

Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement

Madame Renée Poliquin

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LE GROUPE DE
CITOYENS DE RIVIÈRE-TROIS-PISTOLES

PRÉAMBULE

Pour le bénéfice de la Commission et dans le but de faire mieux comprendre l'ensemble de la situation, il nous est apparu important d'introduire notre mémoire par un court préambule. Nous sommes un groupe d'une cinquantaine de citoyens de la partie sud du village de Rivière-Trois-Pistoles, celle comprise entre l'actuelle route 132 et l'emplacement projeté pour le passage du pont et de l'autoroute 20. Cette portion du village est constituée d'une trentaine de maisons avec leur église situées sur les berges encavées de la rivière des Trois-Pistoles. Les résidents estiment avoir choisi de vivre dans la quiétude de cette petite vallée tranquille. Plusieurs de leurs maisons, déjà presque centenaires, tiennent d'un héritage patrimonial de quatre ou cinq générations. Il fait bon y vivre. On apprécie par dessus tout la proximité du boisé, de la rivière, la beauté et la sérénité du site dans son ensemble. L'attachement à ce milieu de vie et l'affection que lui porte ses habitants sont, par le fait même, indéfectibles.

Notre population est généralement peu scolarisée, d'une moyenne d'âge passablement élevée et dans l'ensemble assez rétive aux revendications publiques qui risqueraient de troubler la quiétude de ses relations sociales. Mais la cause que nous défendons ici lui a semblé d'une telle importance que personne n'a hésité à s'engager dans la mesure de ses moyens. Ceux qui ont porté cette demande devant la commission sont des pères et mères de famille qui, après avoir assumé leur travail quotidien, ont accepté de retrancher un peu de temps à leur vie familiale et à leurs responsabilités diverses, pour essayer de défendre, avec des moyens fort réduits, une cause qu'ils estiment capitale. Pour cette petite communauté villageoise, l'enjeu prend donc, à bien des égards, des allures de survivance. Nos ressources et notre temps sont limités, nous ne disposons d'aucun budget, ni de liens politiques privilégiés, ni de possibilité de lobbying. Nos vis-à-vis, qui sont parfois nos opposants, sont constitués de toute une panoplie d'organismes, d'instances et d'experts représentant des intérêts multiples, rompue au langage, aux normes et aux divers rouages des administrations publiques et des commissions d'enquête. Comprenez que notre requête et les

nombreuses démarches qu'elle implique ne tiennent pas d'un emploi rémunéré ou d'un quelconque travail routinier, elles émanent d'un lien affectif, elles interpellent nos émotions, nos sentiments, nos solidarités. Nous ne cherchons nullement ici à nous attirer indûment les sympathies de la Commission, nous voulons simplement faire état de la disparité des forces en présence et des sentiments que cela peut susciter en nous.

INTRODUCTION

Après avoir pris connaissance de l'*Etude d'impact sur l'environnement* relatif au prolongement de l'autoroute 20, entre Cacouna et Trois-Pistoles, nous avons jugé indispensable d'adresser une demande visant la modification du tracé dans le secteur du pont de la rivière des Trois-Pistoles. Le parcours projeté pose, selon nous, des problèmes considérables et risque d'entraîner des effets néfastes irréversibles. Non seulement la construction d'un pont d'une telle envergure viendrait altérer irrémédiablement un site naturel d'une grande beauté et d'un très fort potentiel récréotouristique, mais elle viendrait écraser toute la partie sud du village sous une infrastructure gigantesque. La vie sociale et communautaire de la population concernée en serait affectée dramatiquement.

À cet égard, l'étude d'impact du MTQ nous a laissé voir des failles importantes dans les considérations qui ont mené au choix du tracé « Nord ». Les conséquences négatives d'un tel parcours, sur les milieux naturel et humain, nous apparaissent très fortement minimisées. Nous estimons également que l'altération du paysage et du « climat sonore » seraient beaucoup plus considérables que ne le prétendent les auteurs de l'étude. De même, les consultations qui ont orienté le choix du tracé nous semblent comporter d'importantes négligences. Nous voulons, dans les pages qui suivent, d'abord préciser les arguments à l'appui de notre demande et, par la même occasion, essayer de caractériser les enjeux sociaux, environnementaux et politiques qui sont en cause. De plus, il nous a semblé nécessaire, au préalable, afin de mieux faire comprendre l'ensemble du problème, de procéder à une petite rétrospective propre à retrouver les fondements sociaux et historique de notre requête.

UN VILLAGE AFFLIGÉ

Le petit village de Rivière-Trois-Pistoles s'est élaboré au fil du siècle dernier, en suivant les rythmes de l'évolution sociale, économique et démographique de la région. Au cours des années 1960, cette communauté villageoise atteignait son apogée. La petite école primaire comptait alors près de 200 enfants, on ne manquait pas d'animation au village ! La vie sociale, familiale et paroissiale était « tricotée serrée ». Lentement, patiemment s'était constitué un sentiment d'appartenance, une identité caractéristique. La communauté locale était encore homogène, dynamique, d'une culture et d'une sociabilité distincte, élaborées dans un rapport direct et quotidien avec le milieu naturel. On

peut dire que la collectivité locale avait façonné l'aspect des lieux, tout comme le milieu physique lui-même avait modelé la vie sociale et communautaire.

L'essentiel du village s'était développé à l'embouchure de la rivière. Les villageois se représentaient alors leur milieu comme constitué de trois secteurs distincts et parfois concurrentiels. « Le quai », autour duquel s'établissait la partie littorale du village, et l'accès très ouvert au fleuve, jusqu'au pont du chemin de fer. Le « centre » du village, où on retrouvait une agglomération plus serrée de maisons, les trois magasins généraux, les deux hôtels, un restaurant, un garage, une station service, le bureau de poste, la petite gare du CN et un magnifique petit pont à deux arches qui, lui, s'harmonisait à n'en point douter avec la beauté générale du paysage. La troisième section, que l'on appelait couramment « Le Sault », regroupait l'église, l'école, la salle communautaire, véritable cœur de la vie culturelle locale, et toute la portion résidentielle s'avancant dans la vallée, étroitement rattachée à la rivière et au site naturel. Somme toute, c'était un village aux allures charmantes, bucoliques qui, à cause de sa configuration singulière, serait sûrement considéré aujourd'hui, cela dit sans chauvinisme, parmi les plus pittoresques du Québec. Les habitants en étaient fiers. (voir annexes 1 et 2)

Mais en 1968, la population prenait acte d'un projet de réfection de la route 132. Le nouveau tracé routier passerait en plein cœur du village. Nous étions à l'époque où les populations accueillaient encore ce genre de décisions comme des fatalités. Comme si leur élaboration émanait du Très Haut et que nous n'avions d'autre choix que de nous y conformer. Nous ne possédions pourtant qu'une idée très approximative de la nature du Très Haut en question. Tout ce qu'il fallait savoir, semble-t-il, c'est qu'il y avait des gens en haut, alors que nous étions en bas.

