

Longue-Pointe-de-Mingan, le 2 décembre 2008

Sylvie Angel

**Objet : Projet de développement hydroélectrique de la rivière Romaine**

**À l'attention de : Monique Gélinas**

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
575, rue Saint-Amable  
Québec (Québec) G1R 6A6

En tant que simple citoyenne de la Minganie, mère de deux jeunes enfants, le projet de développement hydroélectrique de la rivière Romaine me préoccupe sous divers aspects qui vont complètement changer ma vie et celle de mes enfants. Mes interrogations concernent le processus démocratique entourant le projet, la sécurité sur la route 138, certains aspects environnementaux et notre responsabilité en matière de développement.

En préambule je dirais qu'il est terriblement difficile pour une simple citoyenne comme moi d'avoir accès à la documentation dans une région comme la Minganie. Les différents points de consultation sont ouverts uniquement pendant les heures de travail et ne sont comme leur nom l'indique que des points de consultation. Dans le cadre social particulier de la Minganie, où le manque de service de garderie est cruel, une mère de famille telle que moi est tout simplement dans l'impossibilité de consulter les fameux documents avec ses enfants. Je n'ai pas non plus eu accès à l'écoute des audiences publiques par Internet étant donné que seuls les citoyens de Havre-Saint-Pierre disposent d'Internet haute vitesse. En tant que simple citoyenne je ne dispose non seulement pas de millions de dollars pour me faire une idée des impacts du projet mais je ne possède même pas vraiment de temps pour prendre connaissance des différents documents. J'ai dû lire la retranscription des audiences publiques pour obtenir de l'information additionnelle ce qui a été très contraignant en terme de temps. À ce sujet, je trouve dommage que les citoyens disposent d'environ 21 jours pour rédiger un mémoire suite à la première partie des audiences publiques alors que le promoteur a eu plusieurs années pour rédiger son étude avec des moyens financiers colossaux. Les citoyens ont à peine le temps de s'informer pour se faire une idée du projet.

Ces aspects sociaux ont été négligés et sont pourtant des points importants de la participation citoyenne au processus du BAPE.

Ces points rejoignent une autre réflexion sur l'exercice démocratique entourant ce projet. Je suis très interrogative sur la manière dont les citoyens de la Minganie ont été représentés par les élus de la MRC sachant que ces derniers ont reçu 12 millions de dollars pour faire accepter le projet dans le milieu. Cette procédure s'écarte des principes démocratiques pour se rapprocher dangereusement de la propagande. Les élus ont le mandat de représenter l'intérêt des citoyens et leur manque de neutralité devant ce projet est un frein à la participation de la population. Comment peut-on se faire une véritable idée du projet et de ses impacts dans ces conditions? Il est d'autant plus dommage que les ententes entre la MRC et le promoteur ont été signées une semaine avant le dépôt de l'étude d'impact et plusieurs mois avant la tenue des audiences publiques.

Pourtant, lors des audiences publiques du 27 octobre 2008, Monsieur Pierre Cormier disait :

***« Plus globalement, la mise en place d'un tel forum permettra à la population et aux divers groupes d'avoir voix au chapitre et de suggérer de nouvelles avenues susceptibles de bonifier le projet. Nous avons la conviction que la population de la Minganie démontrera hors de tout doute sa volonté dans ce dossier. »***

Cette approche est contradictoire avec le fait d'accepter le silence imposé par le promoteur concernant les ententes et d'accepter des millions pour promouvoir le projet dans le milieu.

## Quelle voix reste-t-il aux citoyens ?

### Comment peut on encore parler d'acceptabilité sociale du projet dans le milieu?

En tant que maman je me questionne sur le développement social de la Minganie qui ne dépend malheureusement pas de créations d'emplois ou d'amélioration de l'économie locale. Le développement social doit être une réelle volonté politique et je crains que certains aspects aient été négligés par les élus de la MRC. En Minganie, comme dans de nombreux endroits, il manque énormément de places en garderie et je suis très inquiète de ce qui va se produire lorsque le projet va démarrer et qu'entre 50 et 100 familles supplémentaires vont s'installer.

### Le promoteur et la MRC se sont-ils assurés qu'ils auraient suffisamment de places en garderie pour que tous les habitants de la Minganie puissent profiter des emplois créés?

#### Ont-ils une entente signée avec le gouvernement?

Tous les habitants n'auront pas les mêmes chances d'accéder aux emplois lucratifs du chantier ou aux emplois connexes.

Dans un tout autre registre, je suis également très préoccupée par l'augmentation de la circulation sur la route 138. En tant que mère de deux jeunes enfants, vivant à Longue-Pointe-de-Mingan, je suis très inquiète de la sécurité, de la santé et de la qualité de vie dans cette partie de la Minganie.

