

Secrétaire du BAPE
À l'attention de: Renée Poliquin
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

168

P NP

DM1

Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles par le ministère des Transports du Québec

Cacouna et Trois-Pistoles AUD6211 06 05

Québec, le 5 juin 2002

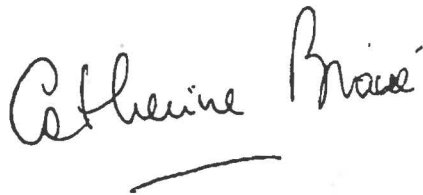
Objet : Présentation d'un mémoire sur le projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles

Madame,

Vous trouverez ci-après un mémoire portant sur le projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles. Merci de bien vouloir l'inclure au dossier d'évaluation environnementale.

J'habite et je travaille à Québec, aussi je ne pourrai malheureusement pas assister aux audiences publiques du 10 juin ni présenter moi-même mon mémoire. Je vous prie néanmoins d'en tenir compte lors de l'évaluation finale du projet.

En vous remerciant, je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations cordiales.



Catherine Broué

MÉMOIRE SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 20 ENTRE CACOUNA ET RIVIÈRE TROIS-PISTOLES.

J'aimerais par la présente porter à votre attention de graves lacunes dans le tracé d'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles proposé et évalué dans le cadre des audiences publiques du BAPE, en particulier en ce qui a trait à la sous-section C'E (zone du village et de la rivière Trois-Pistoles).

Je fais cette démarche à titre personnel, en tant que vacancière, car je fréquente régulièrement, été comme hiver, le village de Rivière-Trois-Pistoles et la rivière du même nom, mais surtout, en tant que citoyenne concernée par les choix environnementaux de son pays d'accueil. À ce dernier titre, je me permets de joindre au présent mémoire la copie d'une lettre ouverte parue dans *Le Soleil* au début du mois de mai 2002, qui viendra compléter le point de vue que j'expose dans le présent mémoire.

A. LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE SONT EN CONTRADICTION AVEC LE TRACÉ PROPOSÉ À LA HAUTEUR DE LA RIVIÈRE TROIS-PISTOLES.

L'Étude d'impact sur l'environnement justifie le prolongement de l'autoroute 20 dans le tronçon Cacouna – Trois-Pistoles par deux arguments principaux : la séparation de la circulation locale et de la circulation de transit devrait fluidifier le trafic routier, diminuer les risques d'accidents et répondre à l'augmentation possible à long terme de la circulation routière globale, d'une part; d'autre part, la Ville de Trois-Pistoles, en devenant le point de chute du prolongement de l'autoroute, devrait profiter « d'une part importante des bénéfices associés à la réalisation du projet autoroutier ». Ces objectifs semblent louables, la région de Trois-Pistoles comptant pour une bonne part sur le tourisme estival pour le fonctionnement de son économie. Néanmoins, déjà dans cette justification me semblent poindre les prémices d'erreurs importantes pouvant conduire, si le tracé était adopté tel qu'il est proposé, à la désertion de la région par les visiteurs qui la fréquentent actuellement et à l'inefficacité de ce dédoublement routier. Je m'explique :

1. Un dynamisme touristique menacé

La Ville de Trois-Pistoles possède en effet, comme le mentionne l'étude d'impact (version abrégée), « des infrastructures commerciales, hôtelières et récréatives, qui la favorisent pour devenir le point de chute du prolongement de l'autoroute ». Mais si les infrastructures d'accueil (le camping principalement) sont dans la Ville de Trois-Pistoles, les points d'attrait qui retiennent en ville les visiteurs se trouvent à l'extérieur, mis à part le Centre d'interprétation des Basques dont on fait le tour en quelques heures : ces principaux points d'attrait sont l'île aux Basques, accessible par bateau à partir du quai de Trois-Pistoles, et la rivière des Trois-Pistoles, plus précisément la portion située entre l'extrémité sud du village de Rivière-Trois-Pistoles, le long de la petite rue du Sault, et la chute Mackensie, à laquelle les

promeneurs accèdent par des sentiers qui prennent leur point de départ au niveau des dernières maisons (le premier de ces sentiers longe le bord de la rivière, du côté ouest de la rue du Sault, le second passe d'abord dans en arrière des maisons, du côté est de la rue, dans le bois, avant de permettre au promeneur de rejoindre la rivière une fois qu'il aura retraversé la rue du Sault). Ainsi, chaque année, cette petite portion de la rivière Trois-Pistoles, où l'on peut se baigner, pêcher l'omble de fontaine et se promener retient parfois plusieurs jours d'affilée les touristes de passage.

