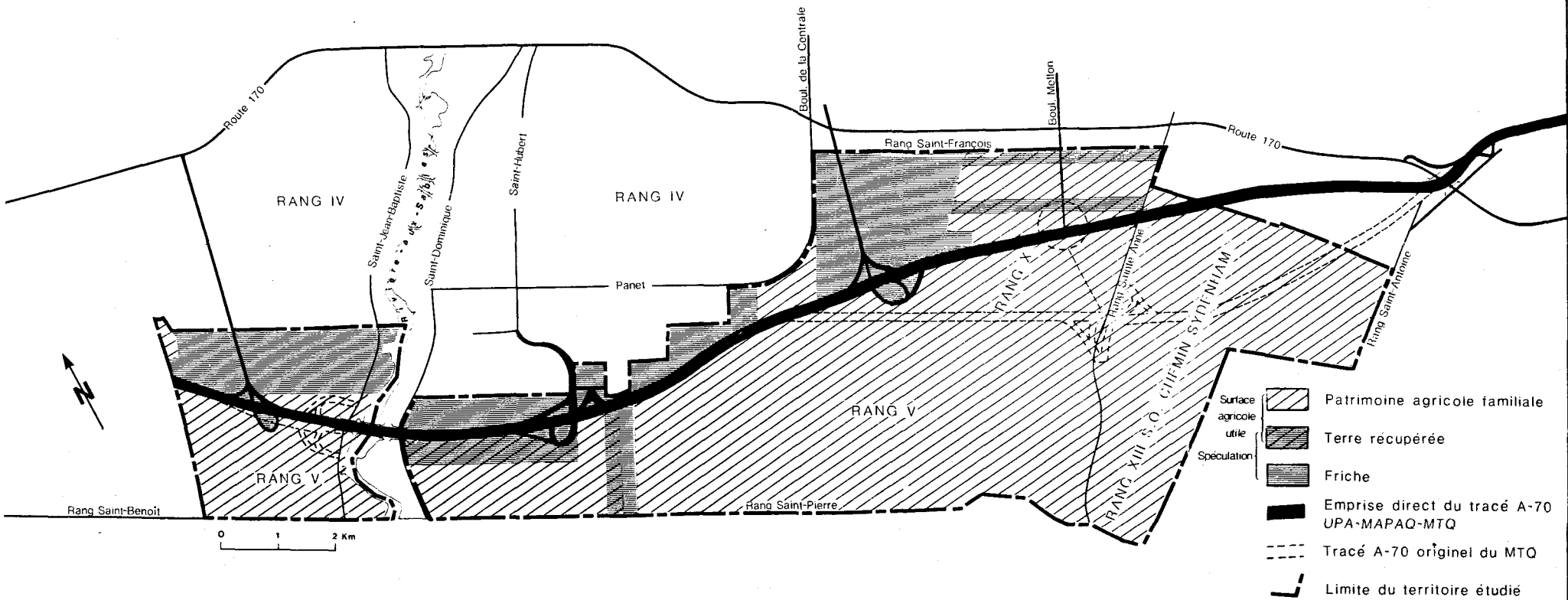
En effet, sur les quatre fermes (enclavées) considérées sacrifiées pour l'A-70⁴, deux seront vendues, et deux resteront actives jusqu'à ce que l'âge, la santé, ou les développements urbains en empêchent leurs exploitants. Par contre, un producteur du rang St-Pierre quittera; il aurait évalué ses pertes prévisibles suffisantes pour nuire au revenu de base indispensable à la vie de deux familles. D'après lui, sa ferme serait rachetée en partie par un ou des voisins.

En outre, parmi ces deux producteurs désireux de poursuivre, un prévoit l'acquisition d'un lot actuellement sous bail de location situé

COMPORTEMENTS SPATIAUX DES AGRICULTEURS

CARTE V

INFLUENCE DU PROJET D'AUTOROUTE 70 (VAR.2)
MUNICIPALITÉ DE JONQUIÈRE



Source: Entrevues auprès d'agriculteurs de Jonquière 1982-83-84

Conception: Madeleine MARY

Dessin: Michel LEBLANC

U.Q.A.C. 1985

dans l'enclave afin de compenser les pertes subies en terres. Il est facile de prédire qu'après vingt ans, la construction domiciliaire s'agglutinera près de l'autoroute. Le problème de la survie de cette ferme se poserait à nouveau, surtout concernant l'avenir de la relève présentement employée à part entière dans l'entreprise. De plus, aucune amélioration n'a été apportée au lot convoité. Il faudrait donc probablement engager un fort pourcentage des sommes reçues de la vente des terres liquidées avec l'autoroute à sa remise en valeur afin de tenter d'atteindre le niveau de rentabilité actuel de la ferme. Or, cette ferme est centenaire et le propriétaire n'est toujours pas satisfait de sa production. Le réaménagement par achat d'un lot correspond-il alors à une réalité possible d'une consolidation, ou, en tout cas, à un maintien de la situation présente de cette entreprise?...

D'un autre côté, le projet A-70 mettrait fin au mécanisme de récupération des lots vacants avec une réduction de -35%, soit une amputation de 156,5 ha. Par ricochet, on subirait une augmentation incroyable des friches de +96,8% ce qui équivaut à 272 ha de plus. On se rappellera que sans autoroute, les friches couvraient seulement 7,8% de l'ensemble du territoire (chapitre V). Selon la perception des agriculteurs, 22,9% du territoire céderait à l'abandon. Evidemment, la spéculation croîtrait de +6,5% avec 47,3 ha de plus.

Dans un même ordre d'idées, certaines friches représenteront un réel sacrifice pour l'agriculture, en ce sens que les producteurs ne voient absolument aucun moyen de les utiliser efficacement à court et à moyen terme. Ce sont les 156,4 ha de pertes agricoles sèches composées:

- du corridor d'emprise directe de l'autoroute sur presque toute sa longueur (l'emprise sur des terres non utilisées pour l'agriculture n'a pas été comptabilisée dans ce calcul);
- d'interstices agricoles aux échangeurs;
- de parties de lots rendues inaccessibles ou de formes incongrues suite au passage de l'autoroute.

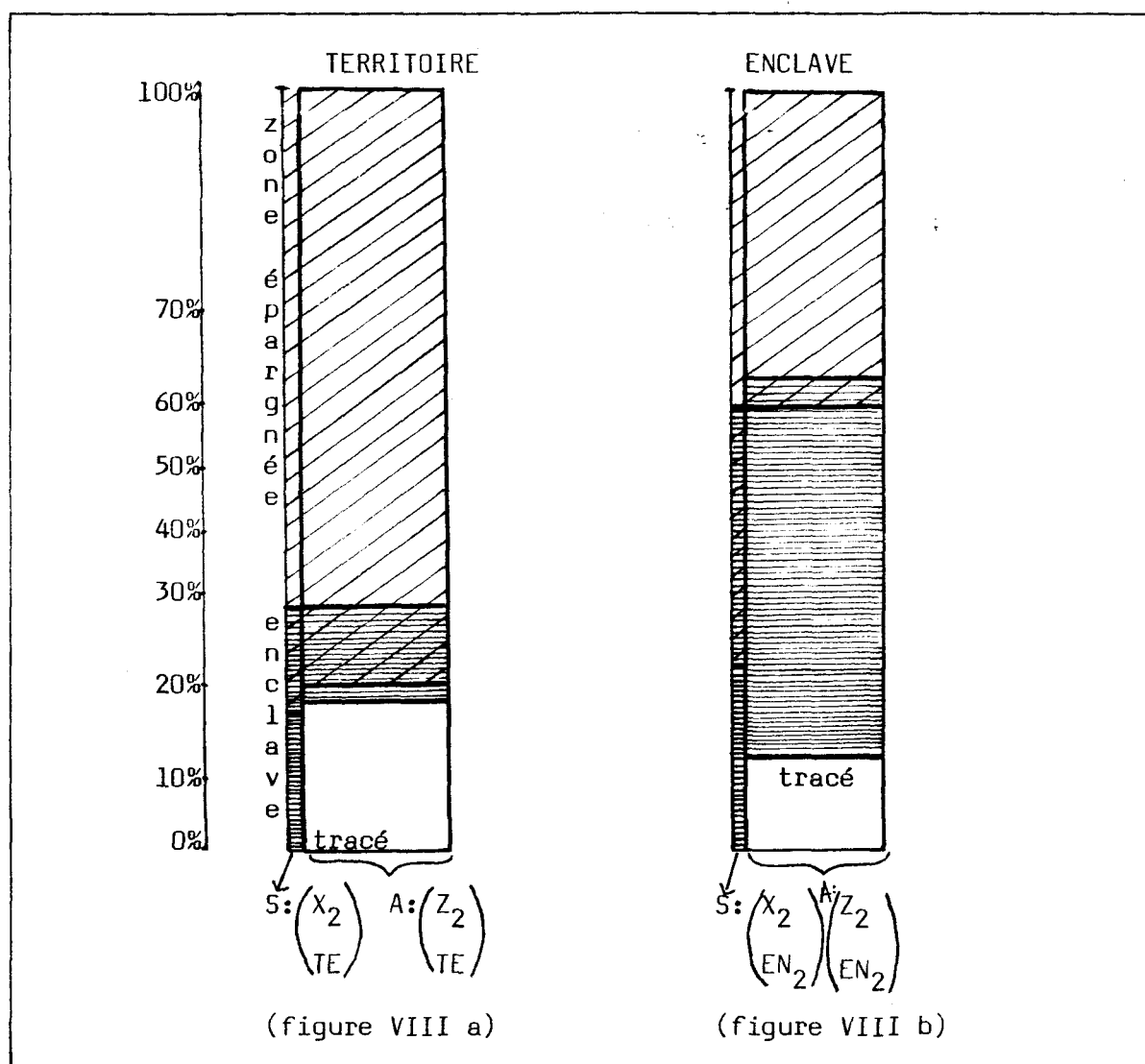
Enfin, un aspect positif de l'autoroute consiste en un transfert de portions de terres récupérées (sous bail de location) en terres patrimoines ou plutôt détenues dorénavant à part entière par un fermier pratiquant.

8.3.2 L'enclave agricole

La métamorphose spatiale s'aggrave lorsque l'on focalise à l'intérieur de l'enclave. Rappelons que celle-ci s'approprie 30,5% de l'ensemble du territoire (fig. VIII). En plus, la perception des producteurs débouche sur un scénario plus noir que celui résultant des premiers calculs des pertes, effectués au chapitre V.

Les lots récupérés se situant pour la plupart dans l'enclave sont les plus affectés (fig. VIII a). De 168,7 ha (X_2) ils chûteront à 23,04 ha (Z_2) pour n'occuper plus que 1,3% du territoire et 4,2% de l'enclave (comparativement à 9,4% et 30,7% d'après le calcul des faits a priori).

Les friches s'accroîtront aussi passant de 121 ha (X_2) à 255,2 ha (Z_2). En fait près de la moitié de l'enclave (soit 46,5%) sera dorénavant à l'abandon alors que d'après l'expansion urbaine prévue, on n'estime ces pertes qu'à 22,1% (fig. VIII b).



TE: Territoire à l'étude EN_2 : Enclave agricole créée par la VAR 2
 X_2 : Type d'utilisation du sol enclavé par la VAR 2, selon l'expansion urbaine prévue.
 Z_2 : Type d'utilisation du sol enclavé par la VAR 2 selon la perception d'agriculteurs suite au passage de l'autoroute.
 A: au moment avec autoroute S: au moment sans autoroute
 (voir la compilation des superficies pour chaque variable en annexes 8 et 9, tableaux 3).

Fig. VIII: Proportion des types d'utilisation du sol amputés de l'ensemble du territoire et dans l'enclave (VAR 2), suite à l'expansion urbaine prévue et à la perception d'agriculteurs.

L'emprise du tracé vient alourdir ce déficit. Cependant, là encore une note optimiste apparaît par la hausse des superficies requises par des propriétaires fermiers pratiquants. Cette volonté de continuer l'exploitation constatée précédemment favorise un maintien et la préservation, pour un certain temps du moins, de 36,9% du patrimoine agricole familial enclavé soit 202,76 ha environ.

Par contre, il va de soi que la majorité des terres sujettes à spéculation se retrouve dans l'enclave. Le chapitre V les établit à 289,7 ha (16,1% du territoire). D'après les agriculteurs, elles se chiffrent à 278,2 ha (15,5% du territoire). Cette faible différence est due surtout aux terres récupérées désignées sous "spéculation temporaire" qui deviendront pour la plupart des friches soit sous l'un des trois autres types de spéculation identifiés antérieurement (point 5.1.2, p. 95).

Enfin, dans l'ensemble, la perception des agriculteurs penche plutôt vers la négative. Voyons dans ce cas ce qu'il advient de la vision du MAPAQ.

8.3.3 Un parallèle avec la perception du MAPAQ

Ce parallèle doit être fait sous toute réserve. La projection du ministère se situe aux alentours de l'an 2000 alors que celle des producteurs couvre la période précédant cet horizon. De plus, les limites géographiques diffèrent quelque peu de l'une à l'autre perception, il est donc préférable d'axer la comparaison sur l'enclave agricole.