En effet, l'étude d'avril 2007 intitulée : Étude de circulation-complexe Romaine (Note technique, n/réf : 45116-301), conclut que :

***« Pour les sections de la route 138 à l'ouest du complexe projeté, on anticipe une forte augmentation des débits de circulation durant les heures de pointe. Cependant, les conditions de circulation restent acceptables quelle que soit l'hypothèse retenue pour la répartition horaire ».***

Or, selon le tableau 6 page 11 de l'étude, on constate que les niveaux anticipés montrent un niveau de service D qui selon la définition de la page 3 indiquent :

***« Circulation dense mais acceptable »***

Un des scénarios anticipe un niveau de service E qui selon la page 3 signifie que le service est à la limite de l'acceptable.

Je ne sais pas d'où sont issues ces références et par rapport à quelle situation les niveaux de service sont acceptables ou non.

Si la route 138 est comparée à une situation des grands centres urbains, il faut mentionner qu'elle diffère par au moins deux facteurs importants pour la population : elle est unique et

donc il n'y a aucune alternative pour circuler et les habitants n'ont pas de « culture routière urbaine ». Ils ne connaissent pas les heures de pointe et la circulation dense.

**Comment leur niveau de tolérance a-t-il pu être quantifié?**

**Par rapport à une moyenne des grands centres urbains?**

**L'étude peut-elle être considérée valide sur ces critères?**

La route 138 et les habitudes de vie des habitants de la Minganie auraient dû être comparées à une situation comparable or l'étude ne précise aucunement les facteurs de comparaison.

D'autre part, la route 138 est en très mauvais état et je m'inquiète de son devenir si la circulation augmente considérablement tel qu'indiquée par l'étude.

**Le gouvernement a-t-il déjà promis des sommes d'argent additionnelles pour l'entretien et la restauration de la route 138?**

Lors de la première partie des audiences publiques, des pluies diluviennes ont coupé la route entre la Minganie et Sept-Îles.

**Que va-t-il advenir de la condition future de la 138 avec une telle augmentation de circulation?**

**La sécurité des citoyens sur la route 138 sera-t-elle assurée?**

**Tous les paliers de gouvernement se sont-ils concertés à ce sujet?**

De plus, à la lecture de cette étude, je note que seules les routes secondaires du même acabit que celle projetée pour la réalisation du complexe sont retenues pour l'analyse. Il n'est jamais question des sorties de chalets directement sur la route 138. Pourtant, à l'ouest du projet, de nombreuses sorties de chalets jalonnent la route et les impacts sur ces sorties n'ont pas du tout été traités. L'étude ne mentionne même pas ce fait ce qui représente une lacune importante car la présence de ces chalets occasionne des entrées et sorties directes sur la route 138 augmentant donc les risques de collisions.

L'étude conclut tout de même que :

***«L'augmentation du débit de circulation et donc la probabilité de circuler en peloton pourrait cependant augmenter le nombre de collisions frontales déjà plus élevé que pour la moyenne des routes comparables. ».***

**Toutefois aucune mesure d'atténuation n'est préconisée à ce sujet.**

Aucune mention de l'impact de cette circulation accrue sur le temps de réponse des services ambulanciers à l'ouest de la Minganie.

Il n'y a pourtant aucune voie de dépassement sur la route et si des pelotons se formaient, composés de plusieurs véhicules lourds, comment assurera-t-on le passage rapide et efficace de l'ambulance?

### **Quel sera le délai de réponse de l'ambulance dans les villages comme Mingan, Longue-Pointe-de-Mingan, Rivière-Saint-Jean et Magpie?**

Je me pose la même question concernant les transferts routiers vers Sept-Îles; quel sera le délai des transferts pendant les années de construction?

La dernière partie de l'étude porte sur les impacts sur la sécurité des piétons. L'inventaire de l'utilisation de la route 138 a été effectué par entretiens téléphoniques auprès des municipalités de l'ouest de la Minganie traversées par la route 138.

L'utilisation de la route est traitée en moins de 10 lignes par village. La route 138 est le cœur des villages; elle fait partie intégrante de la vie des villages de l'ouest puisqu'elle les traverse tous. Dix lignes c'est extrêmement réducteur.

Je ne donnerai que quelques exemples des lacunes de l'étude.

À Mingan, il n'est pas mentionné que de nombreux enfants traversent en tout temps de l'année la route 138 de façon complètement aléatoire et anarchique.