C'était l'âge du béton triomphant, de l'asphalte prodigue et des entrepreneurs peu scrupuleux. On voyait gros, on voyait grand, très grand. Il fallait faire place à ce qu'il convenait alors d'appeler le progrès. Promoteurs, développeurs, aménagistes de tout poil pouvaient à cette époque bénie, construire et détruire en rond. On quadrillait les villes de voies rapides en détruisant des quartiers complets, on bétonnait des rivières, les berges du fleuve ; on détruisait ou enrochait des quais, enterrait des battures ; on déplaçait des villages pour faire place à des aéroports disproportionnés. Tout le monde sait aujourd'hui combien une énumération exhaustive de ce genre d'aberrations pourrait s'avérer longue. Qui se souciait alors du patrimoine ? Le respect de l'environnement n'était pas encore inventé ou bien il était discrédité, ridiculisé comme émanant de quelques hurluberlus utopistes entravant inutilement la marche du développement économique. Chose certaine, ceux-ci n'avaient aucun crédit, au sens propre comme au figuré. Mais les temps changent, du moins l'espérons-nous.

C'était donc dans ce contexte d'un développement effréné que le projet de construction de la nouvelle route nous avait été sommairement présenté, comme un cadeau des dieux. L'époque était à l'impatience, on voulait les choses tout de suite, et personne n'aurait osé demander que l'on réfléchisse un peu sur les éventuelles conséquences, à long terme, d'une telle construction. Car elles furent dramatiques, les conséquences. Le passage du pont et de la nouvelle route 132 allait littéralement trancher le village en deux, comme le coup d'épée de quelque géant malfaisant. Il fallait faire place nette et le nouveau complexe routier se voulait d'une envergure généreuse. On expropria de nombreuses résidences et la salle paroissiale, qui constituait le centre culturel et communautaire de la population. Pendant deux ans, le nouveau cœur du village allait battre au

rythme de la machinerie excavatrice, des camions, niveleuses, bulldozers avec la chorale des marteaux piqueurs et de la dynamite, du transport de matériaux, de ferraille, de béton, de gravier, etc. On ne manquait pas d'action au village et le « climat sonore » avait quelque chose d'inferral. Ajoutons la poussière par temps sec et venteux, les bourbiers des jours de pluie, puis les odeurs âcres issues d'un air saturé de résidus louches et peu ragoûtants. Bref, le diable n'aurait pu imaginer pire scénario. Deux ans plus tard, toute cette meute bruyante d'envahisseurs avait plié bagage. Le réveil fut brutal, car le chantier avait laissé une cicatrice profonde. (Voir annexes 2 et 3)

Le village était coupé en deux. Plusieurs s'en souviennent encore, la majorité des habitants avait pris l'habitude des longues promenades « du Quai au Sault » et des nombreux échanges rituels entre le fleuve et la rivière. Voilà que ces liaisons coutumières, qui se faisaient encore à pied, étaient désormais bloquées. Rappelons-nous que les familles propriétaires d'automobile étaient, au village, encore très minoritaires à la fin des années 1960. Pour passer du sud au nord, et revenir, il fallait bien traverser la route, et les concepteurs, soucieux d'accommoder les véhicules moteurs, n'avaient pas prévu de desservir les piétons, très nombreux à l'époque. Ils n'avaient aménagés qu'une seule voie de passage, pour les autos, cela allait de soi. Pour les piétons, ce passage impliquait un long détour. La plupart préférait, même si l'aventure s'avérait périlleuse, traverser directement la route. Graduellement, avec l'augmentation du trafic routier, cette traversée devint vraiment dangereuse, et les échanges entre les deux parties du village en furent affectés lourdement. Peu à peu les commerces ont périclité, puis ont fermé leur porte. Mais cette coupure n'était pas seulement physique et matérielle ; elle avait certes dégradé considérablement le paysage, mais elle avait de plus déchiré le tissu social et culturel, détruit les communications et l'homogénéité du milieu de vie.

Si nous estimons nécessaire ici d'évoquer ces quelques aspects du passé, ce n'est pas pour appeler une quelconque remontée de nostalgie, mais c'est plutôt pour inviter à réfléchir sur les conséquences d'un développement à courte vue. Si on peut difficilement réparer le passé, il est possible par contre d'en tirer des leçons pour l'avenir.

En somme, la petite communauté fut affectée lourdement. Il a fallu quelques décennies pour que se manifeste une énergie nouvelle. Ce renouvellement du dynamisme local, même s'il apparaît encore fragile, est très perceptible aujourd'hui. Il s'est élaboré autour des attraits du fleuve, mais plus encore dans la partie sud du village où on met beaucoup d'espoir dans la mise en valeur du site récréo-touristique de la vallée de la rivière des Trois-Pistoles. C'est à la fois un milieu de vie, auquel la population est très attachée, et un potentiel de développement fort prometteur.

Cette vallée est reconnue par de plus en plus de gens comme un des sites naturels les plus attrayants du Québec. Elle a entre autres l'avantage d'être facile d'accès. La beauté sauvage de ses berges, de ses chutes et de ses canyons lui donne un potentiel de développement récréo-touristique très élevé. Les efforts développés depuis une quinzaine d'années pour aménager les lieux et le rendre encore plus accueillant ont donné des résultats magnifiques : sentiers pédestres, belvédères et accès à l'eau pour le plus grand plaisir des promeneurs, des baigneurs et des pêcheurs. Le site est fréquenté par un nombre croissant de touristes, par la population locale et des alentours, par les anciens habitants que des impératifs multiples ont contraint à quitter leur village. Ils sont nombreux, ceux et celles qui reviennent chaque année, avec émotion, comme dans un pèlerinage, aux lieux de leur enfance, ceux qui valorisent le charme des paysages, de la rêverie et de la contemplation ; ceux qui vénèrent

l'esprit et la poésie des lieux. Tout cela ne serait que sensiblerie improductive ? Pourquoi notre conception du développement devrait-elle toujours prendre les allures d'un rouleau compresseur ? Comme si l'empire du rêve appartenait à ceux qui ne peuvent s'émouvoir que devant un amas de béton ou l'hypertrophie d'un compte de banque.

