

Trois-Rivières, le 5 juin 2002

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Secrétaire du BAPE

À l'attention de: Renée Poliquin

Édifice Lomer-Gouin

575, rue Saint-Amable, bureau 2.10

Québec (Québec) G1R 6A6

Madame,

Je vous écris pour vous faire part de ma vive préoccupation au sujet du projet de prolongement de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles. La région de la MRC des Basques étant depuis bientôt sept ans mon endroit de prédilection pour les vacances estivales (et parfois même hivernales), j'ai appris au cours de mes séjours annuels à connaître et à aimer cette région, qui regorge de paysages magnifiques. Pour toutes sortes de raisons, la quantité de beautés architecturales y est beaucoup moins élevée. Quelle ne fut pas ma surprise de constater que l'un de ces rares endroits de charme, où patrimoine bâti, disposition des lieux et paysage s'allient pour créer un quartier magnifique, celui longeant la rivière Trois-Pistoles, est menacé par le projet autoroutier en question.

Je puis comprendre facilement les raisons poussant le Ministère des Transports à vouloir prolonger l'autoroute 20 jusqu'à Trois-Pistoles. Été comme hiver, les flots de véhicules et les bancs de neige rendent la circulation sur la route 132 pénible fort souvent, parfois même dangereuse. Si j'ai eu le bonheur d'éviter tout accident, j'ai été le témoin de plusieurs, dont certains furent mortels pour les personnes qui s'y trouvèrent impliqués. Par ailleurs, le tracé proposé me semble généralement judicieux, puisqu'il éloigne la circulation autoroutière de la zone riveraine et des endroits les plus habités.

Toutefois, un des choix proposés, celui concernant le franchissement de la rivière Trois-Pistoles me semble injustifiable, inconséquent, pour ne pas dire catégoriquement scandaleux. Permettez-moi de m'expliquer. J'ai lu très attentivement les passages de l'*Étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement* (document PR3), consacrés à la justification du choix final du tracé « Nord » pour la section dite C'E et avoue juger très faible l'argumentation qui les soutient. Les auteurs de ce texte avouent que ce dans ce trajet il n'y aura qu'une « très faible harmonisation entre l'infrastructure et le patrimoine bâti » (p. 124), qu'il y aurait pour les usagers une « qualité visuelle négative » et pour les résidents une « incidence forte sur le paysage », euphémismes pour éviter de dire que, du point de vue patrimonial et paysager le pont prévu défigurerait irrémédiablement tout le secteur, qu'il serait, en bref, une horreur. Quel résident voudrait voir un pont autoroutier surplomber sa maison? Qui voudrait avoir, comme les malheureux Montréalais logés sur le boulevard Crémazie, le douteux plaisir de voir des milliers d'automobiles filer quotidiennement sous ses fenêtres? Et qui aurait le sens architectural ou patrimonial assez dénaturé pour apprécier une telle modification à cette coquette communauté établie sur les rives de la rivière Trois-Pistoles?

De même, on qualifie d'impact « mineur » (section 6.2.2.3) celui sur le sentier pédestre sillonnant la petite vallée de la rivière, sous le prétexte absurde qu'un pont permet le libre passage des piétons, comme si la seule présence de la dite autoroute n'allait pas faire fuir jusqu'au dernier badaud, jusqu'au plus aventureux des touristes? Combien de piétons voit-on déambuler le long de l'autoroute Bonaventure, à Montréal, ou le long de l'autoroute Dufferin-Montmorency, près de Québec? Dans les deux cas, l'autoroute est venue gâcher de superbes paysages. Il y a quantité d'autres pages exemples dans les pages plutôt sinistres du développement autoroutier au Québec. Faisant fi de ces leçons amères, l'on souhaiterait renouveler l'expérience, enlaidir un autre lieu superbe faisant partie du patrimoine collectif des Québécois.

Que l'on ne retienne pas, comme solution de rechange à ce tracé « Nord », le tracé dit « Centre », cela peut se comprendre, puisque cela reviendrait à mes yeux à déplacer le problème, et ruiner le même paysage, mais un peu plus loin, en épargnant toutefois le quartier situé le long de la rivière. Mais que l'on ne procède même pas à une étude systématique du tracé Sud, celui qui offre a priori le moins d'inconvénients, cela est proprement injustifié. Il y aurait, écrit-on vaguement, un problème « d'orientation cadastrale ». Est-ce vraiment grave? Doit-on vraiment choisir entre un tracé, le tracé « Nord », qui ruine complètement un quartier coquet et ancien, enlaidit à jamais un paysage magnifique et tue dans l'œuf le développement récréo-touristique du site de la rivière Trois-Pistoles, et un autre tracé, le tracé « Sud », qui a pour lui des avantages socio-communautaires, touristiques, paysagers, etc, et n'a contre lui qu'un maigre problème cadastral? Alors le choix me semble clair en faveur de ce second tracé.

Pourquoi, alors, l'a-t-on écarté du revers de la main? Y aurait-il là-dessous quelque conflit d'intérêt? Je n'ose l'imaginer mais je le crains. Si, dans une autre perspective, la raison de ce choix douteux tient à ce que l'on envisage la construction du barrage projeté sur cette même rivière, alors pourquoi n'en parlet-on pas? Je souhaite que la lumière la plus complète sur le sujet soit faite, au cours de la séance du 10 juin prochain. Je suivrai avec attention les décisions prises par le BAPE, et espère qu'elles iront dans le sens de l'intérêt général.

Michel Lacroix

Professeur

Département de français

Université du Québec à Trois-Rivières

3351, bd. Des Forges

Trois-Rivières

G9A 5H7

Michel Lacroix

Département de français

Université du Québec à Trois-Rivières