Or, le tracé Nord retenu par l'étude d'impact imposerait un viaduc passant exactement dans la petite portion de la rivière présentant l'un des attraits touristiques majeurs de la région. Un tel tracé, selon moi, ne favoriserait aucunement la Ville de Trois-Pistoles, et lui enlèverait même l'un de ses principaux atouts récréatifs. L'objectif économique annoncé par l'étude d'impact me semble donc souffrir d'emblée d'un manque de perspective inquiétant, de par sa formulation même : si l'étude d'impact prenait en compte non pas la simple « Ville de Trois-Pistoles » mais la région de Trois-Pistoles, le tracé Nord aurait été d'emblée éliminé parce qu'il oppose une contrainte majeure au développement touristique de la dite région, Ville de Trois-Pistoles incluse.

2. Sécurité routière douteuse

La sécurité routière invoquée pour la construction de l'autoroute est un motif également valable. Néanmoins, quiconque passe régulièrement dans la région l'hiver sait les difficultés que cause la poudrière sur le bord du fleuve. Or le tracé Nord retenu à la hauteur de Trois-Pistoles n'est guère éloigné du tracé de la 132, qui longe le fleuve, et, qui plus est, passe en surplomb du village, de telle manière qu'aucun arbre ni aucune infrastructure ne pourront faire écran aux vents dominants du nord-ouest, porteurs de poudrière. Ces vents, qui prennent leur élan depuis le fleuve, viennent tourbillonner l'hiver avec une grande force sur le plateau à la hauteur duquel le viaduc serait installé si le tracé Nord était retenu. L'Étude d'impact ne fait mention d'aucune analyse du mouvement des vents dans ce secteur, vents qui pourraient occasionner de graves accidents ou de fréquents blocages de l'autoroute 20 à cet endroit et invalider l'objectif même invoqué pour son prolongement.

Dans le même ordre d'idées, il me semble que la construction d'un viaduc gigantesque dans une zone fréquemment affectée par des glissements de terrain présente pour les usagers de l'autoroute et pour les habitants du village (la dernière maison serait à soixante dix mètres du pilier est) un danger considérable. Le dernier glissement s'est produit en amont de la route 132 il y a moins de dix ans. Bien que modeste, il a emporté avec lui une portion de la rue du Sault. Les vestiges de ce glissement de terrain sont encore visibles actuellement et la couche argileuse affleure à cet endroit. L'étude d'impact mentionne d'ailleurs cette « contrainte élevée », sans toutefois la prendre en compte.

B. LES CONTRAINTES ÉNUMÉRÉES POUR LE TRACÉ NORD RETENU SONT SOUS-ESTIMÉES

1. Habitat faunique

L'Étude estime de signification « intermédiaire » l'impact causé sur l'habitat faunique des berges de la rivière Trois-Pistoles, habitat naturel actuellement non dégradé (Partie 5.1.2, version abrégée). Pourtant, les impacts énumérés à la partie 5.1.1 sont plutôt lourds : remblais importants et construction de deux ponts, érosion des sols, augmentation de la turbidité et de la sédimentation de l'eau, présence de sels tombant directement sur la partie habitée et fréquentée de la rivière, sans compter le bruit, évalué pour les humains certes, mais pas pour la faune, et les vibrations occasionnées par le trafic lourd. Actuellement, la rivière Trois-Pistoles abrite de l'omble de fontaine, sauvage et ensemencée. Il arrive également qu'un pêcheur doive remettre à l'eau l'un des saumons qui remontent la rivière jusqu'aux chutes MacKensie. L'augmentation de la turbidité de l'eau à elle seule pourrait conduire, à moyen terme, à la désertion de la rivière par ces espèces, qui seraient remplacées par des espèces plus résistantes. D'un point de vue environnemental, cet impact m'apparaît plutôt de signification majeure pour cette rivière du Québec déjà mise en péril par des pratiques agricoles qui ne sont pas forcément soucieuses de l'environnement et par la présence d'une petite usine en amont du village, sur le bord de la rivière.