Car voici que derechef, il nous arrive d'en haut un nouveau projet ; une autoroute cette fois, assortie d'un pont gigantesque dont l'ombre froide se projette déjà sur toute la population. Pour les gens du village, vous le comprendrez, c'est un peu comme si on voyait se profiler la figure d'un nouvel ange exterminateur, et la métaphore, en l'occurrence, est loin d'être abusive. Car tout nous porte à croire que personne ne s'est véritablement interrogé sur « l'acceptabilité sociale » d'un tel projet.

UN IMPACT FORTEMENT NÉGATIF

Aussi la population s'élève-t-elle vigoureusement contre le tracé projeté. Celui-ci pose selon nous de graves problèmes et risque de générer des conséquences négatives irréversibles. L'étude d'impact sur l'environnement, pour ce qui concerne la traversée de la rivière des Trois-Pistoles, minimise très fortement les conséquences sur le milieu naturel et humain, de même que sur le paysage et le climat sonore. Bien sûr, les usagers de l'autoroute pourraient bénéficier d'un point de vue intéressant, mais pour tous les autres, résidents, touristes et visiteurs, une fois sortis de leur voiture, ils n'y trouveraient que bien peu de choses pour susciter la contemplation. On se demande bien qui voudra encore y venir lorsque tout le secteur sera envahi par ce complexe routier et par d'autres éléments destructeurs du milieu naturel. Là-dessus, l'étude d'impact reste muette.

Le paysage

Au regard de l'étude d'impact, les effets anticipés se résument en une « transformation » du paysage et du champ visuel. Les concepteurs promettent, bien sûr, qu'ils prendront des mesures visant à atténuer les impacts trop apparents et qu'ils veilleront à ce que l'ensemble de l'infrastructure s'harmonise avec le paysage. Les experts du MTQ vont jusqu'à soutenir, sans même sourire un peu, que cet « ouvrage d'art » pourra ajouter une plus-value à notre paysage. À beau mentir qui habite loin ! Méfions-nous, le MTQ pourrait bien, selon cette même logique, suggérer de construire un pont et l'autoroute dans le Parc du Bic. Ça le rendrait plus attrayant !

L'appréciation du paysage depuis un véhicule moteur est d'une teneur tout à fait singulière. Elle s'apparente à une relation médiatisée ou virtualisée. Elle ne fait généralement appel qu'à une perception visuelle, souvent à demi-consciente, comme une impression vague que le voyageur tente péniblement d'arracher à sa poussée rapide et tyrannique dans le flux routier. Comme un espace-

temps différé, coupé de toute relation organique avec le milieu naturel. L'habitude de cette forme de relation médiatisée nous amène bien souvent à négliger, ou encore à ne plus pouvoir établir un véritable contact direct, physique et sensuel avec le milieu, et surtout avec l'environnement naturel. Dès lors on en est réduit à consommer le paysage, à la manière du « fast food ». Il nous semble y avoir là un problème social et culturel important. Serons-nous un jour contraints à devoir rééduquer la population pour qu'elle puisse être en mesure d'apprécier et de goûter directement les plaisirs du milieu naturel ?

Car un paysage n'est pas une carte postale, ni un simple objet de consommation que l'on s'empresserait d'enfermer dans un quelconque appareil photo-vidéo pour consommation ultérieure, ou pour faire valoir devant ses proches comme un capital de voyage. Un paysage, c'est d'abord un milieu vivant qui demande l'appréciation par les cinq sens. Il peut certes amener diverses formes d'appréciation esthétique, de délectation sensorielle et affective, ou même une contemplation mystique. Mais pour les résidents du lieux, ce paysage implique aussi une relation organique globale, celle qui s'élabore dans un rapport direct et quotidien avec le milieu de vie. Dans le cas qui nous préoccupe, le paysage devrait être conçu comme un milieu vivant, dynamique ; un milieu dont la singularité changeante varie à chaque instant, au gré des heures, des jours et des saisons. Paysage du matin, de la nuit, du midi ou du crépuscule ; paysage qui varie selon les humeurs, les sentiments et les affections de ses habitants, selon leur volonté d'en modifier les aspects. Bref, un paysage s'anime ou se meurt selon les rapports sensibles qu'il entretient avec ses habitants.

Mais un paysage est aussi fait de fantôme et d'esprits subtils. Il recèle les traces d'un vécu qui, au fil du temps, a imprégné les lieux et s'est incrusté dans le paysage. Et cela n'a rien de propos ésotériques. Ce sont des éléments très familiers aux résidents du lieu, des réalités avec lesquels ils entretiennent une relation privilégiée. Car un paysage est aussi fait de culture, d'imaginaire qui se traduisent par des toponymes caractéristiques ou par diverses légendes associées aux lieux (par exemple, le gobelet d'argent de la rivière des Trois-Pistoles) ; il est fait de représentations, d'affections et de valeurs symboliques associés aux éléments patrimoniaux divers ; à une église, à une maison évocatrice, à un quai, au détour d'un sentier, à une odeur, un rocher, un arbre, un coin de rivière. Il y a là tout un patrimoine sensible chargé du vécu social, communautaire et dont la richesse symbolique dépasse de beaucoup l'appréciation faite par le voyageur pressé ou même par le touriste. Voilà pour des esprits mercantiles, des choses bien inutiles, ou d'une valeur sentimentale un peu éthérée. Mais pour qui sait les reconnaître et les apprécier, ce sont des aspects qui peuvent compter parmi les plus grandes richesses de la vie. Peut-on faire comprendre tout cela aux promoteurs d'une autoroute ?

Si nous en avons le temps, nous pourrions faire valoir, à l'appui de nos propos, de nombreuses études provenant des milieux culturel, patrimonial, touristique, écologique. Nous ferions témoigner certaines recherches de la géographie des paysages, de l'ethnologie, de l'anthropologie et de bien d'autres disciplines de nature scientifique et technique. Ou alors, nous en appellerions tout simplement à une multitude de réflexions éclairées sur le sujet.

Effets sonores

Le paysage et ce qu'on appelle dans le langage technocratique le « climat sonore » sont des éléments indissociables. L'ensemble est toujours particulièrement fragile. Qu'est-ce donc que ce climat sonore dont voudrait nous faire état l'étude d'impact présenté par le Ministère des transports ?

