

Bref mémoire présenté au  
Bureau des audiences publiques sur l'environnement  
concernant le projet de parc éolien de Saint-Valentin

Par Jean-François Dowd

**M**e permettra-t-on de commencer ce mémoire par un récit ? Une voiture roule sur la 221 entre Lacolle et Saint-Cyprien-de-Napierville, laissant échapper des fréquences basses, boum, boum, boum, qui l'annoncent puis la suivent pendant plusieurs secondes. L'adolescente assise sur la banquette arrière est traversée soudain par l'imagination de ses copines se félicitant les unes les autres — ou s'épaulant, peut-être, à l'occasion d'un deuil — près de la courbe vers laquelle on se dirige à toute vitesse. Les gravats et l'asphalte, pour l'occasion, ont été colorés de jaune et d'indigo. Il y a des fleurs serrées à la taille dans leur enveloppe de plastique, des couronnes, des rubans qui disent l'amitié et le souvenir. On aperçoit des étoffes ridées, bouffies par le vent. L'auto attrape le coin d'un poids lourd qui fonce en direction opposée à 135 km/h : sectionnée, recrachée, elle fait des bonds d'écureuil avant de s'immobiliser dans un champ de maïs. Les secours arrivent sans tarder. Quand deux amis prennent la jeune fille à l'épaule, pieds ballants, la tête roulant sur la poitrine, pour la traîner loin de la ferraille, c'est l'étrangeté de son déhanchement qui la fait reconnaître pour morte. C'est beaucoup plus tard qu'on apprend, par le commérage, que les passagers de la voiture se rendaient au CLSC local pour des raisons pressantes — et secrètes.

Précisons, pour les fins de ce mémoire, que la 221 était jusqu'en 1978 une route rurale que des ormes gigantesques bordaient d'un village à l'autre depuis Saint-Rémi-de-Napierville jusqu'à la frontière américaine. On y apercevait, derrière le renflement vert foncé des ormes et celui, plus pâle, des frênes, des demeures de style géorgien, des bâtiments de ferme parmi les plus pittoresques du pays, ramassés dans une lumière houleuse, jamais harassante. À l'été de 1978, le génie des décideurs fit de cette route agréable, nonchalante, pleine de surprises une voie rapide, résolument moderne. Résultat : trente mètres de bitume et de gravier entre les propriétés sur des dizaines de kilomètres, des fossés, des remblais, des clôtures de métal et rien que des applaudissements pour accueillir, à l'époque, cette largesse d'un député populaire, nouvellement élu. On n'avait pas arrêté pas le progrès cette année-là. Aujourd'hui, on tente de réintégrer un esprit agraire dans la région par l'établissement de pistes cyclables, de « parcours thématiques », de routes des « vins », du

« paysan », du « lièvre », de la « chèvre », quoi encore. Une sorte de bureau de tourisme, aménagé à Lacolle dans un cabanon en aluminium, s'essaie à diriger les randonneurs vers les « beautés naturelles » du voisinage. L'humour est partout. On n'a qu'à se pencher.

On aura compris à demi-mot la portée de cette histoire au demeurant vécue (en 2003, je crois). Elle explique en partie la défiance que peuvent manifester certains natifs de la région face aux grandes orgues du progrès, défiance qui n'est pas rien que déterminée par une attitude inquiète ou rétrograde. Le fait est que les grandes réalisations d'ingénierie, qu'elles aient été issues de l'entreprise privée ou du gouvernement, et malgré de belles promesses et de fines précautions rhétoriques de la part de ces derniers, n'ont jamais que parcimonieusement ou ambigument servi les personnes qui *vivent* dans la région.

À propos des éoliennes, beaucoup d'autres que moi auront déjà souligné les risques liés à leur implantation en zone habitée (pollution sonore, infrasons, impact sur la faune, dévaluation des propriétés, gaspillage de terres agricoles de classe 1 et 2, tous arguments probants qui suffiraient à infléchir le projet). Aussi me contenterai-je, pour ma part, de soumettre les questions ci-dessous à la réflexion du comité. Sont-elles naïves ? Elles sont, en tout cas, déterminantes en l'occurrence.

À qui appartient un territoire ?

À qui appartient une route ?

Appartiennent-ils d'abord aux personnes qui y passent ou aux personnes qui s'y établissent ? La 221, pour reprendre mon exemple, aura appartenu pendant plus d'un siècle à la collectivité (même si elle fut déjà, par ailleurs, la principale route menant à New York). Elle appartient maintenant, élargie, surélevée, « dégagée », aux camionneurs, aux campeurs et aux plaisanciers qui ne souhaitent rien d'autre que d'arriver le plus rapidement possible à destination. Initiative progressiste dont on peut soupçonner qu'elle a tenu en bonne part du « retour d'ascenseur », et d'autant plus absurde que la vieille route rurale n° 1 était, comme aujourd'hui, exactement parallèle à l'autoroute 15 dont elle est devenue la concurrente. Les éoliennes, direz-vous ? Mais il n'est question que d'elles. On a favorisé ceux qui roulent sur une route pendant quarante secondes sans égards pour ceux qui y habitent pendant quarante ans. Depuis 1978, les enfants à vélo, les ados en skate, les cultivateurs avec leur bétail et leurs charretées de foin — ces nuisances — n'ont qu'à prendre garde !

La politique de développement locale est, depuis trente-cinq ans qu'il m'est donné de l'observer, caractérisée par des initiatives de courte vue et, au besoin, des solutions de rattrapage apparentées à ce qui s'appelle en anglais du *damage control*. Souhaitons que la présente mobilisation contre les éoliennes, que la tenue d'audiences publiques pourront contrecarrer, pour une fois, ce fonctionnement qui ne profite à personne, sauf peut-être à de petits entrepreneurs locaux et propriétaires fonciers sans scrupules ni mémoire disposés à saccager l'intégrité du paysage et le mode de vie rural. Va-t-on, en plus, leur fournir l'assistance d'entreprises portées ici par les vents ?