Considérant cela, la réaffectation⁵ de l'espace pourrait en toute logique s'effectuer comme suit (tableau 7):

- des pertes agricoles sèches de 236,6 ha, affectant des terres abandonnées et non récupérables incluses à l'intérieur du périmètre urbain (comprenant l'emprise du tracé, les espaces libres des boucles des échangeurs, des parties de lots rendues inaccessibles ou trop étroites).
- des remembrements de lots entiers et morcelés totalisant 107,9 ha, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'enclave, et ce abstraction faite du zonage urbain qui en prescrit ou non l'usage agricole exclusif.

Notons que ces types d'espaces ignorent les terres qui conserveraient selon les producteurs la même utilisation avec ou sans autoroute. Ainsi, 183,3 ha situés dans l'enclave resteront en friches.

En fait, ces pertes agricoles sèches englobent des terres considérées préservées selon le MAPAQ. D'un autre côté, l'urbanisation prévue par le ministère inclut ces pertes en plus de terres demeurées en friches, et de la plupart des lots remembrés et conservés agricoles.

En outre, la distribution spatiale des remembrements diffère d'une vision à l'autre. Le ministère prévoit une faible récupération de 9,7 ha à l'intérieur de l'enclave alors que les producteurs l'estiment à 42,9 ha. Mais, de toute façon, cela ne change rien à l'urbanisation éventuelle de tous ces remembrements situés à l'intérieur de l'enclave.

TABLEAU 7
VISION D'AGRICULTEURS DES ESPACES AFFECTES A JONQUIERE
PAR LE PROJET D'AUTOROUTE 70

(tracé UPA - MAPAQ - MTQ VAR 2)

	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>pertes agricoles sèches</td> <td>Emprise du tracé</td> <td>68,1 ha</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Friches</td> <td>176,0 ha</td> </tr> <tr> <td>236,6 ha</td> <td>Sous-total</td> <td>236,6 ha</td> </tr> </tbody> </table>	pertes agricoles sèches	Emprise du tracé	68,1 ha		Friches	176,0 ha	236,6 ha	Sous-total	236,6 ha
pertes agricoles sèches	Emprise du tracé	68,1 ha								
	Friches	176,0 ha								
236,6 ha	Sous-total	236,6 ha								
ENCLAVE	Remembrement	42,9 ha								
549,1 ha	Agriculture préservée	78,8 ha								
	Lots dont l'affectation restera inchangée (friches)	183,3 ha								
HORS-ENCLAVE	Remembrement	65,0 ha								

Source: Entrevues réalisées auprès d'agriculteurs (1982-1983-1984).

CONCLUSION

En résumé, il existe une division au sein de la collectivité agricole. Les positions antagonistes témoignent du débat sur le type de développement à préconiser en région. L'autoroute se trouve au coeur des discussions. Elle met en jeu des intérêts d'ordre personnel et collectif divergents d'un clan à l'autre.

Rassemblons ici les éléments explicatifs du processus d'apprentissage au projet A-70 par les producteurs qui aboutit à ces comportements spatiaux, énoncés dans les trois derniers chapitres incluant celui-ci (tableau 8). Je n'en ferai aucun commentaire, ceux-ci ayant été l'objet des pages précédentes. Cependant, je tiens à souligner certains faits.

- 1) A ce jour, les agriculteurs n'ont subi concrètement le projet A-70 que par les travaux préliminaires d'arpentage. Toutefois, l'adaptation préalable et continue du fonctionnement de l'entreprise à l'implantation de l'infrastructure cause une pression psychologique chez un certain nombre de producteurs: situation d'attentisme, climat d'incertitude, hésitation.
- 2) Retenons cette volonté de producteurs pour continuer l'agriculture sur des terres destinées à l'urbanisation tandis que le MAPAQ qualifie ces pertes de sacrifice nécessaire au développement.
- 3) Mentionnons, comme dans le cas des planificateurs urbains (chapitre IV), que le processus et la dynamique du projet A-70 dans ses multiples phases opératoires influencent l'attitude et le comportement des

TABLEAU 8

ESSAI DE TYPOLOGIE DES REACTIONS DES AGRICULTEURS

INFLUENCE DU PROJET A-70

PROCESSUS D'APPRENTISSAGE AU PROJET A-70	POSITIONNEMENT		
	POURS	INDECIS	CONTRES
<u>ANTECEDENTS ET INTERET</u>			
<u>IDEOLOGIE DE DEVELOPPEMENT</u>	Développement économique traditionnel		Développement économique repensé 1
La place de l'agriculture	Vision étroite du développement agricole Sectorisation régionale: Migration de l'activité au Lac St-Jean		Vision élargie du développement agricole Maintien d'un certain équilibre intra-régional
Le pouvoir décisionnel	S'en remettent aux décideurs officiels.		Veulent participer à leur développement
<u>RESISTANCES SOCIO-ECONOMIQUES</u>		indécis	
Revenus	Provenant en majorité des produits de la ferme Travail d'appoint	Autres sources importantes de revenus que les produits de la ferme	Provenant essentiellement des produits de la ferme
Tenure des terres touchées	Tous propriétaires dont une faible minorité également locataires	Propriétaires et locataires de terres compromises	Tous propriétaires dont une faible minorité loue aussi des terres
Relève	Assurée dans seulement un cas Absente pour les autres fermes	Assurée dans seulement un cas Prévisible mais non assurée pour les autres fermes	Prévisible mais non assurée pour toutes les fermes
Expérience similaire	La plupart ont négocié avec l'ex-ministère de la Voirie Tous ont négocié ou négocieront avec la compagnie de Gaz Inter-Cité.	Tous ont négocié avec l'ex-ministère de la Voirie et avec Hydro-Québec	Quelques-uns ont négocié avec Hydro-Québec
Proximité de la ville	80% des fermes et des terres sont situées en bordure du zonage agricole	La majorité des fermes et des terres se retrouvent quelque peu en recul de la ville, souvent séparées par les propriétés détenues par les agriculteurs en faveur du projet	
Valeur patrimoine	On oublie cette valeur pour capitaliser sur la valeur économique monnayable		On privilégie la valeur patrimoine à l'intérêt économique induit par les éventuelles transactions de ventes de terrains
<u>EVALUATION</u> (Avantages de l'innovation)			
Image du projet	Signe de prestige		"Show de politicien"
Rôle de l'autoroute	Facteur de développement régional		Outil de destruction de l'agriculture

Argumentation/collectif (la région)	<ul style="list-style-type: none"> . Retombées économiques . Désuétude du réseau routier . Création d'emplois . La région à l'image des autres régions 	<ul style="list-style-type: none"> . Préservation de l'agriculture . Réseau routier satisfaisant . pas de création d'emplois notable . Insuffisance de la population 		
Argumentation/individu (le producteur)	<ul style="list-style-type: none"> . Vente de terrains à la ville . Sécurité financière . Retraite anticipée méritée après le dur labeur d'une vie 	<ul style="list-style-type: none"> . Sauvegarde de la terre-outil; de la terre-travail; de la terre-produit; de la terre-capital nature 		
IMPACTS DU PROJET				
Emprise	Disparition des fermes à court, moyen et long terme	Amputation sévère	Emprise négligeable	Aucune perte en terres
Projet d'expansion	<ul style="list-style-type: none"> . Abandonné dans un cas . Modifié pour un autre . Inchangé pour les autres fermes 	Reporté et/ou repensé	Aucun changement	
L'avenir du producteur	<ul style="list-style-type: none"> . Rentier pour les propriétaires . Chômage temporaire pour la relève existante 	Association avec la relève remise en question	Aucun changement	
ATTITUDES	PASSIF	PASSIF	ACTIF	
	positive		négative	
	. Impatience, anxiété		Révolte, angoisse	
Pertinence du projet	Non questionnement		contestation	
		. silencieuse: on suit le cours des événements	Ouverte: On lutte pour la survie.	
Modification du tracé	Insatisfaction	Satisfaction		
Raison:	<ul style="list-style-type: none"> . L'A-70 passe dorénavant sur les terres . Il y aura moins de terrains à vendre pour des développements urbains 	On a pu empêcher le projet mais on a réussi à faire déplacer le tracé afin de sauver sa terre et minimiser l'emprise urbaine prévue		
COMPORTEMENTS		ADOPTION	REJET	
Réactions		(passif)	(passif) (actif)	
Interventions		Messages d'opinions	Appui aux actifs	Contestation publique (mémoires, pétition)
Résultante prévisible sur l'organisation spatiale de la ferme (Mesures d'adaptation).		ABANDON	REORGANISATION	POURSUITE NORMALE

1 Je ne peux identifier clairement ce type de développement aux modèles émergents présentés au chapitre III. Néanmoins, les contres n'adhèrent pas aux modèles économiques traditionnels dans lequel s'enchasse le projet A-70. J'ai donc trouvé préférable d'utiliser l'expression du "développement économique repensé" pour reproduire le plus fidèlement la pensée des contres.

producteurs agricoles dans l'utilisation des terres qu'ils font et prévoient: ralentissement et arrêt d'investissements, achat et vente de terres. Ces termes reprennent directement les propos de la troisième hypothèse de recherche qui se trouve par le fait même vérifiée dans le cas du projet autoroutier régional. De plus, des modifications dans le fonctionnement de l'entreprise (déplacements supplémentaires, contraction du revenu, projet pour la relève menacé) complète et précise davantage l'importance de l'impact induit par l'emprise de l'équipement sur les terres.

En outre, l'ensemble des pro-autoroutes et une partie des contestataires ont rappelé l'illogisme d'un arrêt des travaux autoroutiers déjà passablement avancés à Chicoutimi. Ils soulignent ainsi un dernier élément de l'hypothèse (3) à savoir une situation à caractère irréversible. Les producteurs semblent donc démissionner de toute action revendicatrice à venir. Ce constat recoupe à nouveau la cinquième hypothèse relative à une abstention majoritaire des producteurs lors d'un éventuel mouvement de contestation.

- 4) La vente de terrains, la sécurité financière et une retraite méritée sont tous des éléments qui conditionnent la position des "pros". Au contraire, une baisse de revenu, une insuffisance de terres et l'incapacité de s'en procurer ne sont que quelques facteurs motivant le rang des opposants.

Cela confirme le dernier volet de la quatrième hypothèse concernant l'influence des coûts et bénéfices entraînés par la décision prise en regard de l'acceptation ou du refus du projet.

5) Finalement, j'ai pu, à l'aide des producteurs, démontrer la véracité de la cinquième hypothèse à savoir: la projection dans l'espace de leurs comportements adaptés à la situation autoroutière illustre une restructuration tendancielle de cet espace. Il n'y a qu'à se reporter à la carte V pour constater cette évidence.

Enfin, ici encore, l'autoroute semble agir comme révélateur des tendances de la dynamique agricole en favorisant à la fois un exode (si minime soit-il) des agriculteurs, et une périurbanisation croissante. Ces deux impacts constituent des coûts de la restructuration agricole induits par le projet. Il convient de se pencher davantage sur ce coût global engendré par cet équipement au détriment du producteur.

NOTES ET REFERENCES (chapitre VIII)

- 1: L'entente intervenue entre la Compagnie de Gaz Intercité et les agriculteurs concernés consiste sommairement à:
 - l'obligation de la compagnie à dédommager pour les bris de cultures, la remise en état des terres qui auront subi l'excavation et la compaction, le droit de passage et d'exécution de travaux de réparation en tout temps.
 - l'interdiction au producteur de creuser dans cette zone, et permission d'y poursuivre l'exploitation après l'achèvement des travaux.

- 2: Sur les 5,5 km autoroutiers déjà construits dans la municipalité de Chicoutimi, entre le boulevard Talbot et le chemin de la Réserve.

- 3: Une compilation complète est incluse en annexe 9: tableaux 1 et 3 pour la VAR 2, tableaux 1 et 2 pour la VAR 1.

- 4: Voir le chapitre V.

- 5: Dans le but de respecter la confidentialité des informations recueillies auprès des agriculteurs telle la localisation de terres qu'ils prévoient vendre ou acheter, j'ai préféré ne pas présenter de résultats sous forme cartographique.

MEMOIRES ET THÈSES DE L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC

00937

Page 4

de 4

CONCLUSION GENERALE

Nous voici au terme de cette réflexion qui visait à poser les premiers jalons du coût de la restructuration agricole provoquée par le projet A-70 sur les terres périurbaines de Jonquière.

Cette analyse-évaluation, basée davantage sur les perceptions d'acteurs impliqués dans le débat, s'est avérée un moyen de mesurer la valeur méta-économique de la ressource-sol. Considérés tantôt comme des externalités, ce sont plutôt des coûts (plutôt qu'un seul) pour lesquels aucune facture n'a jamais été préparée et dont on ne pourra jamais chiffrer le montant exact. Cela, nous l'avons vu, ne signifie pas l'exclusion de toute variable strictement économique mais, l'intégration d'indicateurs spatiaux, sociaux, culturels, écologiques, économiques, psychologiques et autres qui permettent de reconnaître et de structurer l'organisation d'une ferme.