À Longue-Pointe-de-Mingan, l'étude indique :

***« Plusieurs commerces et résidences bordent la route 138, incluant une cantine et une crèmerie, susceptibles d'être assez achalandées l'été ».***

Outre certains commerces touristiques ouverts uniquement l'été, tous les commerces et services du village sont situés sur le bord de la route 138. Il y a une épicerie, une station service, un magasin de produits naturels, une cantine, une crèmerie, un magasin Home Hardware, une caisse populaire Desjardins et le CLSC sans compter l'école, le gymnase et le centre multifonctionnel. Ce dernier regroupe à lui seul les services municipaux, les pompiers, le centre local de développement, la télévision communautaire, la maison des jeunes, la salle des loisirs, la salle de sport, la bibliothèque municipale et le comité culturel. Juste à côté du bâtiment, on trouve également la patinoire l'hiver servant de terrain sportif l'été. Outre le service de poste Canada, tout est concentré sur le bord de la route 138. Et encore, le poste d'accueil touristique du CRIMM (Centre de recherche et d'interprétation de la Minganie) n'est même pas mentionné. Il jouxte la route à l'ouest du village et génère en période touristique énormément d'entrée et de sorties sur la route 138 dans le village même. Et il est collé à la cantine et à la crèmerie, accentuant d'autant les allées et venues dans ce secteur qui se situe justement à l'entrée du village côté ouest.

L'étude mentionne tout de même l'existence d'habitations pour les personnes âgées situées sur le bord de la route 138, en face de l'épicerie et de la station service. Toutefois, il n'est jamais spécifié que ces personnes âgées vont subir un choc important étant donné qu'elles n'ont aucun vécu urbain et que leurs habitudes de vie vont radicalement changer. Outre leurs habitudes piétonnes, bon nombre d'entre elles ont encore une voiture et sortent directement sur la route 138.

Vivant moi même à Longue-Pointe-de-Mingan et ayant deux jeunes enfants, je me sens très concernée par leur sécurité aux abords de l'école Saint-François d'Assise. L'étude ne met pas l'accent sur le fait que les enfants se rendent à l'école à pied, traversent à de nombreux endroits la route 138 et la longent aussi. La zone de l'école du côté de la route 138 n'est même pas considérée par le MTQ comme une zone scolaire étant donné que l'entrée principale de l'école se situe sur la rue du centre. Les enfants traversent également la route pour se rendre à la bibliothèque pendant les heures de classe. Les élèves du secondaire, quant à eux attendent l'autobus sur le bord de la route 138, du côté du gymnase et se rendent régulièrement à pied, à vélo ou en patins à roues alignées au centre multifonctionnel pour fréquenter la maison des jeunes.

Aucune mention de la pratique de vélo sur la route 138 dans le village et du nombre important de piétons qui longe la route pour se rendre dans les différents endroits précités.

Je poursuivrais mon argumentaire en signalant qu'à aucun moment l'étude ne mentionne que la route 138 est utilisée de façon régulière par les cyclistes qui n'ont pas d'alternative correcte (un petit tronçon asphalté entre la rivière Mingan et la communauté d'Ekuanitshit, un tronçon non entretenu et actuellement impraticable entre Mingan et Longue-Pointe-de-Mingan. Puis un tronçon non entretenu entre Rivière-au-Tonnerre et Sheldrake, actuellement impraticable).

Aucune mention de la recrudescence des touristes équipés de vélos en période estivale.

Pourtant, la route 138 est la seule « infrastructure sportive » pour les cyclistes. La pratique est déjà dangereuse sur la route alors l'augmentation de circulation anticipée la rendra impossible et pourtant, aucune mention du sujet et aucune mesure d'atténuation ou de mitigation ou de compensation envisagée.

J'irais plus loin sur cet aspect de la question car la route dans les villages de l'ouest de la 138 représente un lieu social important et un lieu de pratiques sportives. En effet, le vélo, la marche et le patin à roues alignés sont des pratiques courantes autant par les adultes que par les enfants et pour certains villages, la 138 est la seule route asphaltée. C'est le cas de Rivière-Saint-Jean et de Sheldrake. Encore une omission dans l'étude

L'étude d'autre part spécifie :

**« Les municipalités concernées rencontrent actuellement peu de problèmes de sécurité liés aux traverses piétonnes. Par ailleurs, les entretiens menés montrent que dans la plupart des cas, le nombre de piétons traversant en un point donné reste faible »**

En effet, il n'y a pas de problème majeur étant donné la faible circulation actuelle et non il n'y a pas de point de traverse particulier car ce n'est pas du tout dans la culture des habitants de traverser à un endroit donné. Les traversées sont complètement aléatoires et anarchiques. Elles dépendent de l'endroit de départ et d'arrivée des piétons.