2. Contraintes du milieu

L'étude d'impact fait état de contraintes du milieu très fortes pour le territoire d'intérêt naturel de la zone littorale du fleuve Saint-Laurent et de toute la zone sensible à l'érosion dans le secteur visé par le tracé Nord. Pourtant, le choix de ce dernier tracé fait fi de cette zone sensible.

3. Éléments des espaces urbain, récréatif et patrimonial

L'Étude d'impact affirme que « ces éléments se concentrent surtout dans la partie du territoire située entre la route 132 et le fleuve Saint-Laurent. » Or, au village de rivière Trois-Pistoles, le patrimoine bâti et le patrimoine récréatif se retrouvent autant du côté nord (zone résidentielle et battures) que du côté sud (zone résidentielle, zone littorale de la rivière, boisés environnants) de la route 132. La présence d'une autoroute passant à l'extrémité actuelle du village viendrait, selon moi, compromettre le développement de la partie sud du village, qui se trouverait coincé entre deux bandes routières imposantes. À brève échéance, elle signifierait l'abandon de cette zone du village qui ne présenterait plus aucun intérêt ni pour les résidents ni pour les visiteurs. (Rappelons que l'espace récréatif de la rivière Trois-Pistoles prend son point de départ à la hauteur des dernières maisons de l'extrémité sud du village.) Le développement du village de Rivière-Trois-Pistoles n'aurait alors plus d'autre possibilité que de se faire le long du littoral, ce qui n'est guère recommandable dans la perspective d'un développement durable.

4. Sectionnement du sentier pédestre le long de la rivière Trois-Pistoles

L'argument invoqué pour classer dans la catégorie « de faible intensité » l'impact de la construction de l'autoroute sur ce sentier est spécieux : le pont censé pouvoir accueillir « une infrastructure linéaire de ce type » est celui de la 132, qui traverse la rivière, bien sûr, et ne la longe pas. L'unique accès au sentier récréatif du bord de la rivière Trois-Pistoles se fait là où est envisagée la construction des piliers. L'impact sur le sentier serait ainsi plutôt majeur pendant la construction et après, le sentier d'observation de la nature étant d'abord bloqué, puis perdant toute raison d'être une fois qu'il serait surplombé d'un viaduc gigantesque.

5. Volonté de limiter la perception de l'autoroute et d'harmoniser cette dernière avec le paysage.

La photo fournie sur le site internet du BAPÉ laisse bien voir l'énormité de la structure proposée en regard des modestes maisons qu'elle surplomberait. Comment limiter la perception d'une telle monstruosité et comment parler d'harmonisation avec le paysage quand les piliers s'élèvent de plusieurs dizaines de mètres au-dessus de la ligne des arbres? La formulation « ouvrage d'art » employée ne peut masquer qu'un tel ouvrage est forcément une atteinte majeure à l'intégrité du paysage.

6. Paysage

Certes, l'Étude d'impact le mentionne, les automobilistes franchissant la rivière Trois-Pistoles par l'autoroute auront une belle vue. Mais le paysage est autre chose qu'une carte postale. Les plus récentes études en géographie du paysage (voir Christiane MontPéti, article à paraître dans le numéro de septembre 2002 des *Cahiers de géographie du Québec*, entre autres) montrent que la perception du paysage dépend surtout de la qualité globale de l'environnement. Qu'en sera-t-il de la qualité de l'environnement du village si le tracé Nord est adopté?