Bien sûr, ce qui précède est beaucoup plus exploratoire que définitif puisque seule la matérialisation de l'autoroute vérifiera ces changements de façon concrète. Malgré tout, des aspects méconnus de cet instrument d'urbanisation (cet accélérateur des tendances) sont révélés. Avant d'exposer cette question des impacts du projet A-70, reprenons brièvement les hypothèses de départ.

RETOUR SUR LES HYPOTHESES DE RECHERCHE

L'autoroute: un instrument de pouvoir

L'analyse du rôle, des fonctions et des impacts d'une infrastructure autoroutière confirment la première hypothèse à savoir: un équipement autoroutier est un reflet des pratiques de groupes sociaux dominants, des intérêts étroitement liés à l'establishment politique, marchand et industriel, local, régional et provincial, qui déstabilise les structures spatiales et sociales d'un milieu. Plusieurs indicateurs démontrent cette réalité.

1. Les réseaux autoroutiers, dans le monde, ont été édifiés suite à la création d'offices spéciaux encadrés par voie législative, par exemple: l'Office des autoroutes du Québec.
2. Les politiciens ont utilisé ces projets pour redorer leur blason lors de campagnes électorales. L'A-70 n'a-t-elle pas fait l'objet de deux élections provinciales? et récemment encore, on l'a retrouvé dans les discours des candidats à l'élection fédérale de 1984.
3. L'argumentation pro-autoroute mise presque essentiellement sur un soi-disant rôle de moteur de développement de l'équipement autoroutier: attrait pour l'implantation d'activités industrielles, ouverture vers de nouveaux marchés, désenclavement des régions. Selon ce discours, elle vise aussi et avant tout la consolidation et l'essor des pôles économiques existants et, en second lieu des pôles émergents: Chicoutimi pour la région, Montréal pour la province.

4. En changeant le rapport distance-temps d'un lieu à un autre, elle redistribue les forces socio-économiques du milieu: diversification, spécialisation, consolidation et déclin d'activités, isolement et rapprochement de collectivités humaines et d'individus, modification des flux de circulation.

L'autoroute remise en question

Par contre, plusieurs conviennent de la nécessité de reformuler le rôle d'une telle infrastructure et sa pertinence pour la région à desservir. C'est ce qui se profile tout au long des débats soulevés dans ce texte sur la problématique autoroutière.

La seconde hypothèse stipulant un changement de discours idéologique possible à saisir dans ce contentieux autoroutier accueille donc plusieurs indices de précisions voire de confirmation. Les études recensées dans ce texte prouvent que:

1. Cette argumentation pro-autoroute consiste surtout en affirmations sans justification réelle, censées faire accepter le projet par la population concernée, et souvent à accélérer la mise en chantier en favorisant un tracé de préférence à un autre.
2. L'autoroute agit comme un révélateur des tendances en accentuant la croissance ou le déclin d'activités existantes. Elle n'est qu'un élément parmi d'autres déjà à l'oeuvre qui induisent la croissance. Rappelons le cas de l'abandon de l'autoroute de l'amiante qui aurait provoqué le péréclement des PME existantes. Soulignons le déclin des

activités tertiaires des villes nouvellement desservies par l'autoroute des Cantons-de-l'Est et celle des Laurentides.

Dans un autre ordre d'idées, les manifestations publiques, et les hésitations d'agents gouvernementaux et de ministères sont d'autres éléments d'appui à cette hypothèse. Soulignons seulement dans le cas du projet A-70:

3. La contestation de trois agriculteurs (le Comité de Protection des Terres Agricoles) appuyés d'autres collègues.
4. Le Front d'Opposition au Projet Autoroute 70 (F.O.P.A. 70).
5. Le revirement de l'OPDQ favorisant des améliorations aux routes régionales existantes et le transport en commun.
6. La décision du MTQ de réduire l'envergure du projet global d'Alma à La Baie à un court tronçon desservant prioritairement les villes de Jonquière et Chicoutimi, où les travaux sont déjà en voie de terminaison dans cette dernière ville.

L'idée d'irréversibilité du projet A-70 chez des régionaux

La troisième hypothèse aussi trouve confirmation. Effectivement, je crois avoir assez bien illustré l'influence du processus et de la dynamique du projet autoroutier dans ses multiples phases opératoires, particulièrement celles précédentes à la mise en chantier (protocole d'entente, études d'impacts, sans nul doute renforcée à Chicoutimi par celle des subventions octroyées, des expropriations et des travaux) sur les at-

titudes et les comportements des individus et des groupes d'individus dans l'utilisation qu'ils font de leur espace. Cette situation de plus en plus soumise aux impératifs et à la logique des "précédents qui précèdent" peut être vérifiée par deux événements:

1. Le projet a déjà donné corps à un certain type d'aménagement de l'espace par le biais du Schéma d'aménagement du Haut-Saguenay et les Plans d'urbanisme des villes de La Baie, Chicoutimi, Jonquière, Larouche et St-Bruno: création de zones et de parcs industriels aux abords des voies d'accès à l'autoroute, périmètre urbain fixé par le tracé.
2. Déjà, on observe des attitudes et des comportements des producteurs dans le fonctionnement de leur entreprise conditionnés par le projet: attentisme, hésitation, inquiétude, révolte, arrêt d'investissements, retard et report des projets d'expansion, vente et achat de terre prévue.

Mais l'impact du projet ne s'arrête pas là.

L'autoroute divise la communauté agricole

Effectivement, le projet A-70 trouve bon accueil chez les uns et soulève la colère d'autres. Plusieurs raisons ont été évoquées précédemment. D'ailleurs, l'essai de typologie des réactions des agriculteurs résume assez bien la situation que je reprendrai ici en quelques mots (tableau 8, p. 157).

La position des pous découle implicitement du modèle de développement économique traditionnel. Ces "pro-autoroutes" choisissent le moyen permettant de tirer un profit maximum. Ils adhèrent donc au projet A-70 qui rendra possible une aisance financière et une retraite anticipée méritée par la vente de terrains par lotissement urbain. Pour eux, ceux qui veulent continuer l'agriculture n'auront qu'à s'installer en milieu rural au Lac-St-Jean.

Quant aux contestataires, ils favorisent le maintien d'un certain équilibre économique intra-régional favorisant la conservation des zones agricoles périurbaines. Ils questionnent le modèle dominant. Ils critiquent l'urbanisation galopante qui gruge de plus en plus l'espace agricole utile. D'ailleurs, la lutte des plus acharnés des "anti-autoroutes" a provoqué le déplacement du tracé vers le nord ce qui a permis 1) la survie de leur entreprise et 2) la réduction de l'emprise urbaine prévisible sur les terres.

En somme, la quatrième hypothèse se trouve confirmée soit: la réaction de refus ou d'adhésion au projet est fortement influencée par 1) l'idéologie de développement favorisée 2) les attentes et besoins des agriculteurs, et l'intérêt suscité chez eux par l'infrastructure 3) les coûts et bénéfices qu'entraîneront leurs décisions et réactions face au phénomène. De ce cheminement, même les anti-autoroutes hésitent à participer à un mouvement d'opposition au projet.

Une autoroute peu contestée

Les chapitres VI, VII et VIII font nettement ressortir qu'une majorité de producteurs n'a pas souhaité et n'envisagent toujours pas de s'impliquer trop ouvertement et publiquement dans la contestation du projet.

Des résistances financières, mais surtout psychologiques empêchent un tel mouvement d'opposition: pression sociale suite à la confrontation avec des collègues, une partie de la population, des représentants municipaux et ministériels, peur de subir les contrecoups d'une contestation notamment lors des négociations de la vente des terres, tension difficilement supportable lors d'un éventuel débat devant les tribunaux.

Bref, la troisième hypothèse est vérifiée: tout le processus d'apprentissage à cette innovation (de la diffusion du projet aux comportements adoptés, fig. II) conduit une majorité d'agriculteurs à s'abstenir de critiquer officiellement le projet. D'ailleurs, les seuls à l'avoir fait sont les trois membres du Comité de Protection des Terres Agricoles.

Comportements spatiaux induits par le projet et restructuration tendancielle de l'espace agricole

C'est un fait, la projection dans l'espace des comportements choisis par les producteurs pour s'adapter à la situation autoroutière permet de visualiser une restructuration tendancielle de cet espace. Cette sixième et dernière hypothèse de recherche a été largement démontrée au chapitre VIII et par la carte no V.

Surtout, remarquons que déjà le projet A-70 a influencé ces comportements: arrêt et ralentissement des investissements sur les parties de lots compromises. Et enfin, notons la perspective plutôt sombre qui se dégage de la restructuration agricole envisagée par les producteurs: réduction de la surface agricole utile, baisse des terres récupérées. Cette perte n'est malheureusement qu'un coût parmi d'autres induits par le projet sur l'activité agricole. Récapitulons en termes clairs ce en quoi consiste ce prix à payer.

LE COUT DE LA RESTRUCTURATION AGRICOLE

Chûte du nombre de producteurs

Les dommages causés à l'activité agricole s'établiraient ainsi: abandon de cinq fermes dont une à l'extrémité de l'enclave serait probablement revendue, réorganisation majeure pour cinq autres suite à une amputation importante des terres, et conditions quasi similaires pour le reste des fermes à l'étude subissant une légère contraction du rendement. Le total se porte à quinze fermes touchées.

Réduction de la surface agricole utile

L'infrastructure traversera 13,6 km de territoire zoné agricole à Jonquière soit 84% de l'ensemble du tronçon dans cette zone. Sitôt la construction de l'autoroute terminée, la superficie des terres laissées pour compte s'étendrait sur un peu plus de 400 ha (4km²) selon les prévisions d'agriculteurs dont plus du tiers seraient utilisés pour fins agricoles. Suite à l'application du plan d'aménagement de la ville, ce déficit passerait à près de 550 ha (5,5 km²).

Même si une bonne proportion de ces terres sont sous spéculation, ou sujettes à le devenir, il n'empêche que les producteurs les mettent en valeur. Certains veulent même persévérer dans cette voie après le passage de l'artère de circulation. En somme, toujours selon la perception d'agriculteurs, il y aurait une augmentation de 96,8% des friches, et des réductions de -4% des terres qualifiées patrimoine familial et de -35% des terres récupérées.

Cette enclave agricole s'accompagnerait au sud du tracé d'autres parties de lot délaissées pour leur forme incongrue et trop étroite peu propices à la machinerie agricole.

En plus, des répercussions seraient ressenties au sujet de l'accessibilité aux terres. Deux situations sont prévisibles: 1) autorisation de droit de passage sur une propriété voisine 2) allongement du temps de parcours.

Finalement, toutes ces terres protégées intégralement par la Loi 90 possèdent par leur nature même un potentiel agricole reconnu (Aa) bien et intensivement exploité, parmi le meilleur de la région. La récupération des lots laissés vacants, le désir d'agriculteurs d'acheter des parties de lots sectionnées, et la volonté d'autres de poursuivre la pratique à l'intérieur même de l'enclave, témoignent on ne peut plus sûrement de la vocation agricole de cette zone. Or, tous sont menacés. Bien que l'on ne prévoit aucune sortie sud à l'autoroute, on risque fort d'assister à plus ou moins long terme à un débordement de l'empiètement urbain de ce côté, et ce surtout avec l'accord éventuel sur l'échangeur Mathias qui s'ouvri-

rait pour rejoindre la future usine Alcan à Laterrière. Cette collectrice signifierait probablement une antenne à l'urbanisation. (D'ailleurs, un lot complet, accolé à cette future voie, a récemment été acheté par un homme d'affaires de la région qui y pratique une agriculture plutôt marginale.)

Baisse de la qualité des sols

Cette dégradation du potentiel surviendra dès le début des travaux. Impossible à mesurer et à qualifier a priori, on peut tout de même en donner des indicateurs lesquels devraient être pris en considération lors de la construction afin de minimiser les dégâts:

- perte de fertilité due à la compaction et à la dégradation de la couverture des sols;
- perte potentielle de fertilité des sols à la suite d'épandage d'agents chimiques (les herbicides, les retardants et les stérilisants, le sel);
- interférence avec le drainage naturel et artificiel des terres: engorgement potentiel des sols.

Atteinte au patrimoine culturel

Il s'agit de mentionner que près de 260 ha (2,6 km²) (VAR 2) de terres catégorisées patrimoine familial se retrouveront contraints à l'intérieur de l'enclave ce qui équivaut à environ 14% du potentiel agricole du territoire à l'étude (annexe 8, tableau 3).

Outre cela, les projets pour la relève sont remis en question pour un bon nombre de fermes, et ce même si celle-ci n'est pas vraiment assurée à long terme.

Enfin, parmi les fermes les plus compromises se glisse malencontreusement la plus ancienne du coin encore fonctionnelle, rentabilisée depuis 100 ans, rénovée et opérée déjà presque entièrement par une relève jeune et dynamique.