Pour conclure, je déplore le fait que les mesures de mitigation envisagées soient les mêmes pour chaque village étant donné la spécificité de chacun des villages en regard de l'utilisation de la route 138.

D'autre part, deux des mesures sont envisagées uniquement en période d'achalandage maximal du chantier qui, si j'en crois l'étude, serait en juillet 2012 (pages 4 et 6).

### **Le reste du temps, l'augmentation est elle considérée comme sécuritaire?**

De plus il est dommage de considérer que la période d'achalandage maximale se situe en juillet donc pendant la période touristique et que l'étude ne mentionne même pas ce contexte particulier. Pourtant, la circulation augmente en période touristique et les déplacements dans les villages sont plus dangereux. Dans un village comme Longue-Pointe-de-Mingan, le scénario aurait dû tenir compte de la saison estivale et de la multiplication des déplacements donc de l'augmentation du risque d'accidents. La route 138 est très nettement plus utilisée par les piétons également en période estivale et le nombre de cyclistes grimpe considérablement lui aussi.

D'autre part, les deux mesures envisagées en période d'achalandage maximale sont : présence policière accrue afin de faire respecter la limitation de vitesse dans les villages et présence de brigadier scolaire.

Il est notoire en Minganie que la limite de 50km/h dans les villages n'est jamais respectée, dans aucun village. Pourtant, toute l'étude est basée sur ce scénario de vitesse. La présence policière, pour être efficace doit être effective en permanence. J'ai moi même travaillé sur la route 138 cet été et la limitation de vitesse n'est que rarement respectée.

D'autre part, les services de police ont-ils été consultés? Vont-ils augmenter leur effectif en conséquence?

Concernant les brigadiers scolaires, il me semble que la problématique de la main d'œuvre a déjà été soulevée par de nombreuses personnes et je me demande de quelle manière exactement on peut s'assurer d'avoir des personnes disposées à assurer ce rôle.

De plus, cette mesure est très importante lors des heures d'école mais le reste du temps, aucune mesure ne sera mise en place pour assurer la sécurité des enfants?!

La troisième mesure est le marquage de traverses piétonnes à certains endroits où la vitesse est modérée. Comme je viens de le mentionner, la vitesse n'est pas modérée, à aucun endroit dans les villages et il n'est pas du tout dans l'habitude des gens de traverser à des endroits précis.

J'ai fait l'exercice de décortiquer l'étude pour le seul village de Longue-Pointe-de-Mingan mais j'aurais pu faire la même démonstration pour chaque village de l'ouest.

L'étude comporte un nombre considérable de lacunes et peut donc être qualifiée d'INCOMPLÈTE.

La route 138 en Minganie n'est pas une simple artère, c'est le cœur de la région, elle est unique et existe depuis une trentaine d'années pour reliée la région au reste du Québec. Elle fait partie de l'histoire des habitants de la région et son utilisation devrait être à ce titre plus documentée.

Les mesures de mitigation proposées sont donc inadaptées et inadéquates.

La seule et unique mesure envisageable afin de diluer la circulation et de ne pas exposer les habitants à des changements drastiques pouvant nuire à leur sécurité, à leur santé et à leur qualité de vie est le contournement des villages par la route 138.

J'appuierais évidemment sur le cas de Longue-Pointe-de-Mingan étant donné que j'y réside et que la population y est la seconde en importance sur le territoire de la Minganie après Havre-Saint-Pierre (excluant les communautés innues).

**La seule compensation acceptable est la construction d'une route secondaire contournant au moins le village de Longue-Pointe-de-Mingan afin de rendre l'augmentation de circulation acceptable pour les citoyens.**

**Cette mesure assurerait d'autre part un confort supplémentaire aux usagers de la route issus du chantier qui n'auraient pas à ralentir à l'entrée de chaque village. Le degré d'impatience généré par les pelotons diminuerait donc grandement, faisant baisser les risques d'accidents.**

En période où les instances de santé et les instances gouvernementales prônent de saines habitudes de vie et de l'exercice physique quotidiennement, il est contradictoire qu'un projet tel que celui de la rivière Romaine rende inaccessible la seule « infrastructure sportive » de l'ouest de la Minganie en matière de cyclisme.

**Le promoteur, afin de compenser cette perte devrait réaliser une piste cyclable asphaltée longeant la route 138 à l'ouest de la Minganie, soit de Havre-Saint-Pierre à Sheldrake.**

En dernier lieu, je traiterais de quelques aspects environnementaux. Le fait que la ligne de transport électrique qui sera construite au nord ne fasse pas partie de la présente étude d'impact est inacceptable étant donné que de nombreux aspects cumulatifs du projet actuel sont ainsi escamotés.