Pour le secteur qui nous occupe, l'étude résume ainsi les impacts : « Dans le secteur de la traversée de la rivière Trois-Pistoles, l'habitation la plus rapprochée est située à environ 70 mètres du tracé projeté et le niveau sonore y sera d'environ 53 dBA. L'ensemble des habitations de ce secteur sera caractérisé par un niveau de gêne sonore acceptable. » Et voilà le problème réglé ! Mais si on essayait d'élaborer un peu, on verrait bien que les impacts négatifs se répercuteraient sur les milieux naturel et humain, qu'ils amèneraient une dégradation majeure du milieu de vie, du milieu social, culturel et communautaire, qu'ils détruiraient tout le potentiel de développement récréo-touristique. Une « gêne sonore » acceptable pour qui ?

Ainsi, lorsque la commission demande à l'expert du MTQ quels seraient les effets sonores de l'autoroute sur le secteur de la rue du Sault, ce dernier avoue ne pas le savoir, pas plus d'ailleurs qu'il ne peut évaluer la situation actuelle, ou qu'il n'arrive à caractériser les conséquences découlant de l'écho et de la réfraction des sons dans cette vallée profonde. L'étude d'impact reconnaît par ailleurs la difficulté d'évaluer le climat sonore global pour un site naturel aussi accidenté : « ...il y a augmentation de l'erreur moyenne, ce qui exige une plus grande prudence lors de l'interprétation des résultats. »(P.89)

L'ensemble des considérations du MTQ nous apparaît donc des plus superficielles. Pour tout dire, la lecture de l'étude d'impact nous laisse l'impression que les auteurs avaient pour mandat de minimiser le plus possible les effets négatifs du projet et de bien mettre en sourdine les inconvénients réels des bruits routiers. Réduire l'impact sonore à une simple échelle de décibels nous semble tenir de la mauvaise foi, mais, en l'occurrence, ça pourrait aussi bien tenir du ridicule. Qui voudrait croire (et on se demande si les experts du Ministère le croient vraiment eux-mêmes) qu'une infrastructure d'une telle ampleur, que le flot incessant de milliers de véhicules quotidiens dans cette petite vallée encaissée, que les effets de l'écho et de la réfraction des sons, que tout cela n'aurait qu'une incidence marginale sur le milieu de vie.

Or le pont serait construit en plein centre de la vallée, à une hauteur qui permettrait au bruit de se propager allègrement du côté sud tout le long du site naturel en longeant les berges élevées jusqu'à la colline du deuxième rang, et par l'autre côté, sur toute la partie encavée du village pour aller se perdre au plus loin sur le fleuve. Toute la population du village s'étonne de l'impact minime anticipé par les experts du Ministère alors que l'expérience leur montre bien que les bruits désagréables de la route 132 sont présents sur tout le village et qu'il est même possible, par temps calme, de les entendre distinctement depuis l'Île-aux-Basques, située à au moins 3 kilomètres de là. Dans ce cas-ci, la réduction du bruit, que l'étude d'impact anticipe aux abords de la route 132,

serait reporté et amplifié sur l'autoroute, ce qui placerait le village aux premières loges du concert routier, avec des effets sonores d'une qualité stéréophonique. Si nous avons les moyens de commander une contre-expertise, élaborée à partir de notre perception des bruits, au village, soyez certain que les caractéristiques sonores anticipées seraient très différentes.

Quoi qu'il en soit, il nous apparaît que les instruments et les méthodes d'évaluation du « climat sonore » adoptés par les experts du Ministère commandent d'importantes réserves. D'abord l'unité de mesure en décibels et les normes afférentes tiennent pour nous de l'abstraction pure. Ils émanent d'un imaginaire technocratique, modélisé, propre à apprécier un monde virtuel, dont on a pris grand soin d'expurger le vivant, qui s'avère trop souvent encombrant. Un cerveau humain n'est pas une machine à mesurer des sons. Il n'a pas d'aiguille pour évaluer les intensités. Dans la perception des bruits, c'est le corps tout entier qui est interpellé, sa sensibilité, ses états d'âme, ses prédispositions affectives, sa culture, ses goûts, etc. Mais tout le monde sait bien, même les experts du ministère, que les données beaucoup trop fragmentaires présentées dans le rapport, et lors des audiences publiques, pourraient être ridiculisées par de très nombreuses études beaucoup plus complètes et nuancées. Nous n'avons pas le temps ici d'en reprendre les éléments. Retenons seulement qu'un « climat sonore » devrait être constitué d'une multitude d'éléments, audibles et inaudibles, indissociables, interdépendants, aux nuances infinies, qui ne pourraient s'appréhender véritablement que dans sa globalité.

Qu'est-ce donc que le silence ? Combien de décibels fait le chant d'un pinson à gorge blanche ? Et le cri perçant d'une mouette, une nuée d'oiseaux bruyants sous la fenêtre par un matin du mois de juin ; la rivière en débâcle au printemps ou les grands vents d'été dans les arbres en feuilles ? Personne ne songerait à abolir le vent, les saisons et les oiseaux bavards. Ce qui fait problème ici ce ne sont point les bruits caractéristiques du milieu, c'est la multiplication des bruits parasites, en l'occurrence l'éventuelle prolifération des bruits routiers dans un village tranquille et dans un site naturel de grande valeur. Si le projet retenu en venait à se réaliser, lorsqu'en vous promenant sur les sentiers avoisinants la construction nouvelle, vous vous écririez, exaspérés pas les bruits de l'autoroute : « Silence, on entend plus ni la rivière, ni les oiseaux ! », ne vous étonnez pas si les seuls qui voudront bien entendre votre requête, et qui se feront un devoir impérieux d'observer la règle du silence, seront les gens du Ministère et leurs experts en acoustique de chez SNC Lavalin.

UN CHOIX MAL FONDÉ

L'étude d'impact, et les considérations diverses présentées par le MTQ, lors des premières séances des audiences publiques, nous ont laissé voir des failles importantes dans le processus déterminant le choix du tracé « Nord ». Des trois tracés de la sous-section C'E' faisant l'objet d'une évaluation comparative, il nous apparaît que les promoteurs ont privilégié celui qui aurait les conséquences les plus néfastes pour la population et pour l'ensemble du secteur. Que les concepteurs aient pris la peine d'élaborer trois tracés pour cette portion de l'autoroute, nous indique bien qu'ils ressentaient une certaine gêne à nous proposer le parcours qui a finalement été retenu. Et l'étude attentive des

arguments avancés par l'étude d'impact, comme de ceux rajoutés lors des audiences, nous montre qu'il n'y a pas lieu d'être convaincu et qu'il s'agit d'un choix très mal fondé.