Pression sociale et psychologique

Ces coûts sont sans doute les moins perceptibles et les moins considérés. Toutefois, ils constituent l'impact majeur en ce sens qu'ils atteignent directement le bien-être de la personne.

D'abord, le producteur doit défendre sa position de "pro" ou d'"anti" autoroute et affronter non seulement des voisins et amis mais aussi l'opinion générale véhiculée sur le projet (ce particulièrement dans le cas des opposants). De fait, des conflits ont émergé au sein de la collectivité agricole. Et les démarches des opposants ont été sévèrement critiquées à plusieurs reprises par certains voisins et collègues agriculteurs, et par l'administration publique. D'ailleurs, lorsqu'on parle de lutte collective, très peu sont d'avis d'y participer à nouveau et même ceux qui ont été parmi les plus revendicateurs.

Autre chose, l'échéancier imprécis de la construction crée un climat d'incertitude et d'insécurité vis-à-vis des investissements à réaliser pour maintenir et accroître la rentabilité de la ferme.

De plus, advenant l'incapacité de pallier aux nuisances induites par l'autoroute, il peut survenir de sérieux impacts financiers et psychologiques personnels pouvant mener à l'abandon de la pratique. Pour les uns, cela se manifestera par une retraite anticipée. Pour la relève, par contre, cela se soldera par un chômage temporaire peut-être mais non moins persistant dans le contexte de crise actuelle. Pour d'autres enfin qui veulent poursuivre, ils devront réagir par une réorganisation efficace de l'entreprise et répondre aux problèmes de l'achat, de la vente ou de la location des terres, de la vente d'animaux et de quotas, de la relocalisation complète de la ferme, de l'achat de fourrage, etc.

Enfin, il faut ajouter l'isolement social auquel devront s'adapter, sinon renoncer à leur pratique, les exploitants qui se retrouveront pour un certain temps prisonniers dans l'enclave. Cet isolement consiste à la coupure fonctionnelle et physique de la communauté agricole.

Influence sur la santé et la sécurité

Il a déjà été fait mention de la dégradation de l'équilibre écologique. Il faut maintenant ajouter les effets potentiels de la pollution des eaux de ruissellement, de l'air, des effets psychosomatiques du bruit, et des risques d'accidents corporels par l'emprunt de routes qui jusqu'avant le nouvel obstacle n'était pas nécessaire aux déplacements.

Nous pouvons donc déduire de l'implantation de cette autoroute qu'elle occasionnera de multiples blessures se répercutant sur plusieurs autres plans intrinsèques aux conditions de vie et au milieu de vie des individus. Qui ou quoi accuser? Il semble que les chapitres précédents

aient incriminé d'une façon relativement démonstrative le modèle économique dominant, et le discours qui le supporte par le biais de ses promoteurs.

LE PROCES DU MODELE ECONOMIQUE DOMINANT

Le problème fondamental lorsqu'on étudie de tels projets ne réside pas en soi dans la mesure et la description des impacts mais plutôt dans le rapport entre victimes et bénéficiaires. Plus encore, la question déborde la simple contestation d'une minorité lésée. Elle porte plutôt sur la pertinence de l'équipement proposé en regard à une demande et un besoin réel de la majorité. Ce mémoire a quelque peu contourné ce problème sans toutefois l'ignorer puisqu'on a maintenant la quasi certitude que l'autoroute n'existera que pour des intérêts politiques et politico-économiques régionaux bien identifiables.

En outre, les études d'autres chercheurs ont dénoncé l'importance relative accordée à cet équipement comme outil de développement et de croissance. L'autoroute ne fait qu'accompagner cette croissance dans le sens où elle est déjà amorcée i.e. vers une progression ou une régression. Elle ne saurait à elle seule garantir ce rôle qu'on lui attribue et largement diffusé par les médias qui paraissent favorables à ce type d'aménagement.

Cependant, très peu d'agriculteurs et autres individus et groupes de la région discutent de la pertinence du projet qui se voit ainsi presque concédé à l'histoire régionale. Néanmoins, on conteste le tracé.

Même l'instrument légal qu'est la Loi 90 votée expressément pour protéger ce patrimoine ne parvient pas à remplir cet objectif. Encore aujourd'hui, alors que l'autorisation pour le tronçon Jonquière n'est pas émise, le MAPAQ ne semble pas désireux de se servir de la Loi pour contrer l'aménagement autoroutier. Peut-on conclure qu'il n'y a rien qui peut arrêter ce progrès du gigantisme?...

Une chose est sûre, il reste encore beaucoup de travail à faire dans la connaissance des impacts de l'autoroute, et les efforts à prodiguer pour anéantir ce mythe de l'autoroute. J'aimerais donc proposer, et peut-être davantage insister sur le besoin d'attaquer au plus vite d'autres réflexions relatives à cette problématique pour la région.

DES PROPOSITIONS DE RECHERCHE

En premier lieu, la dimension économique du coût de la restructuration agricole n'a été qu'effleurée par le biais des autres coûts. L'un des buts immédiats de ce mémoire visait justement ce calcul (baisse de production, des récoltes, des revenus, etc.), mais il a été impossible d'y arriver vu l'étalement des entrevues dans le temps et la réticence de producteurs à fournir l'information adéquate. Néanmoins, ce volet mérite à nouveau d'être expérimenté. Ne serait-ce que pour parler en jargon économique comme se plaisent à le faire les défenseurs du projet.

Le deuxième point réfère à l'argumentation pro-autoroute qui assure la croissance de l'activité industrielle suite à l'implantation autoroutière. Quelques entrevues ont déjà été réalisées dans le cadre du

projet de recherche "Appropriation socio-spatiale du territoire...". Le peu qu'elles indiquent nuance fortement cette affirmation. Il s'agirait donc de poursuivre et de commencer les deux volets portant sur les besoins en transport des PME et des multinationales de la zone desservie éventuellement par l'infrastructure. Par la même occasion, il conviendrait d'examiner le rôle de la multinationale Alcan qui a semblé à maintes fois se profiler derrière les rangs des quémandeurs de l'autoroute.

Troisièmement, il faudrait se pencher sur les retombées pour l'activité tertiaire, en particulier sur l'accroissement prévisible de l'aire d'attraction de Chicoutimi comme ville des services et des commerces.

Finalement, on pourrait tenter de vérifier si la spéculation des lots du secteur est directement liée au projet. Cela demanderait une enquête systématique auprès de chacun des propriétaires. Pour terminer, d'autres remarques de ce texte ont peut-être attiré l'attention du lecteur, du moins je le souhaite et espère qu'elles seront reprises et raffinées par des travaux ultérieurs.

LE MOT DE LA FIN

Ce mémoire est donc une nouvelle pièce venant s'ajouter au dossier A-70 Alma-La Baie. Il ne prétend pas répondre à toutes les questions mais, tout au moins, soulever celle de la pertinence du projet.

L'impact sur l'agriculture s'avère, selon moi, plus que négatif. Et même la très grande majorité des agriculteurs à tendance pro-autoroute

rejoint les opposants pour dénoncer la destruction des terres. L'irréversibilité de l'implantation sur cette ressource-sol difficilement renouvelable n'est plus à démontrer. L'agriculteur, de surcroît, est le moins bien équipé pour défendre son bastion. Encore une fois, il n'est pas maître de son territoire même s'il a été le premier acteur de sa mise en valeur. L'agriculteur devient un figurant, parfois même un complice involontaire d'un metteur en scène qui le paie grossièrement (dédommagement, expropriation) pour acheter son silence et son adhésion au scénario.

Mais, et c'est sur cette note que je terminerai, les zones pastorales constituent des équipements sociaux au même titre que les corridors de transport. Il est grand temps de faire enfin prévaloir la qualité de la vie sur les considérations financières (si contraignantes soient-elles): que ce patrimoine demeure nôtre pour le profit des générations futures.

BIBLIOGRAPHIE

I SOURCES

A. Sources manuscrites

Registres des droits réels du Québec concernant: Rg X lots 15a - 20c; Rg IV Canton de Jonquière lots 11-36b; Rg V Canton de Jonquière lots 13a-40; Rg XII S.O. Ch. Sydenham Paroisse et Canton de Chicoutimi lots 14a-18b; Rg XIII S.O. Ch Sydenham Canton de Chicoutimi lots 16b-21.

B. Sources orales et sonores

Enregistrement de quatorze entrevues auprès d'agriculteurs de Jonquière et de Chicoutimi réalisées de septembre 1982 à avril 1984.

Entretien téléphonique avec deux ex-agriculteurs de Jonquière, septembre 1982.

Entretien téléphonique avec un responsable du Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement du Québec, le 20 mars 1984.

Rencontre avec le responsable du dossier de l'autoroute 70 à la Fédération de L'UPA du Saguenay-Lac-St-Jean, mai 1982.

"Concertation et pouvoir régional". Table thématique au Sommet sur le développement et l'économie de la région du Saguenay-Lac-St-Jean. Tenue le 4 mai 1984. Télédiffusée en direct par la station Radio-Québec.

C. Sources imprimées

Lettre du ministre m. Marcel Léger, Environnement Québec, adressée au Comité de Protection du Patrimoine, le 4 décembre 1979.

II OUVRAGES GENERAUX

- Livres et périodiques

BAILLY, Antoine S. L'environnementalisme, environnement et action. Paris: Centre national de la recherche scientifique. Centre de documentation Sciences humaines. /1978/. (Coll. synthèse et documentation) 158 p.

- BELANGER, Louis, et Mario PINEAU. "La planification écologique et l'aménagement du territoire urbain québécois: une problématique". Cahiers de géographie du Québec. vol. 27 no 70 (avril 1983) pp. 5-21.
- BERGERON, Lise, et André BOUVETTE. "L'expropriation courante des agriculteurs". La terre de chez-nous. (12 mai 1976) pp. 12-13.
- BERGERON, Lise et André BOUVETTE, Fernand GAUTHIER. Territoire exproprié Ste-Scholastique. Enquête demandée par la Fédération de l'UPA des Laurentides et le CIAC (Centre d'Information et d'Animation Communautaire, représentant les expropriés de Mirabel) (s.é.) Québec. 1976 128 p.
- BOUVETTE, André. Intervention étatique et lutte de classes: le cas des paysans de Ste-Scholastique. Thèse de maîtrise (anthropologie). Université de Montréal. avril 1975. 227 p.
- BUREAU, Luc. L'agriculteur québécois, de l'autonomie paysanne à l'interdépendance urbaine. Série: Notes et documents de recherche. no 12. Québec: Dépt. de géographie. Université Laval. 1979. 145 p.
- CONSEIL CONSULTATIF DE L'ENVIRONNEMENT DU QUEBEC. Localisation des corridors de transports. Québec: Conseil Consultatif de l'Environnement. juillet 1976. 208 p.
- DE ROSNAY, Joël, Le microscope, vers une vision globale. Paris: Les Editions du Seuil. /1975/. (Coll. Points, série Civilisation). 249 p.
- DEVAUX, Pierre. Les grands travaux. Paris: Presses universitaires de France. 1962 (Coll. Que sais-je? no 105) 127 p.
- DUHAMEL, Alain. "Laval ville-campagne!". Habitat. (Montréal) vol. 27 no 1 (1984) pp. 28-31.
- FERGUSON, Marilyn. "La conspiration". in Les enfants du Verseau, pour un nouveau paradigme. Paris: Calmann-Lévy. 1981 (Chap. I) pp. 17-34.
- GAUDREAU, Léopold (chargé de dossier). Mieux connaître les espaces verts. Québec: Conseil Consultatif de l'Environnement. janvier 1980. 339 p.

- GODARD, Olivier. "Décentralisation et planification du développement endogène". VIIe World Conference on Futures Studies. Groupe de travail: Decentralization and Devolution. Paper no 5. 6-8 juin 1982. 17 p.
GORZ, André, et Michel BOSQUET. Ecologie et politique. Paris: Les Editions du Seuil. (Coll. Points, série politique) 244 p.
- ILLICH, Ivan. La convivialité. Paris: Les Editions du Seuil. 1973. 157 p.
- JEAN Bruno. "Les régions périphériques: du développement à la régionalisation du développement". Protée. Chicoutimi: Dépt. des Arts et Lettres, Université du Québec. vol. VIII no 2 (été 1980) pp. 21-31.
- JUNG, Jacques. "L'agriculture". in L'aménagement de l'espace rural, une illusion économique. Paris: Calmann-Lévy. 1971 (Chap. I, quatrième partie) pp. 301-331.
- JURDANT, Michel. Les insolences d'un écologiste: énergie, environnement et justice sociale. Sillery: Editions du Boréal Express. 1976. 81 p.
- MALDAGUE, Michel. "Les besoins humains dans une perspective de développement". De toute urgence. vol. 12 no 2 (1981) pp. 187-207.
- MOLES, Abraham, et Elizabeth ROHMER. Théorie des actes, vers une écologie des actions. Tournai: Editions Casterman. /1977/. (Coll. synthèses contemporaines) 265 p.
- NICOLON, Alexandre. "Oppositions locales à des projets d'équipements". Revue française de science politique. vol. 31 no 2 (avril 1981) pp. 417-439.
- PER RHUN. "Destruction d'un paysage: protestations paysannes et réflexions théoriques". Hérodote. 7 (1977). pp. 52-70.
- PRETECEILLE, Edmond, et Paul RENDU, Monique PINCON. Equipements collectifs, structures urbaines et consommation sociale. Paris: Centre de sociologie urbaine. 1975. 161 p.
- REMY Jean, et Liliane VOYE. La ville et l'urbanisation. Belgique: J. Duculot. /1974/. 252 p.