7. Climat sonore

L'Étude d'impact qualifie d'« acceptable » le niveau sonore à l'extrémité sud du village si le tracé Nord est retenu. Acceptable pour qui? Pour l'oreille humaine, certes. Mais là encore, l'acceptabilité ne dépend pas seulement du niveau qui est tolérable par l'oreille sans risque pour la santé, mais aussi des attentes sociales du milieu par rapport aux bruits en cause. Un niveau sonore acceptable en ville ne l'est pas dans un village, ni encore moins dans une zone récréative. La partie 5.6 de l'Étude d'impact (page 25 du Résumé) est d'ailleurs contradictoire : on affirme que le niveau tournera autour de 53 dBA, mais que des mesures pourront être prises pour s'assurer que le niveau sonore sera inférieur à 55 dBA (limite tolérable sans risque majeur pour la santé humaine)! L'Étude affirme également que seule la dernière maison du village sera affectée : les maisons n'étant à cet endroit éloignées que de quelques mètres les unes des autres, l'Étude m'apparaît bien optimiste à cet égard. Rappelons encore une fois que le départ des sentiers récréatifs se fait justement à la

hauteur des dernières maisons : là où les bruits et les vibrations provenant de l'autoroute seront à leur maximum.

C. DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT NÉBULEUX SEMBLENT AVOIR GUIDÉ UN CHOIX DESTRUCTEUR

1. Projet de bassin d'alimentation.

Le procès-verbal de la séance du conseil municipal du 21 juin 2001 (voir dossiers du BAPE) mentionne que « le tracé pourrait se situer encore plus au sud du village si le projet de recharge de la prise d'eau potable de Trois-Pistoles venait qu'à être abandonné. » Pourtant, le tracé retenu invoque le projet de bassin d'alimentation en eau de la Ville pour justifier le choix du tracé Nord, alors que, manifestement, le bassin d'alimentation n'est qu'à l'état de projet et que sa relocalisation serait envisageable. Le manque de concertation est ici flagrant entre les différentes instances concernées par le développement de la région (municipalité, MRC, ministère des Transports, ministère de l'Environnement, citoyens...). Un projet d'une telle envergure nécessiterait la rencontre des différents échelons gouvernementaux et des choix basés sur un plan de développement global et concerté, à tout le moins.

2. Construction imminente d'un barrage. Silence de l'Étude d'impact sur ce projet.

Il est inconcevable que l'Étude d'impact ne fasse pas même mention du projet de barrage qui menace la zone récréative de la rivière Trois-Pistoles, chutes MacKensie comprises. Ces chutes sont pourtant considérées dans ce document comme un point d'intérêt majeur et auraient, nous dit-on, suffi à rejeter d'emblée le tracé Centre. Pourtant, ce projet de barrage semble avoir présidé au tracé Centre lui-même : pourquoi, si l'on ne tient pas compte d'un éventuel barrage, devrait-on faire passer l'autoroute justement aux alentours de la chute, alors qu'il serait possible facilement de la faire passer plus au sud? Ce projet de barrage, connu du ministère de l'Environnement, est fortement contesté par les résidents du village de Rivière-Trois-Pistoles, mais appuyé par le conseil municipal. Là encore, un manque flagrant de transparence me semble à l'œuvre dans cette étude, sans mentionner les lacunes au niveau de l'information et de la concertation des organismes en cause.

Pour toutes ces raisons, je demande instamment

1. l'abandon définitif et sans équivoque du tracé Nord. Pour la sauvegarde de l'environnement et du potentiel de développement de la région, l'autoroute doit impérativement passer le plus loin possible vers le sud, afin de préserver l'habitat naturel depuis l'embouchure de la rivière Trois-Pistoles jusqu'au-delà des chutes MacKensie; il faut à mon avis reconsidérer avec un peu plus de sérieux l'éventualité de faire passer l'autoroute dans le même corridor que celui qu'empruntent les lignes d'Hydro-Québec.