On s'étonne d'abord de constater que le contournement du site par le tracé « Sud » n'ait même pas été pris en compte dans l'évaluation comparative. Il nous semble que les raisons avancées pour le rejeter ont été présentées de manière bien expéditive. Le MTQ a très sommairement invoqué deux contraintes, celle de la traversée de terres agricoles et celle reliée à de prétendues difficultés techniques ; ce dernier argument est beaucoup trop facile et il apparaît bien peu crédible à quiconque connaît un peu le secteur. Une contre-expertise, nous en sommes convaincus, aurait tôt fait de les minimiser. Par contre les aspects positifs d'un tel contournement, rejoignant les lignes de l'Hydro-Québec, sont à peine mentionnés. Tout le monde devine cependant que la contrainte majeure vient plutôt de l'importance, quelque peu disproportionnée, accordée aux avis des groupes de défense de l'agriculture, comparativement à la place quasiment inexistante donnée aux avis du milieu social villageois.

Mais ce qui nous fait sursauter davantage, c'est l'étude comparative entre les tracés « Centre » et « Nord ». Pour le tracé Centre, les éléments de contraintes majeures mentionnés sont le passage sur les terres agricoles et l'obstacle, que nous reconnaissons également comme majeur, du site récro-touristique des chutes du Sault Mackensie. Pour le tracé Nord, l'étude reconnaît que les éléments de « contraintes » et de « résistances » sont nombreux. Mais étonnamment, comme pour justifier son choix prédéterminé, le rapport, de même que les propos du promoteur lors des audiences, s'évertuent à en minimiser l'importance. Nous l'avons déjà démontré pour certains aspects particuliers. Quels sont les éléments de contraintes et de résistances qui sont considérés pour la traversée Nord de la rivière des Trois-Pistoles?

Les impacts négatifs

- sur les milieux naturel, agricole et forestier,
- sur le milieu humain (très fortement minimisés)
- sur le « climat sonore » (très fortement minimisés)
- sur le « paysage » visuel (très fortement minimisés)
- sur l'ensemble du paysage (très peu considérés)
- sur la qualité de la vie des habitants du lieu (fortement atténués)
- sur le milieu bâti (la dévaluation radicale des propriétés n'est même pas considérée)
- sur le milieu villageois et patrimonial (aucunement considérés)
- sur le tissu social, culturel et communautaire (pratiquement rien)

Les problèmes reliés aux travaux et aux nombreuses difficultés techniques :

- Zone fortement sensible à l'érosion
- problème liés au déboisement des berges
- excavation profonde et remblais importants affectant les plateaux et les berges accidentées
- fragilité de l'aquifère liés au projet d'alimentation en eau
- dénaturation des berges, artificialisation du milieu dans un habitat propice à la faune et à la flore

- problèmes liés aux eaux d'écoulement, sel, vase et résidus routiers divers
- possibilités de glissement de terrain
- les résidus de l'excavation
- augmentation de la turbidité de l'eau et sédimentation de la rivière
- problèmes, dangers et désagréments divers reliés à l'éventuelle construction

Et la liste pourrait encore s'allonger, car si on donne un peu de perspective aux problèmes, il faudrait prévoir le redoublement des impacts négatifs avec la construction de l'autre demi-emprise de l'autoroute. Quiconque veut se donner la peine d'aller observer sur le terrain, depuis les dernières maisons de la rue du Sault par exemple, pourrait se faire une idée plus juste et bien imaginer l'ampleur des dégâts.

Comment comprendre alors que l'on ait privilégié le tracé Nord ? Pourquoi, au regard de tout cela, ne pas avoir choisi un des tracés plus au sud qui aurait évité un ravage d'une telle ampleur ? Pour rejeter le tracé « Centre », le promoteur invoque des raisons reliées aux terres agricoles et au site du Sault Mackensie. Pourquoi ce tracé, après avoir emprunté un long détour arrive-t-il justement sur l'élément d'intérêt majeur du site récro-touristique ? Il nous semble d'ailleurs assez inhabituel, voire un peu louche que le promoteur nous dise éprouver une telle affection pour cette chute. Si le parcours avait été dirigé à peine quelques centaines de mètres plus au sud, il aurait débouché en amont de l'Usine Tembec pour aller rejoindre les lignes de l'Hydro-Québec (deux éléments qui affectent déjà négativement le paysage). Et qu'on ne vienne pas nous servir l'argument de contraintes techniques trop importantes ; nous n'y croirions pas. Elles ne pourraient, de toute façon, être supérieures à celles du tracé « Nord ».

Admettons que les concepteurs aient effectués une telle modification du tracé Centre. Il ne resterait plus alors dans l'évaluation comparative que la mise en rapport des contraintes agricoles. Or les données de l'Étude d'impacts se lisent comme suit :

pour le tracé nord, « un enclavement de 188 ha de terres agricoles pour 8 producteurs »,
 pour le tracé centre, il « touche à 9 producteurs agricoles, traverse plus de terres à potentiel A et plus de terres en cultures spécialisées... mais... cause moins d'enclavement (50 ha)... la variante centre traverse plus d'espace forestier et de lots sous convention d'aménagement. »

Même en quantifiant, de manière précise, les « plus », qui restent relativement faibles, la différence ne nous apparaît pas vraiment significative. En dépit des représentations visant à en maximiser les impacts, que pourraient faire des organismes comme l'UPA ou les diverses commissions agricoles, ces derniers ne pèseraient certainement pas d'un poids suffisant pour contrebalancer la multitude des impacts négatifs énoncés précédemment pour la traversée nord. N'allez pas croire, pour autant, que nous voulions minimiser l'importance de protéger les terres agricoles, loin s'en faut. Nous croyons à cette richesse. Mais il s'agit ici d'essayer d'établir une juste mesure entre les éléments en cause.

LA CONSULTATION

Mais nous croyons qu'un autre élément fut peut être plus déterminant encore dans le choix du tracé Nord. Il s'agit du processus de consultation qui a mené le promoteur à demander les avis de divers groupes et représentants du milieu. L'Étude mentionne notamment l'UPA, les MRC et les municipalités. Si les concepteurs auraient pu, de bonne foi, élaborer et privilégier un tracé nord en consultation avec des représentants de la grand région concernée, soyez certain que la population de la vallée n'était pas parmi ceux-là. Certes, l'Étude fait bien mention d'un sondage. Mais ce dernier fut effectué en 1994, donc à une période bien antérieure à la détermination du tracé. Comment les personnes interrogées auraient-elles pu se déclarer en accord avec un parcours qu'elles ne connaissaient pas ? Et même si un sondage avait été effectué avec un minimum de rigueur, il aurait fallu considérer que la municipalité de Notre-Dame-Des-Neiges est d'une configuration hétérogène, faite de divers îlots de population disséminés sur le pourtour de la ville de Trois-Pistoles. Or le tracé qui nous préoccupe affecte un secteur très localisé de la Municipalité, et la grande majorité des citoyens de l'endroit s'oppose fermement au projet actuel. Aussi le problème se situe-t-il, selon nous, dans le processus de consultation lui-même.