SACHS, Ignacy. Initiation à l'écodéveloppement. France: Privat. 1981. 365 p.

SCHUMACHER, E.F. Small is Beautiful. France: Editions du Seuil. /1978/. (Coll. points) 305 p.

- Articles de presse

CHARBONNEAU, Jean-Paul. "Mirabel: les autorités s'inquiètent". La Presse. (Montréal) 100e année no 70 (21 mars 1984) p. B-1.

PLANTE, Florent. "Zonage modifié pour Bell Helicopter: l'UPA prête pour la bataille". Le Soleil. (Québec) 88e année no 76 (24 mars 1984). p. A-6.

MARSOLAIS, Claude-V. "Claude Ryan s'inquiète. Le ministre Garon minimise le problème de la localisation de Bell Helicopter". La Presse. 100e année no 70 (21 mars 1984) p. B-1.

WAGNIERE, Frédéric. "Mirabel a du mal à s'industrialiser". La Presse. 100e année no 71 (22 mars 1984) p. A-6.

_____. "Requête d'injonction des expropriés. Mirabel: un jugement sera rendu le 3 avril". La Presse. 100e année no 73 (24 mars 1984) p. H-23.

III ETUDES

A. Etudes générales

AYDALOT, Philippe. "Le rôle économique des autoroutes". Revue d'économie politique. vol. 75 no 6 (1965) pp. 1215-1224.

BAILLY, Antoine S. "Notes sur le colloque de l'autoroute 36". Revue géographique de l'Est. vol. XIII no 3 (juil.-sept. 1973) pp. 353-356.

BARRE, A., et J. VAUDOIS. "Autoroutes et agriculture dans la région Nord-Pas-de-Calais". Hommes et terres du Nord. no 1 (1er trimestre 1980) pp. 46-52.

- BONNET, A.G. "Esquisse d'un historique des autoroutes dans le monde, en Europe et en France". Revue générale des routes et des aérodrômes. juillet-août 1969. pp. 45-52.
- BORET, Alain. "L'autoroute n'a plus la priorité". (référence incomplète).
- CARALD, Raymonde. "Le rôle des autoroutes". Revue géographique de l'Est. vol. XIII no 3 (juil.-sept. 1973) pp. 273-287.
- CHERKI, Eddy, et Dominique MEHL. "Les autoroutes en question". in Les nouveaux embarras de Paris: de la révolte des usagers des transports aux mouvements de défense de l'environnement. Paris: F. Maspero. /1979/. pp. 87-178.
- CORRE, M.C. "Plan Routier Breton". Oxygène. France: Société pour l'étude et la Protection de la Nature en Bretagne (SEPNB) no 3 avril 1979. p. 9.
- COUDERC, J.M. "Autoroutes et espaces enforestés". Bull. Assoc. Géogr. franç. vol. 56 no 464 (nov. 1979) pp. 289-293.
- DELAYGUE, Michel. "Les effets d'entraînement des infrastructures de transports. Essai d'application aux effets de l'autoroute de la vallée du Rhône sur le niveau de l'activité et l'économie de la région". 1ère partie: Les conséquences de la réalisation d'un investissement d'infrastructure de transports. Transports. no 157 (déc. 1970) pp. 509-515. 2e partie: Essai d'application à la construction et à la mise en service d'une autoroute régionale. Transports. no 158 (janvier 1971) pp. 15-26.
- DEZERT, B. "Transports et environnement". Bull. Ass. Géogr. franç. vol 56 no 464 (nov. 1979) pp. 287-288.
- DESMEULES, Daniel. Impact des autoroutes interurbaines sur la croissance des municipalités au Québec. Thèse de maîtrise ès Arts (géographie). Université Laval. mai 1977. 126 p.
- DUHEN, J. "Problèmes posés par l'emprise territoriale de l'autoroute A-25 Lille-Dunkerque, dans les régions agricoles traversées". Hommes et Terres du Nord. no 2 (1969) pp. 37-43.

- FEVE, Michel. "Bilan d'une politique autoroutière". Transports. no 238 (déc. 1978) pp. 558-565.
- GAUTHIER, Denis. Un rang rural devenu semi-urbain: la transformation du rang St-Thomas depuis la construction du boul. Talbot, Chicoutimi, province de Québec. Mémoire présenté à l'Institut de Géographie. Université Laval. Québec. sept. 1967, 68 p.
- JARDIN, Antonia, et Philippe FLEURY. La révolution de l'autoroute: l'autoroute dans la vie quotidienne des français. France: Fayard. 1973. (Coll. Le Monde sans Frontières) 256 p.
- KLEINSCHMAGER, Richard. "Notes sur certains aspects de l'évolution du réseau autoroutier de la R.F.A.". Revue géographique de l'Est. vol. XIII no 53 (juil.-sept 1973) pp. 301-314.
- LABASSE, Jean. "Le réseau autoroutier français". Revue de Montréal. vol. XXV no 3 (1971) pp. 235-244.
- LEBRUN, Jacqueline. "Le prolongement de l'autoroute 30. L'enjeu de promesses électorales". La Revue municipale. vol. 59 no 4 (avril 1981) p. 6.
- LECLERC, André. Etude d'impact économique d'une voie rapide entre ThetfordMines et l'autoroute 20. Québec: Ministère des Transports. Dir. des analyses. 1980. 163 p.
- _____. "Abandon du projet de construction de l'autoroute de l'amiante. Cependant 11.3 millions seront investis dans l'amélioration du réseau existant". Journal Constructo. 18 février 1980 p. 22 (référence incomplète).
- LEONARD Jacques. Les impacts du transport et des routes sur l'aménagement du territoire. Notes pour un discours du ministre d'Etat à l'Aménagement. Allocution au congrès de l'AQTR. 17 mars 1977. 18 p.
- LEVESQUES-FORTIN, Marie-Claire. Lien Rive-Nord Rive-Sud par l'île d'Orléans, étude d'impact sur le développement urbain. Québec: Ministère des Transports. Service des études. 1979. 128 p.
- MASSICOTE, Benoît. Les autoroutes et le développement économique: le cas du secteur tertiaire des villes satellites de Montréal. Thèse de maîtrise (géographie). Québec: Université Laval. 1982. 255 p.

- IDEM. "Les autoroutes et le commerce interurbain dans la région de Montréal". Cahiers de géographie du Québec. vol. 27 no 71 (sept. 1983) pp. 307-322.
- PELATAN, J. "Le bouleversement des structures d'exploitation agricole dans le Perche par la construction de l'Océane (A-11)". Norois. Revue géographique de l'Ouest et des pays de l'Atlantique Nord. 1ère partie: 23e année no 90 (avril-juin 1976) pp. 237-251; 2e partie: 23e année no 91 (juil.-sept. 1976) pp. 397-416.
- PELLETIER, Johanne. Etude des effets structurants d'une route de ceinture sur la trame urbaine: l'exemple du boul. Casavant à St-Hyacinthe. Mémoire de 1er cycle. Québec: Dépt. de géographie. Université Laval. 1980. 54p.
- PELLETIER-LAPOINTE, Denyse. L'impact socio-économique de la Trans-canadienne à St-André-de-Kamouraska. Mémoire de 1er cycle. Québec: Dépt. de géographie. Université Laval 1977. 54 p.
- PLASSARD, François. Les autoroutes et le développement régional. France: Editions Economica et Presses Universitaires de Lyon. 1977 (Coll. Economie publique de l'aménagement et des transports) 341 p.
- POIRIER, Gaston. Incidences spatio-économiques de la Trans-canadienne dans le comté de Lévis. Mémoire de 1er cycle. Québec: Dépt. de géographie. Université Laval. avril 1971. 70 p.
- POLESE, Mario, et Jean-Claude THIBODEAU. "Présentation d'un cadre analytique permettant d'évaluer l'impact des autoroutes interurbaines sur le développement économique urbain". L'Actualité économique. vol. 51 no 3 (juil. 1975) pp. 383-404.
- QUESNEL-OUELLET, Louise, et Gilles BOUCHARD. "Les transports urbains à Québec". Recherches sociographiques. Québec: Dépt. de sociologie. Université Laval. vol. 20 no 2 (1979) pp. 205-238.
- QUINET, Emile. Infrastructures des transports, bilans et perspectives. Paris: Chotand et Associés. /1982/. (Coll. Rythmes économiques et environnement) 208 p.
- SAINT-LAURENT, Gilbert. "Impacts de l'autoroute sur le milieu, étude bibliographique et propositions de recherche". Cahiers de géographie du Québec. vol. 27 no 70 (avril 1983) pp. 63-78.

B. Etudes spéciales

- Livres et périodiques

- BERGEVIN, Jean-Claude. Commentaires sur l'étude environnementale de la firme d'ingénieurs-conseils Tremblay-Rinfret-Tremblay-Lanthier et Associés. Dossier: autoroute 70, tronçon Jonquière-La Baie. Jonquière: Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec. 23 octobre 1978. 7 p. (non publié).
- COMITE DE PROTECTION DES TERRES AGRICOLES. Nous sommes agriculteurs et voulons le demeurer. Mémoire présenté au Ministère des Transports du Québec. Jonquière. décembre 1978. 30 p. (non publié).
- IDEM. Le tracé de la future autoroute 70 dans le secteur de Jonquière. Contre-mémoire au rapport Fournier de la ville de Jonquière, présenté au Ministère des Transports du Québec. février 1979. 6 p. (non publié).
- CRD DU SAGUENAY-LAC-ST-JEAN. Proposition de zone spéciale pour le secteur Haut-Saguenay-Alma. Soumis à l'OPDQ. région 02. Jonquière. 1971. 98 p.
- DESY, Jean, et Madeleine MARY. "Le projet d'autoroute 70 Alma-La Baie. Effets structurants et impacts prévisibles sur les terres agricoles, le milieu urbain et périurbain". Le Sagamien. Chicoutimi: Laboratoires de géographie. Université du Québec. vol. 3 no 7 (sept. 1982). 23 p.
- FEDERATION DE L'UPA DU SAGUENAY-LAC-ST-JEAN. Autoroute Alma-La Baie, tronçon Jonquière-La Baie. Mémoire présenté au Ministère des Transports du Québec. Chicoutimi. novembre 1978. 12 p. (non publié).
- GAGNON, Christiane. Le parcours du FOPA: Bilan de son intervention (80-82). Chicoutimi: GRIR, Université du Québec. juin 1982. 58 p.
- OPDQ. "Le transport". in Remise à jour des orientations de développement et d'aménagement du Saguenay-Lac-St-Jean. Document préliminaire. Jonquière: Office de Planification et de Développement. Février 1983. pp. 57-64.

PLOURDE, Madeleine, et Normand BOULIANE, Robert FILION, Jean DESY. "L'auto-
route no 70 - nécessité ou chimère?" Protée. Chicoutimi:
Département des Arts, Lettres et Sciences humaines, UQAC. vol. VIII
no 2 (été 1980) pp. 87-125.

TREMBLAY, RINFRET, TREMBLAY, LANTHIER et ASSOCIES. Etude environnemen-
tale: autoroute 70, tronçon Jonquière-La Baie. Chicoutimi. (mandat
du MTQ) mai 1978.
vol. 1: Inventaires et analyse 372 p.
vol. 2: Synthèse et recommandations 56 p.
vol. 3 Annexe cartographique 73 p.

VILLE DE JONQUIERE. Plan d'urbanisme. Jonquière: Services techniques.
Règlement no 407. septembre 1982. 57 p. 5 annexes.
Carte: Plan d'urbanisme. Concept d'organisation de l'espace.
1:10000. Plan no U-P018-82-1-2.

IDEM. Règlement de zonage. Jonquière: Services techniques. Règlement no
423. 18 novembre 1983. 264 p.
Carte: Plan de zonage. no 4-P020-83-20-30. 1:10000. feuillet no
20. 30 mai 1983.
Annexe: Grille de spécifications. 30 mai 1983. Feuilles no 29 à
39, zones nos 2040 à 2116.

IDEM. Règlement de lotissement. Jonquière: Services techniques. Règle-
ment no 424. 30 mai 1983. 53 p.

- Textes de lois

Loi sur la qualité de l'environnement. Lois refondues du Québec. Editeur
officiel du Québec. juillet 1982. chap. Q-2. pp. 1-80.

Loi sur la protection du territoire agricole. Lois refondues du Québec.
Editeur officiel du Québec. juillet 1982. chap. 41.1 p. 1-43.