En effet, la ligne aura un impact direct sur la faune, la flore et sur de nombreux écosystèmes étant donné qu'elle s'étend sur 500 km. De plus, elle ouvrira également une voie importante pour d'autres projets hydroélectriques et tous les impacts mis ensemble ne sont pas considérés.

Ce processus est véritablement intolérable étant donné que nous ne pouvons juger de l'ensemble des impacts. Je suis inquiète du développement anarchique de la région de la Minganie et du Québec en général et je me demande ce qu'il restera comme grande rivière et comme territoire sauvage lorsque tous les méga watts auront été créés.

Plus précisément, dans ma vie de tous les jours, je suis une utilisatrice de la rivière Romaine avec ma famille. J'y ai initié mon aîné au canot camping et à la baignade et la plus jeune a navigué cet été et s'y est baignée également. Cette rivière à l'avantage d'avoir une eau relativement chaude, suffisante pour que de jeunes enfants s'y baignent et des plages de sable fin facilement accessibles.

Du pont de la route 138 vers l'amont, les bancs de sable sont nombreux et c'est un endroit fabuleux pour le canot camping familial. La diminution de température de l'eau de 5 degrés ne nuira pas aux activités de canot camping mais nous ôtera la possibilité de nous baigner et à cet égard, le canot camping perdra tout son charme avec de jeunes enfants. D'autre part, la baignade sera également rendue impossible au niveau de l'auberge, juste avant l'embouchure alors qu'elle pouvait se pratiquer dans un endroit merveilleux et très sécuritaire. Il était alors possible d'initier les enfants non seulement à la nage mais au canot et au kayak.

Aucune compensation ne peut être mise en place pour la perte de cet incroyable endroit.

C'est à force de perdre des endroits comme celui ci que nous n'avons plus de places sauvages et naturelles pour initier nos enfants au plein air en milieu sauvage. Il me semble préoccupant de ne jamais prendre en compte l'avenir de nos enfants et le devenir des futures générations.

Tous les projets sont traités de façon isolée alors qu'ils sont un tout. En Minganie, il existe deux projets d'Hydro Québec sur la rivière Magpie, un projet sur la rivière Sheldrake et un sur la Rivière-au-Tonnerre.

La ligne de transport facilitera tous ces projets mais aucun mot à ce sujet dans l'étude d'impact.

### **Comment peut on sacrifier toutes les rivières sans jamais regarder ces écosystèmes comme étant inters reliés?**

L'annonce de Jean Charest concernant la conservation de 50% des ressources naturelles du nord québécois dans le Plan Nord veut-elle indiquer aux québécois que pour chaque portion de territoire développé, il y aura une portion sauvegardée?

Il semble que cette manière de procéder devrait se répandre également en ce qui concerne le patrimoine des rivières du Québec. En effet, pour chaque rivière dont le potentiel hydroélectrique est développé, il devrait y avoir une rivière d'envergure comparable soustraite à tout développement hydroélectrique.

Il semble pourtant clair que la conservation des ressources annoncées par le Plan Nord ne prenne pas en compte les rivières. Le seul exemple des réserves de biodiversité en Minganie est éloquent à ce sujet. Des territoires isolés ne présentant aucun attrait pour les mines ou pour le développement hydroélectrique.

Pourtant, à deux reprises, le BAPE a émis des rapports en faveur de la protection de la rivière Magpie du lac jusqu'à la troisième chute.

### **Ne serait-il pas temps de mettre en application les beaux discours de conservation en faisant fi du potentiel hydroélectrique d'une rivière et en lui accordant un statut protégé?**

### **Ne serait-il pas grand temps de réellement penser aux générations futures en leur léguant une partie du patrimoine naturel intact?**

**La seule compensation de la perte immense que représente le projet hydroélectrique sur la rivière Romaine, est l'abandon par Hydro Québec de tous ses projets de développement hydroélectrique sur la rivière Magpie.**

**Le gouvernement quant à lui devrait immédiatement accorder une indéfectible protection à cette rivière.**

En conclusion, le projet de développement hydroélectrique de la rivière Romaine n'est pas acceptable sous sa forme actuelle. Les mesures d'atténuation et/ou de compensation présentées dans ce mémoire devraient être mises en application.

De plus, il est urgent de mettre en place des moyens assurant la neutralité des municipalités face à de grands projets tel que celui de la rivière Romaine afin de garantir aux citoyens une juste représentativité face aux promoteurs.