Comment a-t-on pu élaborer, en consultation avec les « représentants » du milieu, un projet aussi catastrophique, au mépris de la population locale, du milieu naturel et humain, de la beauté et de la richesse du site ? À cet égard il faut évoquer quelques explications possibles.

Lors de la première partie des audiences publiques, la commission et le public a eu le loisir d'entendre quelques représentants du milieu, dont le Maire de la Municipalité de Notre-Dame-des-Neiges, qui est aussi Préfet de la MRC des Basques et, de surcroît, propriétaire des terres traversées par le projet et situées de part et d'autre de la rivière. Lors de sa première intervention M. Leblond, coiffant son chapeau de maire, parle d'une résolution qu'il a fait voter à son Conseil municipal demandant que l'emprise ouest du pont, donc de l'autre côté du village, soit déplacée de quelques dizaines de mètres vers le sud de façon, soutenait-il sans ambages, à éloigner un tout petit peu le pont du village. La requête de M. Le Maire aurait pu, à des personnes non averties, apparaître empreint d'une certaine compassion envers la population affligée, même si une modification aussi minime n'atténuerait en rien les effets néfastes de toute cette infrastructure sur la localité. Mais ces vellétés de sympathie se sont vite estompées lorsque, enlevant son bonnet de Maire pour coiffer celui de propriétaire privé, celui-ci a demandé à la commission d'intercéder auprès du MTQ pour qu'il consente à déplacer, comme dans la précédente résolution, l'emprise du pont de quelques dizaines de mètres vers le sud, de façon, cette fois, à ne pas nuire à l'alimentation en eau de ses piscicultures. Il demandait en fait de revenir au tracé originel qui, par un revers de fortune inopiné, avait subi une petite modification de dernière minute. Lorsque le MTQ lui objecte qu'un tel déplacement risquerait d'affecter l'aquifère et de compromettre ainsi gravement le projet d'approvisionnement en eau de la ville de Trois-Pistoles et éventuellement de la Municipalité des Basques, ce dernier s'offusque en se gardant bien de coiffer son chapeau de Préfet de cette même MRC des Basques.

Toute cette embrouille nous semble faire problème. Elle soulève de nombreuses questions, que

nous ne pouvons malheureusement pas aborder dans ce mémoire, mais dont on ne se prive pas de parler dans la population. Est-il possible qu'une situation aussi contradictoire ait pu avoir une incidence déterminante sur le choix du tracé ?

UN MYSTÉRIEUX BARRAGE

Les gens de la région qui ont assisté à la première partie des audiences publiques se sont sûrement étonnés, au cours de ces trois longues soirées, qu'il n'ait été fait aucune mention du projet de construction de barrage sur la rivière des Trois-Pistoles. Non seulement le projet était-il de notoriété publique, mais il faisait l'objet d'un débat fort bruyant, dans le milieu comme à travers les médias locaux, régionaux et même nationaux. Il n'appartenait certainement pas à la Commission de nous le faire connaître ! Comment ce projet aurait-il pu avoir une incidence sur le choix du tracé de l'autoroute ?

Admettons la présence de scrupules légitimes chez les promoteurs. Présumons que ceux-ci ont choisi de proposer le tracé Nord, en toute bonne foi, en connaissance de cause, en étant à l'écoute du milieu et en procédant à des consultations avec ses divers représentants, ils ne pouvaient certainement pas ignorer ce projet de barrage cependant. Or il n'en est fait aucune mention dans l'Étude d'impact. On nous rétorquera que l'étude ne portait pas sur un projet de barrage. Nul ne saurait nous dire toutefois qu'une véritable étude comparative, pour le choix du tracé, pouvait ignorer cette donnée d'importance majeure. Car ce projet de construction englobe une longue partie de la rivière, dont les chutes et les canyons magnifiques, situés en aval du barrage, entre l'usine Tembec et la fameuse chute du Sault Mackensie. De plus, le bassin de rétention d'eau est susceptible de remonter sur au moins un kilomètre en amont de cette usine.

Ce qui nous apparaît le plus étonnant, outre ce silence, c'est que le tracé « Centre », vient justement se buter sur un des éléments naturels de haute valeur, et par le fait même au coeur du débat entre les opposants et les promoteurs du barrage, le site de la chute du Sault Mackensie. Ni en aval, ni en amont, mais directement sur le site ! Il faut bien comprendre que ce site naturel splendide n'est pas démontable, il est jalonné de trois chutes successives et de canyons admirables. Et les auteurs de l'Étude estiment sa valeur bien suffisante pour rejeter le tracé. Ils ne jugent pas nécessaire par contre de faire mention d'un éventuel barrage au même endroit. Pourquoi le site récréo-touristique en question serait-il un facteur susceptible de bloquer le passage d'une autoroute alors qu'il ne devient qu'un élément insignifiant dans le projet de construction de barrage. Peut-être que les promoteurs de l'autoroute, dans le souci de ne pas se mêler de politique locale, ont-ils préféré garder « officiellement » le silence sur ce sujet chaud.

Mais nous nous demandons si les concepteurs de tracé « Centre », devant la difficulté de trouver un parcours qui ne se heurte pas au secteur de la rivière déjà secrètement retenu par le projet de barrage, n'auraient pas délibérément dirigé le trajet vers un site « sacralisé », d'un incontestable intérêt. Le rejet du tracé trouvait alors une justification irréfutable. Voilà une astuce bien commode pour régler l'affaire. Les « représentants » du milieu avaient désormais tout le loisir, pour éviter les

possibles tracasseries judiciaires ou administratives liées à un conflit entre le passage de l'autoroute et la construction d'un barrage, d'orienter systématiquement le choix du tracé vers le nord. Quitte à détruire, sans aucun remords, à la fois le site naturel et le village.