- Articles de presse

_____. "Demande d'audience publique sur l'auto-
route". Le Progrès
Dimanche. (Chicoutimi) 91e année no 44 (25 nov. 1979) p. 37.

_____. "Absence" de crédit pour l'auto-
route 70. Bédard fait valoir le
"contexte" peu favorable". Le Quotidien. (Chicoutimi) 7e année no
180 (27 mars 1980) p. A-3.

- _____. "Le CRD insiste pour la construction de la route 170". /sic/ Le Quotidien. 7e année no 299 (20 août 1980).
Reproduction intégrale de la lettre de m. Thomas-Eugène Simard, directeur général du CRD adressée à M. Denis de Belleval, ministre des Transports du Québec: demande de réalisation du projet d'auto-route Alma-La Baie.
- _____. "Autoroute 70, premier déblocage". Le Progrès Dimanche. 92 ième année (15 juin 1980).
- _____. "Brassard explique le discours. L'auto-route Alma-La Baie en relief". Le Quotidien. 8e année no 32 (7 nov. 1980) p. A-1.
- Brassard, André. "Au cercle de presse. Marcel Lessard s'en prend aux députés péquistes". Le Quotidien. 7e année no 226 (22 mai 1980) p. A-5.
- Fortin, Claude. "Autoroute Alma-La Baie. Aucune étude d'opportunité effectuée". Le Quotidien. 6e année no 213 (15 juin 1979).
- Lalancette, Gilles. "Autoroute Alma-La Baie. Québec fera cavalier seul". Le Quotidien. 10e année no 272 (24 août 1983) p. 4.
- Lalancette, Gilles. "\$15 millions de l'auto-route, la région doit en faire son deuil". Le Quotidien. 11e année. no 60 (10 déc. 1983) p. 4.
- Munger, Benoît. "Autoroute Alma-La Baie. Pas d'audiences publiques concernant le tronçon boul. Talbot-rivière Chicoutimi". Le Quotidien. 8e année no 223 (4 juillet 1981) p. 3.
- _____. "Prolongation de l'entente entre Ottawa et Québec". Le Progrès Dimanche. 94e année no 1 (7 mars 1982) p. 12.
- _____. "\$4 millions de plus pour l'auto-route 70". Le Progrès Dimanche. 95e année no 4 (27 mars 1983).
- _____. "Les députés fédéraux accusent Québec d'avoir violé l'entente de l'auto-route Alma-La Baie". Le Quotidien. 10e année no 270 (22 août 1983) p. 9.
Reproduction intégrale de la lettre du ministre fédéral des Transports m. Jean-Luc Pépin, adressée le 12 août 1983 au député de Chicoutimi m. Marcel Dionne, et dont les autres députés de la région ont reçu copie.

- _____. "Autoroute Alma-La Baie: Québec donne raison à Jonquière". Le Réveil à Jonquière. (12 oct 1983).
- _____. "Une grande victoire pour Jonquière. Le réseau routier de Jonquière sera complètement amélioré". Le Réveil à Jonquière. (2 nov. 1983) p. 5.
- _____. "Réseau routier. Jonquière et le ministère en viennent à une entente". Le Quotidien. 11e année no 26 (1er nov. 1983) p. 4.
- _____. "Tracé de l'autoroute. Une décision douteuse de l'administration Dufour". Le Réveil à Jonquière. (3 avril 1984) p. 4.
- Paradis, Gilles. "Autoroute 70. Une audience publique est prématurée". Le Quotidien. 7e année no 71 (22 déc. 1979).
- Idem. "Autoroute Alma-La Baie. \$10 millions ont déjà été dépensés". Le Progrès Dimanche. 95e année no 44 (21 août 1983).
- Tremblay, Bertrand. "Québec néglige les ententes signées...". Le Quotidien. 7e année no 188 (5 avril 1980) p. A-5.

IV CARTES

- Commission de Protection du Territoire Agricole. Loi sur la protection du territoire agricole. Zone agricole permanente. Municipalité de Jonquière. Québec: Commission de protection du territoire agricole, direction des relations avec les municipalités. 16 avril 1981. Plan 8.0 - 9425 (A) 1:20000.
- Environnement Canada. Ecosystèmes terrestres et aquatiques. Québec: Environnement Canada. Direction générale des terres. Services des études écologiques régionales (s.d.) 1:50000 Feuilles 22D/6E et 22D/6W (Photostat, 18 x 24 cm, proj. transverse mercator, fr.).
- JURDANT, M., et J.L. BELAIR, J. BEAUBIEN. Inventaire écologique de la région Saguenay-Lac-St-Jean. Les systèmes écologiques. Ottawa: Agriculture Canada, Institut de la recherche sur les sols, direction de la recherche. 1976. 1:125000 (2F. imp. coul. fr.-angl.).

Ministère de l'Agriculture du Québec. Evaluation de l'intensité d'exploitation des milieux agricoles. Québec: ministère de l'Agriculture, Bureaux des Laboratoires régionaux, Aménagement du territoire, en collaboration avec l'OPDQ. 1979. 1:50000 Feuilles 22D/6E et 22D/6W (Photostat, 62 x 92 cm, proj. transverse mercator, fr.).

Idem. Autoroute 70, Jonquière-La Baie. Annexe A. Québec: ministère de l'Agriculture. Direction de la protection du territoire agricole. 19 avril 1979, échelle 1:20000 (référence incomplète).

Idem. Autoroute 70, Jonquière-St-Bruno. Annexe B. Québec: ministère de l'Agriculture. Direction de la protection du territoire agricole. 19 avril 1979, échelle 1:20000 (référence incomplète).

OPDQ. Possibilités des sols pour l'agriculture. Québec: Office de Planification et de Développement. 1969. 1:50000. Feuilles 22D/6E et 22D/6W (Photostat, proj. transverse mercator, angl.).

OPDQ. Carte intégrée. Zonage des terres selon leurs potentiels, avec sols à réaffecter. Québec: Office de Planification et de Développement, Études et inventaires bio-physiques du Québec. 1970. 1:50000. Feuilles 22D/6E et 22D/6W (Photostat, 58 x 40 cm, proj. transverse mercator, fr.).

ANNEXES

ANNEXE 1

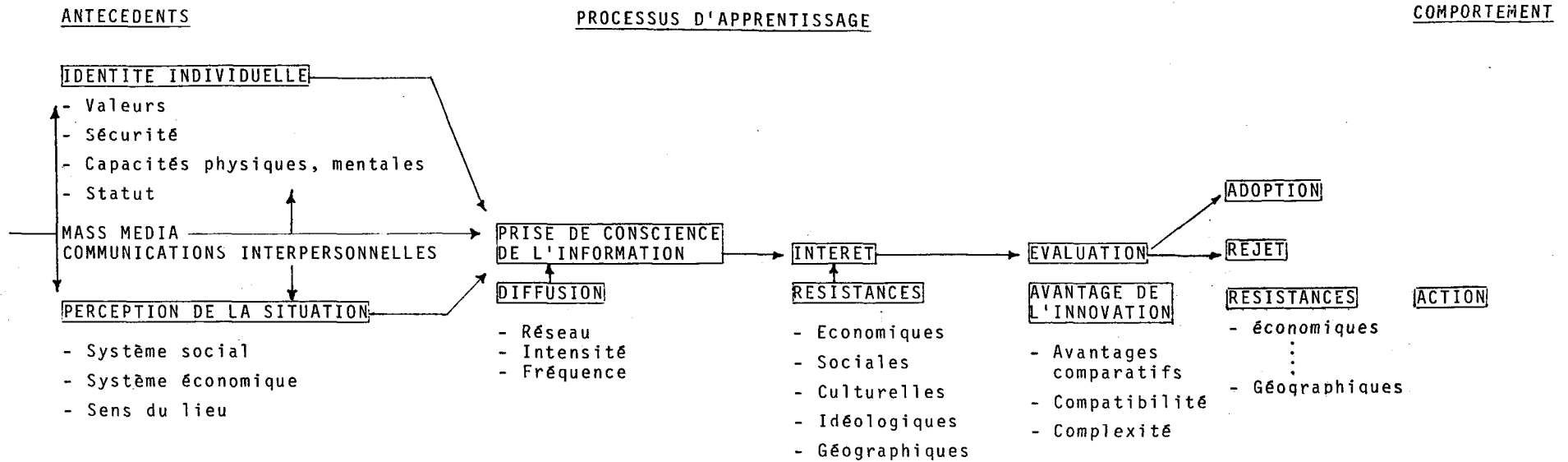


Fig. I: Schéma de diffusion, selon Hagerstrand et Rogers.

Source: D'après E. Rogers, Diffusion of innovations. New York, Free Press, 1969, p. 307. in. Antoine BAILLY, L'environnementalisme, environnement et action. Paris, Centre national de la Recherche scientifique. Centre de documentation sciences humaines, 1978, p. 46.

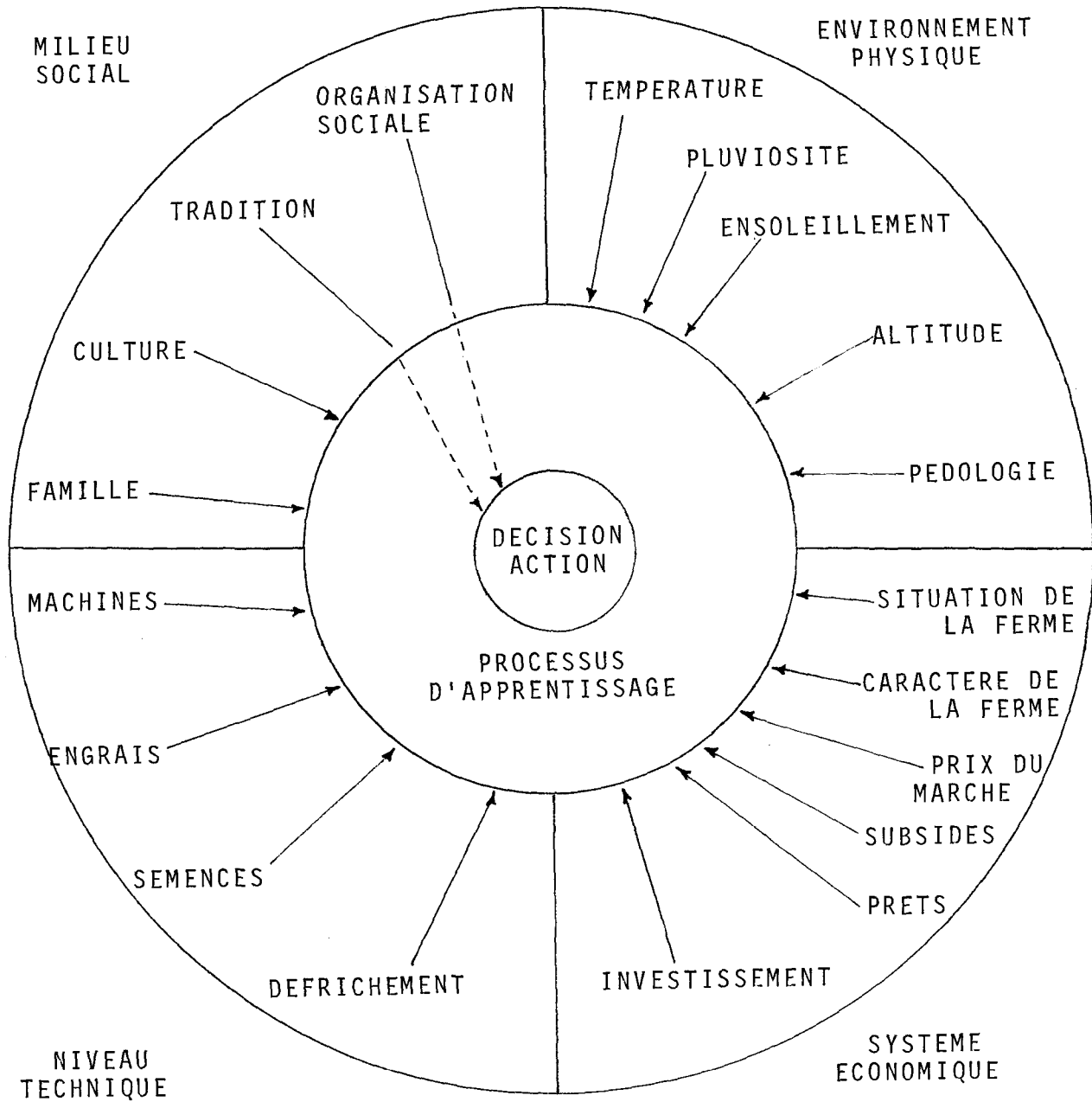


Fig. II: Modèle de comportement d'un fermier.

Source: D'après B. FITZGERALD, Developments in geographical method, p. 77. in Antoine BAILLY, *op. cit.* p.54.