2. une concertation de bonne foi entre tous les intervenants (municipalités, MRC, ministère des Transports, ministère de l'Environnement, citoyens), afin d'élaborer un plan de développement global, cohérent et durable de façon à ce que les choix définitifs du tracé autoroutier ne compromettent pas le développement touristique de la région ni le bien-fondé du prolongement de l'autoroute même.

Merci

DESTRUCTION DE LA RIVIÈRE TROIS-PISTOLES

Avez-vous déjà taquiné la truite les deux picds dans l'eau de la rivière Trois-Pistoles? Avez-vous déjà plongé du haut du promontoire aménagé par des enfants de tous âges au pied de l'ancien barrage dont les sinistres vestiges de béton altèrent à peine la majesté et la tranquillité du site? Vous êtes-vous promené le long des sentiers qui bordent la rivière en mangeant ici une framboise juteuse, là une petite pomme acidulée qui témoigne que le site a déjà été entretenu par des mains fécondes?

Si vous n'avez jamais eu l'occasion de vivre ne serait-ce que quelques heures dans ce lieu enchanté à 2 h 30 de Québec sur la route du Bas-du-Fleuve, tant pis pour vous! Ne comptez surtout pas y aller cet été : la rivière va être harnachée, les travaux vont commencer bientôt, et les résidents du coin qui se seront battus avec conviction et acharnement contre ce projet verront défilier bulldozers et pelles mécaniques chargés de mettre au pas les eaux rebelles. Un barrage, dites-vous? Et alors! La rivière n'a-t-elle pas déjà été harnachée par le passé? Les visiteurs pourront quand même pique-niquer au bord du réservoir! D'ailleurs, on prévoit faciliter l'accès de ces derniers au site en faisant passer l'autoroute non loin : le viaduc de la 20 enjambera la rivière à la hauteur des dernières maisons du petit village paisible de rivière Trois-Pistoles. Déjà coupé en deux, jadis, par l'aménagement de la route 132, le village sera bien encadré, de tous côtés, par le vrombissement des automobiles qui n'auront alors plus aucune raison de s'arrêter dans le coin, à moins qu'un promoteur avisé ne songe à installer un de ces restaurants « mange vite » facilitant la vie aux touristes pressés voulant absolument boucler en un temps record le tour de la Gaspésie.

Comment accepter sans rien dire la destruction délibérée de ce village et de sa rivière, quand on sait que cette destruction n'obéit somme toute qu'à des raisons mercantiles camouflées par les promesses éculées et fallacieuses de « création d'emploi », de « production énergétique » ou de « mise en valeur régionale »? Comment se fait-il que les motifs financiers prennent encore et toujours le pas sur toute autre considération, faisant fi des principes élémentaires du développement durable? Peut-on parler de « démocratie » ou de « société distincte » en regardant son voisin droit dans les yeux quand les objections et les arguments de citoyens affolés par cette destruction imminente sont balayés de quelques propos mesquins visant les personnes et non pas, on s'en doute, le cœur du débat?

Mais dire n'est pas tout. En quelle langue faut-il parler pour être entendu? En chinois? En hébreu? En anglais peut-être? Quel geste faut-il poser pour que nos élus consentent à se pencher sur ce cas flagrant d'abus de pouvoir? Nos élus et nos entrepreneurs sont-ils donc sourds au chant des oiseaux, au clapotis de l'eau, au vent dans les feuilles? Sont-ils donc aveugles à ce qui reste des richesses de la moins en moins « belle province »? Sont-ils

totalément imperméables aux revendications et aux aspirations de citoyens suffisamment responsables pour dénoncer un barrage qui ne répond pas aux exigences environnementales élémentaires et une autoroute qui fait fi d'un village et de ses habitants? Espèrent-ils réellement être élus et réélus encore et encore sans avoir à rendre de comptes? Croient-ils vraiment en toute bonne foi agir pour le bien du monde? Ne reste-t-il plus qu'à brûler des lampions pour le salut du Québec? Que faut-il faire pour empêcher que cette magnifique région des Basques soit passée au rouleau compresseur du profit et des politiques à courte vue? Répondez, quelqu'un!