Nous avons pu constater, lors de la première parties des Audiences, dans les documents comme dans les commentaires, le peu de considérations accordées par les intervenants municipaux au site naturel et au village. Le maire de la municipalité Notre-Dame-des-Neiges et préfet de la MRC des Basques n'a jamais fait mention ni du site récréo-touristique, ni de la chute, ni de l'avis des citoyens de Rivière-Trois-Pistoles. Or il s'avère que le maire-préfet est un des porteurs principaux du projet de barrage. Il n'avait donc, encore une fois, aucun intérêt à favoriser le tracé « Centre », même modifié.

Sans doute, à la lumière de ces considérations, peut-on mieux comprendre :

- le cautionnement municipal du tracé Nord au mépris de la population du village
- le silence sur le site récréo-touristique
- le silence sur le projet de barrage
- la dissolution temporaire et controversée de la Corporation, qui avait pour mandat de mettre en valeur le site naturel, et sa rétrocession à la municipalité, qui a intérêt à en réduire considérablement l'importance. (Même si pour apaiser l'opinion publique, elle soutenait le contraire).

Lorsque l'aménagiste de la MRC des Basques, interrogé par la commission, viendra plaider en faveur de la protection des terres agricoles et de la forêt de son territoire, comment comprendre qu'il ne manifeste aucune considération ni pour le site récréo-touristique, ni pour le village ? Lorsque la commission l'interroge sur l'éventualité de projets compromis par le tracé retenu, il ne voit pas qu'il puisse y en avoir. Si on insiste sur l'intérêt récréo-touristique de la rivière, il balbutie quelques approximations et reconnaît son incapacité à décrire correctement les attraits du site. Il n'est surtout pas question ni de la chute du Sault Mackensie, ni des chutes et des canyons magnifiques en amont, et encore moins d'un éventuel barrage. Étonnant, pour un aménagiste ! Il ne nous appartient pas d'élaborer sur les piètres perspectives de développement global dans la MRC des Basques, au regard de ses richesses environnementales. (Conséquence peut-être de quelques décennies de gestion de la décroissance.) Nous préférons inviter la commission à constater d'elle-même, par une petite visite, l'intérêt du site. Toute révérence gardée, nous vous suggérons de bien choisir votre guide, indépendant, si faire se peut, des « autorités municipales ».

En regard de l'industrie touristique, la région des Basques peut compter sur deux attraits naturels majeurs : les berges du fleuve Saint-Laurent, dont les accès publics nous semblent de plus en plus limités, et la vallée superbe de la rivière des Trois-Pistoles, dont le développement, toujours négligé par les élus locaux, risque d'être compromis par des projets de constructions irresponsables. On se rend compte que les administrations municipales n'ont aucune conscience de la richesse de leur patrimoine naturel collectif, en dépit du fait que plusieurs projets émanant d'initiatives populaires soient présentement en gestation. Les activités éco-touristiques connaissent partout, depuis quelques années, une expansion formidable. L'engouement pour le plein air, la recherche de beaux paysages et de la sérénité des milieux naturels protégés pourraient être un avantage sérieux pour les municipalités qui savent en tirer parti. Mais, pour la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges, il

semble souvent que l'on ait opté pour une stratégie de développement un peu tiers-mondiste : on privilégie des projets venus d'ailleurs, sans aucun bénéfice pour le milieu, et plus encore qui viennent détruire irrémédiablement les possibilités réelles de développement écologique et durable.

Dans ce sens les politiques de développement au Québec apparaissent souvent contradictoires. D'un côté, les exploitants de tout acabit sont encouragés à détruire des sites naturels d'une grande valeur patrimoniale et éco-touristique, et de l'autre, les pouvoirs publics et les différents organismes du milieu investissent des sommes et une énergie considérables pour récupérer, ou rendre accessible à nouveau, des sites qui ont été altérés par une exploitation polluante antérieure. On peut croire qu'il y a un manque de perspective quelque part.

Il nous faut aussi mentionner que ni l'étude servant à choisir le tracé, ni les intervenants municipaux n'ont pris la peine de considérer la problématique d'ensemble pour la rivière des Trois-Pistoles. Sur les sept kilomètres constituant sa portion aval, la vallée de la rivière est déjà affligée par la présence d'au moins cinq éléments négatifs importants en regard de l'environnement : les lignes à haute tension de l'Hydro-Québec, l'usine Tembec, le passage récent de lignes électriques en bordure du chemin longeant la rivière, la route 132 et le chemin de fer du CN. La portion de la rivière constituant le plus haut potentiel récréo-touristique se situe sur les trois kilomètres compris entre la route 132 et l'usine Tembec. Imaginez un peu que le projet de barrage, par la Compagnie Grade Trois-Pistoles, en venait à se réaliser à la hauteur du site récréo-touristique des chutes du Sault Mackenzie, si on ajoute l'éventuel passage de l'autoroute en aval du barrage, c'est l'ensemble du site naturel, sur les sept kilomètres, qui sera détruit. Aussi nous apparaît-il grandement préférable de faire passer l'autoroute sur la portion déjà affectée, plutôt que d'échelonner les éléments négatifs sur l'ensemble du parcours. Une véritable étude d'impact sur l'environnement devrait considérer l'ensemble de ces données. Or le document qui nous est présenté ici ne semble pas prendre en considération cette question fondamentale, et n'espérez pas que les aménagistes de la MRC jugent bon d'entreprendre un tel exercice. (Voir annexe 4)

Sans doute la commission pourrait-elle nous dire que la plupart de ces dernières considérations se rapportent à des problèmes internes, liés à la politique municipale et aux administrations locales. Sans doute. Lors des prochaines élections municipales, si la population mécontente veut se départir de ses élus indésirables, elle pourra le faire par la voie démocratique. L'ennui c'est qu'elle ne pourra pas, de la même façon, se débarrasser ni d'un autoroute, ni d'un pont, ni d'un barrage dont elle n'aura pas voulu. Si la démocratie comporte des avantages, elle a aussi ses limites ; malheureusement, on ne peut pas en dire autant pour la bêtise.

CONCLUSION

Nous avons essayé d'esquisser un tableau général de la situation et de montrer combien le projet, soumis par le MTQ, pourrait s'avérer néfaste pour l'environnement et singulièrement dramatique pour le milieu naturel et humain de la rivière des Trois-Pistoles. Il ressort clairement que ce projet s'est élaboré au mépris de la population concernée et de la qualité générale de son milieu de vie. Ni

le MTQ, ni les divers représentants consultés, nous en sommes convaincus, n'ont voulu considérer le problème de « l'acceptabilité sociale » d'un tel projet.