ANNEXE 2
LE SCHEMA D'ENTREVUE

TABLEAU 1
LA GRILLE D'ANALYSE

1) Autoroute et idéologie de développement

	<i>Emetteurs</i>	<i>Infor- mation</i>	<i>Moti- vation</i>	<i>Arguments</i>
Les faits				
Les perceptions				
Les attitudes				

2) Impact de l'autoroute sur l'exploitation agricole

	<i>Terre</i>	<i>Production</i>	<i>Expansion</i>	<i>Mesures correc- trices</i>
Les faits				
Les comportements prévisibles				

TABLEAU 2
LA GRILLE DE QUESTIONS

1. LA FICHE SIGNALITIQUE

- 1.1 Age du répondant, sexe, état civil, nombre d'enfants (âge, sexe), nombre de personnes à charge.
- 1.2 Années de scolarité, formation professionnelle.
- 1.3 Relève actuelle / relève prévue.
- 1.4 Age de la ferme, nombre de générations y ayant vécu, date d'acquisition de la ferme et des lots.
- 1.5 Mode de propriété (propriétaire, co-propriétaire, société).
- 1.6 Participation aux organismes agricoles, abonnement aux revues agricoles.
- 1.7 Participation à d'autres organismes non agricoles.
- 1.8 Revenu: revenu brut, net, travail hors-ferme, vente des produits de la ferme, subventions demandées, subventions reçues, prêts...
- 1.9 Employés: permanents, saisonniers, nombre de travailleurs, salaire.

2. L'ORGANISATION DE LA FERME

- 2.1 Localisation: lots en propriété, en location à et en location de, bâtiments de ferme, types de culture.
- 2.2 Dimension: superficie totale, superficie en culture, en pacage, en boisé.
- 2.3 Production: culture, produits laitiers (vaches productrices, production laitière moyenne par an, ...), élevage bovin, produits horticoles.
- 2.4 Investissements: réalisés depuis 1976, prévus pour les prochaines années.
- 2.5 Evaluation de la ferme: par la ville, par le MAPAQ.

3. LE DEVELOPPEMENT AGRICOLE REGIONAL SELON LE PRODUCTEUR

- 3.1 Les priorités.
- 3.2 Les perspectives d'autosuffisance agro-alimentaire: culture sous abri, horticulture, élevage bovin et laitier, coopérative familiale, marché, programme d'intensification et de réaffectation des sols abandonnés...
- 3.3 Le rôle de l'UPA.
- 3.4 Le rôle du MAPAQ.
- 3.5 La Loi 90 sur la protection du territoire agricole.
- 3.6 L'expansion urbaine versus l'agriculture.
- 3.7 Le projet A-70 versus l'agriculture.

4. INFORMATION SUR LE PROJET A-70

- 4.1 Source d'information en 1978 et aujourd'hui, contenu, signification, qui et quoi la véhiculait, comment circulait l'information.

5. DEBAT SUR LE PROJET A-70

- 5.1 Position de l'agriculteur, argument, les raisons, intervention.
- 5.2 Contacts avec l'UPA, le MAPAQ, le MTQ.
- 5.3 Le Comité de Protection des Terres Agricoles: arguments, revendications, stratégie, intervention, portée de l'intervention, relations avec les autres producteurs, relations avec les instances publiques.
- 5.4 Perception des agriculteurs sur ce comité, appui et résistance.
- 5.5 Un front d'opposition d'agriculteurs en 1978 et aujourd'hui: sa pertinence, sa force, le degré de participation, la stratégie.
- 5.6 Un front d'opposition élargi (syndicat, groupes socio-communautaires, etc.).
(idem 5.3).
- 5.7 Quand le débat A-70 sera-t-il clos?

6. IMPACTS DU PROJET A-70 SUR LA FERME

- 6.1 Nature et grandeur des modifications liées au projet A-70 depuis la connaissance du tracé en 1978, relativement aux lots, la production, les investissements, le revenu, les projets pour la relève,... (spatialiser, identifier les conséquences sur le fonctionnement de la ferme).
- 6.2 Nature et grandeur des modifications et réajustements prévus pour les prochaines années, liés au projet A-70. (spatialiser, identifier les conséquences sur le fonctionnement de la ferme).
- 6.3 Au total, le projet A-70 a-t-il nui et nuira-t-il considérablement pour la ferme (ordre de grandeur, expliquer). Si non, expliquer.
- 6.4 Quelles mesures sont prévues par le producteur pour remédier aux impacts de l'autoroute? Expliquer.
- 6.5 Expropriation: négociation, évaluation des pertes, sommes à recevoir.

7. LE CHOIX DU TRACE

(implications pour le producteur, coûts et bénéfices, intérêts...)

- 7.1 Préférence du tracé (modifié ou originel du MTQ): raisons, ...
- 7.2 Mesures de correction au tracé définitif UPA-MAPAQ-MTQ.
- 7.3 Solutions de rechange: interruption définitive des travaux, substitution par un boulevard interurbain, autoroute restreinte au tronçon Jonquière-Chicoutimi, amélioration au réseau routier régional.

8. PERCEPTION GLOBALE SUR LE PROJET A-70

- 8.1 Date prévue par le producteur de sa matérialisation.
- 8.2 Bénéfices et coûts suscités par le projet pour la ferme et le producteur.
- 8.3 Le vécu d'expérience similaire
- 8.4 Sa pertinence pour la région.

ANNEXE 3

TABLEAU 1

LE DEBUT DES GRANDS TRAVAUX AUTOROUTIERS DANS LE MONDE

1933	Allemagne	Loi créant l'Entreprise des Autoroutes Nationales.
1951	Italie	Loi "ROMITA" crée une Régie Autonome des Routes et une Société Financière d'Etat pour la Reconstruction, chargées ensemble d'établir un plan moderne du réseau autoroutier national.
1955	France	Loi définissant le statut des autoroutes.
1962		Le système des Sociétés d'Economie Mixte. 1970: une réforme apporte la création de Sociétés privées.
1956	Etats-Unis	Loi "EISENHOWER" vise la construction d'un réseau de 65 970 km d'autoroutes sur vingt ans d'application.
1957	Québec	Création de l'Office des autoroutes du Québec.

Source: Tiré des travaux de A.G. BONNET. "Esquisse d'un historique des autoroutes dans le monde, en Europe et en France". Revue générale des routes et des aérodromes. juillet-août 1969, pp. 45-52; M. FEVE. "Bilan d'une politique autoroutière". Transports. no 238 (déc. 1978) pp. 558-565; G. SAINT-LAURENT. "Impact de l'autoroute sur le milieu, étude bibliographique et propositions de recherche". Cahiers de géographie du Québec. vol. 27 no 70 (avril 1983) pp. 63-78.

TABLEAU 2KILOMETRES D'AUTOROUTES ACQUISAvril 1969 *

<u>Pays</u>	<u>Km d'autoroutes</u>
Etats-Unis d'Amérique	46 000
Allemagne de l'Ouest	3 967
Italie	2 774
Canada	2 040
Allemagne de l'Est	1 378
France	1 178
Royaume Uni	970
Mexique	930
Japon	709

* Par recoupement de l'information, je n'ai finalement pu retenir que l'année 1969 pour comparaison.

Source: A.G. BONNET. "Esquisse d'un historique des autoroutes dans le monde, en Europe et en France". Revue générale des routes et des aérodromes. juillet-août 1969 p. 48.

ANNEXE 4

LE POTENTIEL AGRICOLE DE JONQUIERE

Il s'agit d'interpréter l'aménagement intégré des ressources, en particulier le potentiel agricole, selon la classification écologique de Jurdant. A cela, sera ajoutée l'étude de l'ITC dont s'est inspiré Jurdant.

Voici donc les systèmes écologiques retrouvés dans le territoire étudié:

JF1-5-1-a

JF1-57-1-a

JR1-5-1-a

JR3-50-1-a

JU1-5-1-a

Ces systèmes indiquent la capacité des ressources à être aménagées et à supporter certains aménagements. Ainsi, on aura des zones plus ou moins réceptrices (tableau 1).

TABLEAU 1**INTERPRETATION POUR L'AMENAGEMENT INTEGRE DES RESSOURCES**

	Forêt	Agriculture	Récréation	Faune	Eau	Ingénierie	Trafica- bilité	Risque érosion
JF1-5-1-a	B	B	TP	M	TP	TP	P	B
JF1-57-1-a	M	P	TP	P	TP	TP	TP	B
JR1-5-1-a	E	B	TP	B	M	P	M	M
JR3-50-1-a	M	P	TP	M	P	TP	P	M
JU1-5-1-a	E	B	TP	M	M	TP	P	B

E: excellent; B: bon; M: moyen; P: pauvre; TP: très pauvre

Source: JURDANT et ali. Les systèmes écologiques. Régions écologiques A, D, H et J. Série: Carte écologique de la région du Saguenay-Lac-St-Jean. Notice explicative. vo. II. Québec: Centre de recherche forestière des Laurentides. 1972.

De plus, ces systèmes écologiques correspondent à des classes de potentiel agricole tel qu'identifié par l'ITC.

TABLEAU 2

CORRESPONDANCE ENTRE SYSTEMES ECOLOGIQUES ET POTENTIELS AGRICOLES

<u>Systemes écologiques</u>	<u>Potentiels agricoles</u>
JF1-5-1-a	2 _w ⁶ 2 _a ³ 0 ¹
JF1-57-1-a	0 ⁶ 2 _w ⁴
JR1-5-1-a	5 _t ⁵ 2 _a ³ 2 _w ²
JR3-50-1-a	7 _r ⁴ 2 _w ³ 3 _t ³
JU1-5-1-a	2 _w ⁶ 3 _t ³ 5 _t ¹

Le potentiel agricole se lit comme suit:

Exemple: 2_w⁶ 3_t³ 5_t¹ indique que 60% de la zone est de potentiel agricole 2 avec pour limitation un excès d'humidité, 30% de la zone est de potentiel 3 et 10% du potentiel 5 avec dans ces deux cas un relief défavorable pour limitation.

Source: JURDANT et ali. L'environnement et ses ressources. Identification, analyse et évaluation. Série: Carte écologique de la région du Saguenay-Lac-St-Jean. Notice explicative. vol. I Québec: Centre de recherche forestière des Laurentides. Rapport d'information Q-F-X-31. 1972.

Ces classes de potentiel agricole de l'ITC méritent d'être davantage expliquées.

TABLEAU 3

CLASSES DE POTENTIEL AGRICOLE

Classe	Description de la classe
2	Les limitations qui restreignent quelque peu le choix des cultures ou imposent des mesures modérées de conservation.
3	Limitations modérément graves qui restreignent la gamme des cultures ou imposent des mesures spéciales de conservation.
4	Graves limitations qui restreignent la gamme des cultures ou imposent des mesures de conservation.
5	Sols ne convenant qu'à la production de plantes fourragères vivaces et susceptibles d'être améliorés.
6	Sols aptes à ne produire que des plantes fourragères vivaces, et non susceptibles d'être améliorés.
7	Sols inutilisables par les cultures de labour ou pour les plantes fourragères vivaces.
0	Sols organiques.

Source: idem.

TABLEAU 4**SOUS-CLASSES DE PRODUCTION POTENTIELLE POUR L'AGRICULTURE**

Sous-classe	Nature de la limitation
A	Sécheresse ou aridité résultant du climat
C	Climat désavantageux
D	Mauvaise structure, perméabilité restreinte, ou les deux à la fois
E	Domage par l'érosion
F	Basse fertilité naturelle
I	Inondation
P	Pierrosité
R	Sol mince sur roche consolidée
S	Caractéristiques défavorables du sol
T	Relief défavorable
W	Excès d'humidité

Source: Environnement Canada. Les possibilités agricoles des sols. La série de cartes 1:100 000 (Québec) de l'Inventaire des Terres du Canada. Ottawa: Environnement Canada, Direction générale des terres. 1974.

ANNEXE 5

CHRONOLOGIE EVENEMENTIELLE
EVOLUTION A TRAVERS LE TEMPS DU PROJET AUTOROUTIER 70
DANS SES DIMENSIONS DE PROMOTION ET D'OPPOSITION

1969-----	1976-----	22 juin 1977-----	janv. mai 1978-----	nov. 1979-----	1980-----
PROMOTION					
Proposition d'une autoroute régionale par le CER (CRD)	Mandat pour des études d'impacts par le MTQ	Signature des ententes fédérales provinciales (5 ans - 26 millions \$)	Dépôt des études d'impacts	Autorisation de construction donnée par le SPE pour le tronçon Jonquière-St-Bruno déc. 1979----- Léger: "audience publique prématurée"	Autorisation de construction tronçon Boul. Talbot - Chemin de la réserve (2 viaducs Boul. St-Paul). Annulation de permis tronçon Jonquière - St-Bruno.
OPPOSITION					
			Automne 1978----- Début de la controverse sur le tracé de l'A-70 par le comité de protection des terres agricoles (agriculteurs) Appui et négociation de l'UPA auprès du MAPAQ et du MTQ.	avril 1979----- Entente UPA, MAPAQ, MTQ pour recul du tracé vers le nord, dans le secteur de Jonquière. Automne 1979----- Demandes d'audience publique au SPE sur la pertinence de l'A-70 par: le comité de protection du patrimoine agricole et le conseil régional des loisirs.	janvier 1980----- Regroupement des forces opposées: F.O.P.A. 70 (un élargissement du comité de protection du patrimoine)

Source: Christiane GAGNON. Le parcours du FOPA 70: Bilan de son intervention (80-82). Chicoutimi: G.R.I.R./UQAC. Juin 1982. p. 7-8; Dépouillement de la presse régionale (1978-1984) Le Quotidien, Le Progrès-Dimanche, Le Réveil à Jonquière et Le Réveil à Chicoutimi.

PROMOTION

juin 1981-----	juin 1982-----	août 1983-----	mars 1984-----	1985 (à venir)-----
Exemption du MENVIQ au MTQ pour étude d'impacts du tronçon Boul. Talbot - Che- min de la réserve. 31 octobre 1981----- Prolongation de l'en- tente Canada-Québec jusqu'en mars 1984 décembre 1981----- Demande de soumis- sions pour ponts Rivière Chicoutimi	Débuts travaux ponts Rivière Chicoutimi août 1982----- Etude d'oppor- tunité réali- sée par le MTQ non divulguée au public oct. 1982----- Octroi de 1.8 million\$ pour tronçon Boul. Talbot St-Paul Octroi de 4 mil- lions \$ Boul. St-Paul Chemin de la réserve	Le fédéral retire les sommes prévues oct. 1983----- Projet compromis: tronçon raccourci de la Faience (jon- quière) Boul. Tal- bot.	Fin du protocole d'entente Canada-Québec: le provin- cial poursuivra seul. mai 1984----- Résolution au Sommet éco- nomique régional pour ré- alisation intégrale du projet original d'Alma à La Baie.	Dépôt d'étude d'impact pour modification de tracé. Audience publique.

OPPOSITION

Juin 1981-----	janv. 1982-----
Elargissement du FOPA (syndicat...) et dif- fusion du mémoire du comité de protection du patrimoine	Plan alternatif de la Ville de Jonqui- ère présenté au MTQ
juillet 1981-----	septembre 1981-----
Demande d'audience pu- blique du Conseil de Ville de Jonquière au MENVIQ.	Opposition de la Chambre de commerce de Jonquière au projet.

ANNEXE 6

LA JUSTIFICATION DES ECHANGEURS DE LA MUNICIPALITE DE JONQUIERE

(projet d'autoroute Alma-La Baie A-70)

Echangeur de la Faïence:

- Centre culturel Mont-Jacob
- Les berges de la Rivière-aux-Sables
- Le transport lourd occasionné par l'usine Price et la cartonnerie (Price)
- Le centre national d'exposition
- La zone industrielle à l'ouest du boul. Harvey
- Une population de 12 000 personnes.

Echangeur St-Hubert:

- Le collège d'enseignement général et professionnel
- Place Centre-ville
- Les axes commerciaux St-Dominique et boul. Harvey
- L'édifice administratif Marguerite Belley
- Le Palais des sports.

Echangeur Panet:

- Le Centre fiscal
- La polyvalente de Jonquière et celle de Kénogami
- Les Galeries de Jonquière vs boul. St-François
- Le parc industriel de Jonquière et celui de Kénogami
- Le centre de ski Mont-Fortin
- La "banque de terrains" sur le boul. de la Centrale (6 000 à 11 000 personnes)
- La zone industrielle prévue entre l'autoroute et Panet à l'est
- La population prévue entre le boul. du Royaume (route 170) et l'autoroute.

Echangeur Mathias¹:

- Le Centre régional des congrès, l'hôtel le Roussillon vs la rue Mathias
- Place du commerce vs la rue Mathias
- Le parc industriel du secteur Arvida vs le boul du Royaume (route 170)
- La polyvalente d'Arvida, les usines de la rue Deschênes, l'hôpital, les commerces, l'hôtel de ville, le Foyer des loisirs et l'accès ouest de l'usine Alcan vs boul. Mellon
- L'usine Alcan (accès sud) vs prolongement rue Mathias ainsi que son raccordement à la rue Drake
- Prolongement rue Mathias vs Laterrière (usine Alcan)
- La population du secteur St-Jean-Eudes ainsi que l'accès ouest de la ville de Chicoutimi vs prolongement rue Mathias jusqu'au secteur St-Jean-Eudes.

1: Bien d'autres éléments de justification sont apportés par la Ville ce qui s'avère logique puisque c'est le seul échangeur encore discuté vu les dommages considérables aux terres du rang Ste-Anne.

Source: Ville de Jonquière. Plan d'urbanisme. Jonquière: Services techniques. Règlement no 407. sept. 1982, pp. 20-22.

ANNEXE 7

L'AUTOROUTE 70, UNE MENACE A L'ÉCOLOGIE



Source: LAFORGE. "L'autoroute 70, une menace à l'écologie". Le Quotidien. 9e année, no 45 (17 déc. 1981) p. 8.

ANNEXE 8

LES PERTES AGRICOLES SUITE AU PLAN D'AMENAGEMENT URBAIN DE JONQUIERE

TABEAU 1

UTILISATION ACTUELLE DES SOLS¹

(le territoire à l'étude)

UTILISATION	SUPERFICIE (hectares) X	RATIO (%) X/TE
Patrimoine agricole familial	1436,4	79,8%
Terres récupérées	223,2	12,4%
Surface agricole utile	1659,6	92,2%
Friches	140,4	7,8%
Surface totale: TE	1800,0	100%

Terres spéculées
363,7 ha
(20%)

TE: Territoire à l'étude

X: Type d'utilisation du sol sur l'ensemble du territoire.

1: Planimètrie des types d'utilisation du sol identifiés sur la carte no III

Source: Entrevues réalisées auprès d'agriculteurs (1982-83-84).

ANNEXE 8

TABLEAU 2

PERTES DE POTENTIEL AGRICOLE¹
 (enclave agricole var 1)

UTILISATION	super- ficie	ratio		
	X ₁ Hectares	X ₁ /TE	X ₁ /X	X ₁ /EN ₁
Patrimoine agricole familial	219,4	12,2%	15,3%	43,9%
Terres récupérées	168,7	9,4%	75,6%	33,8%
Surface agricole utile	388,1	21,6%	23,4%	77,7%
Friches	111,2	6,2%	79,3%	22,3%
Total des terres enclavées EN ₁	499,5	27,7%	—	100%

Terres spéculées 279.9 ha	
X ₁ /TE 15,6%	X ₁ /X 77%

1. Planimétrie des types d'utilisation du sol identifiés sur la carte no III.
 Source: Entrevues réalisées auprès d'agriculteurs (1982-1983-1984).

TE: Territoire à l'étude

X: Types d'utilisation du sol sur l'ensemble du territoire

EN₁: Enclave créée par le var 1

X₁: Types d'utilisation du sol enclavés par la var 1

TABLEAU 3
PERTES DE POTENTIEL AGRICOLE¹
(ENCLAVE AGRICOLE VAR 2)

		Superficie	ratio		
			X ₂ Hectares	X ₂ /TE	X ₂ /X
UTILISATION					
Patrimoine agricole familial		259,4	14,4%	18,1%	47,2%
Terres récupérées		168,7	9,4%	75,6%	30,7%
Surface agricole utile		428,1	23,8%	25,8%	77,9%
Terres spéculées 289,7 ha					
X ₂ /TE	X ₂ /X				
16,1%	79,7%				
Friches		121,0	6,7%	86,2%	22,1%
Total des terres enclavées EN ₂		549,1	30,5%	—	100%

1. Planimétrie des types d'utilisation du sol identifiés sur la carte no III.

Source: Entrevues réalisées auprès d'agriculteurs (1982-1984-1984).

TE: Territoire à l'étude

X: Types d'utilisation du sol sur l'ensemble du territoire

EN₂: Enclave créée par la var. 2

X₂: Types d'utilisation du sol enclavés par la var. 2

ANNEXE 9 : LA PERCEPTION D'AGRICULTEURS

TABLEAU 1
PERTES AGRICOLES PAR TYPE D'UTILISATION DU SOL¹
SELON LA PERCEPTION D'AGRICULTEURS

	LES FAITS SANS AUTOROUTE		LES PERCEPTIONS D'AGRICULTEURS AVEC AUTOROUTE								
	X Hectares	X/TE	VAR 1		Bilan agricole		VAR 2		Bilan agricole		
			Y Hectares	Y/TE	Δ X, Y Hectares		Z Hectares	Z/TE	Δ X, Z Hectares		
Surface agricole utile	Terres familiales	1436,4	79,8%	1356,8	75,4%	-79,6	↓3%	1320,9	73,4%	-115,5	↓4%
	Récupération de lots	223,2	12,4%	66,7	3,7%	-156,5	↓35%	66,7	3,7%	-156,5	↓35%
	Sous-Total	1659,6	92,2%	1423,5	79,1%	-236,1	↓7%	1387,6	77,1%	-272,0	↓8,2%
Friches Suburbanisation	Friches	140,5	7,8%	228,1	12,7%	87,6	↑31%	256,0	14,2%	115,5	↑4,1%
	Tracé et terres non-récupérables	0	0	148,4	8,2%	148,4	-	156,4	8,7%	148,4	-
	Sous-total	140,5	7,8%	376,5	20,9%	+236,0	↑83,9%	412,4	22,9%	+272,0	↑96,8%
Spéculation (sans l'emprise du tracé)	363,7	20,2%	444,3	24,6%	+80,6	↑11,1%	411,0	22,8%	+47,3	↑6,5%	
Zone épargnée	1800,0	100%	1300,6	72,3%	-499,4	↓14,0%	1250,9	69,5%	-549,1	↓15,3%	
Zone enclavée	0	0	499,4	27,7%	499,4	-	549,1	30,5%	549,1	-	
TOTAL	1800,0	100%	1800,0	100%	499,4	-	1800,0	100%	549,1	-	

LES FAITS

TE: Territoire à l'étude
X: Types d'utilisation du sol sur l'ensemble du territoire

TYPES D'UTILISATION DU SOL SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE SELON LA PERCEPTION D'AGRICULTEURS

Y: Pour la VAR 1
Z: Pour la VAR 2

SYMBOLISATION

Δ: Différence
↑: Augmentation
↓: Baisse

1. Planimétrie des types d'utilisation du sol identifiés sur la carte V.
Source: Entrevues réalisées auprès d'agriculteurs (1982-1983-1984).

TABLEAU 2
PERCEPTION DES PERTES DE POTENTIEL AGRICOLE¹
(enclave agricole VAR 1)

		Superficie		Ratio	
		Y ₁ hectares	Y ₁ /TE	Y ₁ /Y	Y ₁ /EN ₁
UTILISATION					
Patrimoine agricole familial		178,12	9,9%	13,1%	35,7%
Terres récupérées		23,04	1,3%	65,5%	4,6%
Surface agricole utile		216,16	11%	14,1%	40,3%
Friches (exclues le tracé)		133,9	7,4%	58,7%	26,8%
Total des terres enclavées		499,5	27,7%	100%	100%

Terres spéculées 156.9 ha exclues le tracé		→
Y ₁ /TE	Y ₁ /Y	
8,7%	35,3%	

TE: Territoire à l'étude
 EN₁: Enclave créée par la VAR 1
 Y: Types d'utilisation du sol sur l'ensemble du territoire suivant la perception d'agriculteurs, avec la VAR 1.
 Y₁: Types d'utilisation du sol enclavés par la VAR 1 selon la perception d'agriculteurs

1. Planimétrie des types d'utilisation du sol identifiés sur la carte no V.

Source: Entrevues réalisées auprès d'agriculteurs (1982-1983-1984)

TABLEAU 3
LES AGRICULTEURS ET LA PERCEPTION DES PERTES DE POTENTIEL AGRICOLE¹
(enclave agricole VAR 2)

		Superficie		Ratio	
		Z ₂ Hectares	Z ₂ /TE	Z ₂ /Z	Z ₂ /EN ₂
UTILISATION					
Patrimoine agricole familial		202,76	11,3%	15,3%	36,9%
Terres récupérées		23,04	1,3%	65,5%	4,2%
Surface agricole utile		225,8	12,5%	16,3%	41,1%
Friches (exclues le tracé)		255,2	14,2%	74,1%	46,5%
Total des terres enclavées EN ₂		549,08	30,5%	100%	100%

Terres spéculées 278,24 ha exclues le tracé	
Z ₂ /TE	Z ₂ /Z
15,5%	67,7%

TE: Territoire à l'étude
 EN₂: Enclave créée par la VAR 2
 Z: Types d'utilisation du sol sur l'ensemble du territoire suivant la perception d'agriculteurs, avec la VAR 2.
 Z₂: Types d'utilisation du sol enclavés par la VAR 2, selon la perception d'agriculteurs.

1. Planimétrie des types d'utilisation du sol identifiés sur la carte no V.

Source: Entrevues réalisées auprès d'agriculteurs (1982-1983-1984)