Nous reconnaissons d'emblée que le prolongement de l'autoroute 20 pourrait, à bien des égards, s'avérer bénéfique pour la région du Bas-Saint-Laurent. Nous savons aussi qu'une telle construction appelle la recherche délicate d'un équilibre entre les aspects négatifs et positifs, entre les divers intérêts qui sont en jeu. Si nos propos ont pu vous sembler par moment quelque peu mordants, c'est que nous nous sentons acculés au mur et, vous le comprendrez, contraints à la défensive.

Au regard de toutes les préoccupations esquissées dans ce mémoire, nous demandons donc à la commission que soit reconsidéré le tracé retenu par le MTQ, de façon à privilégier un des parcours alternatifs propres à contourner le village et le site naturel de la rivière. Il nous apparaît que les tracés plus au sud, une fois modifiés, seraient beaucoup moins dommageables pour les milieux humain et naturel. À cet égard, le tracé « Sud » aurait l'avantage de regrouper dans un même secteur, très peu habité, des infrastructures aux effets négatifs sur l'environnement. De même, le tracé « Centre » pourrait constituer un moindre mal, à condition bien entendu d'en modifier le parcours de façon à contourner le site naturel. Il s'agirait, dans ce cas-ci, de diriger le trajet vers la ligne à haute tension de l'Hydro-Québec, en passant par le sud de l'usine Tembec. Nous ne croyons ni aux difficultés techniques insurmontables, ni aux simples principes d'abaissement des coûts. La traversée « Nord » pose déjà des problèmes techniques importants et entraîne des coûts de réalisation considérables. Si le tracé d'une autoroute doit se déterminer en considérant le critère du moindre coût, cette recherche, à moins qu'elle ne soit commandée par des intérêts mesquins et à courte vue, devrait préalablement prendre en compte les coûts humains. Si nous n'avons pas les moyens financiers de prioriser cet aspect, c'est qu'il faut attendre. Une autoroute soit, mais pas à tout prix !

Un groupe de citoyens de la rivière des Trois-Pistoles.

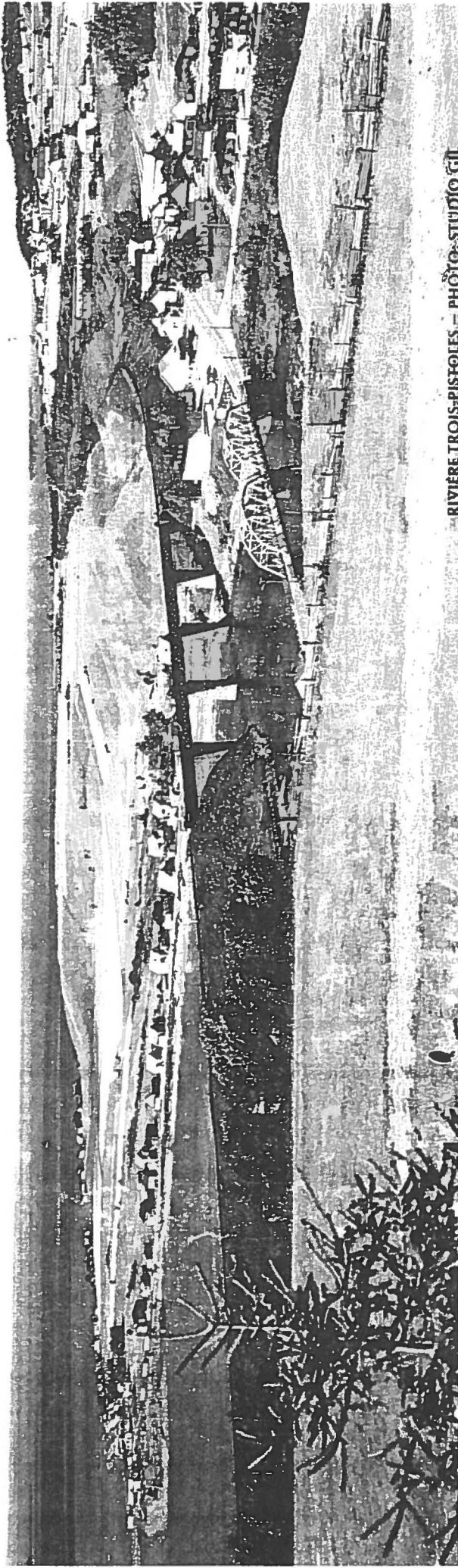
Porte-parole : Gaston Desjardins

48, rue du Sault

Rivière-Trois-Pistoles

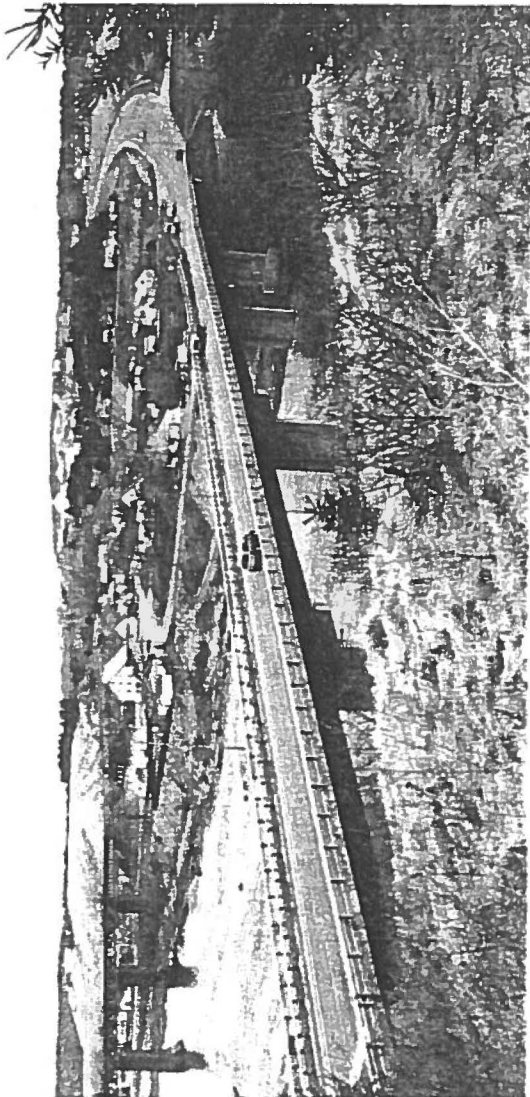
tél : (418) 736-5899

ANNEXE I



RIVIERE TROIS-PISTOLES - PHOTO-STUDIO GIL

Entre les rochers de V'oy 2000 m. l.



1964 9 25

