

Côte des Éboulements :

Dossier d'information aux membres du Conseil des ministres

Préparé par :

Conseil des monuments et sites du Québec

*Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des
Éboulements*

Société d'histoire de Charlevoix

Union québécoise pour la conservation de la nature

Avril 1999

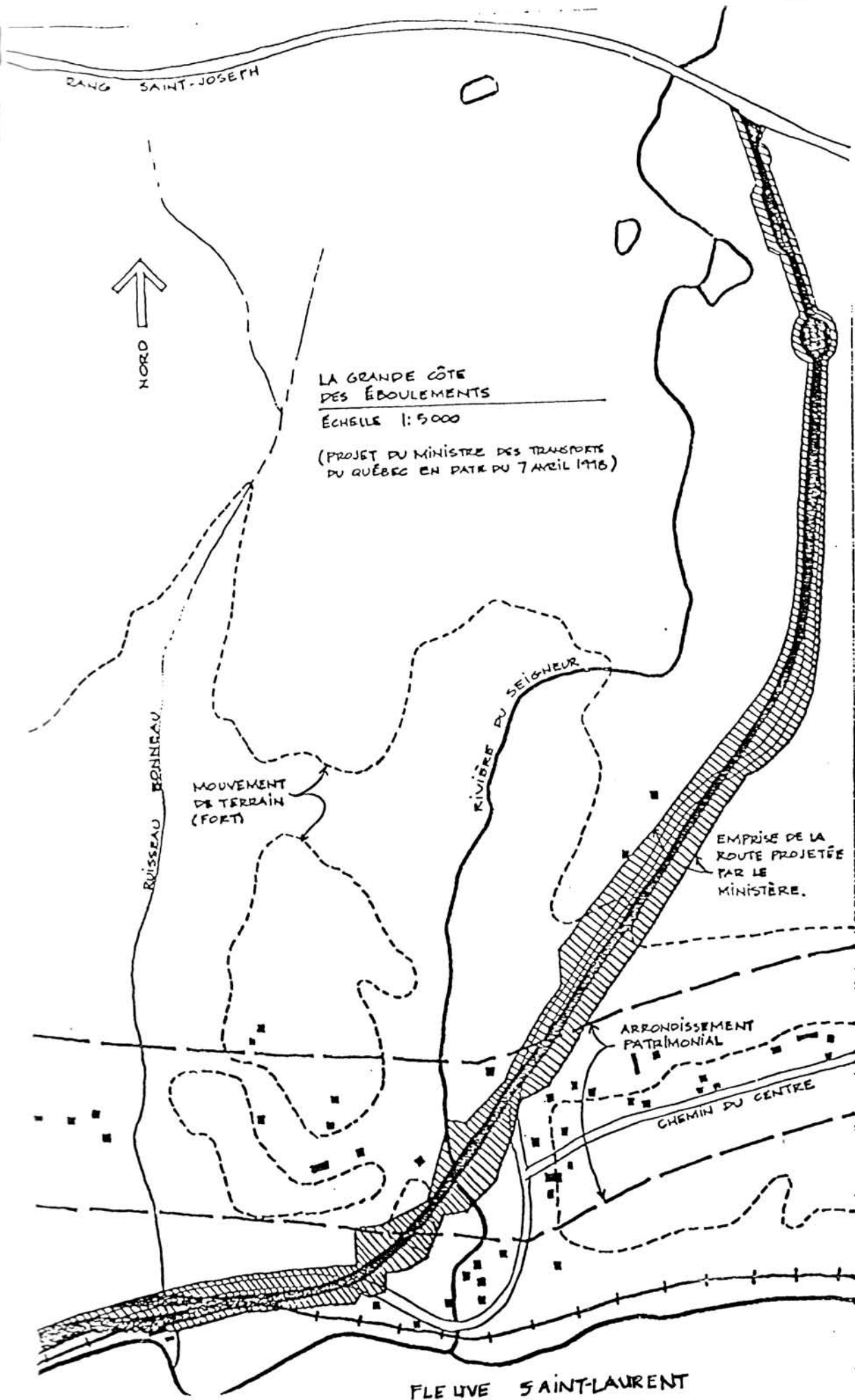
Table des matières

1. Liste des impacts du projet du MTQ
2. Lettre ouverte des 50 personnalités
3. Caricature
4. Revue de presse
5. Communiqués de presse des différents organismes
6. Lettres de citoyens et groupes au Premier ministre et au ministre des Transports
7. Pétitions

1. Liste des impacts du projet du MTQ

Les impacts du projet

- Les impacts du projet du MTQ seront dévastateurs sur les plateaux des Éboulements et la région, un territoire classé patrimonial par la MRC de Charlevoix, zoné agricole, classé zone « rouge » (mouvement de terrain fort) par le ministère de l'Énergie et Ressources et la MRC de Charlevoix, et classé par l'UNESCO comme réserve mondiale de la biosphère. Le projet inclut :
- Le déplacement de la voie ferrée sur une distance de 800 mètres le long des battures du fleuve;
- La construction d'une route surélevée à 2 niveaux, séparée par un mur de béton de près de 5 pieds de hauteur empêchant les utilisateurs de la route de voir le fleuve ;
- La canalisation de la rivière du Seigneur et la construction d'un remblai de la largeur d'un terrain de football (400 pieds) et de 100 pieds de hauteur sur cette rivière classée patrimoniale par la MRC de Charlevoix ;
- La construction d'un tunnel de 150 pieds de longueur sous la route pour relier les plateaux Ouest et Est des Éboulements dans une zone classée patrimoniale ;
- L'enlèvement de plus de 50 000 camions d'argile et de glaise de la vallée de la Rivière du Seigneur ;
- Le remblayage de 2 des 3 cours d'eau de Charlevoix classés patrimoniaux par la MRC de Charlevoix (la rivière du Seigneur et le ruisseau Bonneau);
- La destruction d'une vallée et d'une falaise boisées et des battures du fleuve St-Laurent;
- La construction de murs anti-éboulis le long de la route en prévision de glissements de terrain dans la zone rouge.



LA GRANDE CÔTE
DES ÉBOULEMENTS
ÉCHELLE 1:5 000
(PROJET DU MINISTRE DES TRANSPORTS
DU QUÉBEC EN DATE DU 7 AVRIL 1916)

NORD
↑

RUISSEAU BONNEAU

MOUVEMENT
DE TERRAIN
(FORT)

RIVIERE DU SEIGNEUR

EMPRISE DE LA
ROUTE PROJETÉE
PAR LE
MINISTÈRE.

ARRONDISSEMENT
PATRIMONIAL

CHEMIN DU CENTRE

FLEUVE SAINT-LAURENT

1916

2. Lettre ouverte des 50 personnalités

Montréal, le 20 octobre 1998

Monsieur Lucien Bouchard
Premier ministre du Québec
885 Grande-Allée Est
Edifice J, bureau 2.11
Québec G1A 1A2

Monsieur le Premier ministre,

Connaissant votre attachement à la beauté de Charlevoix, nous vous demandons d'intervenir auprès du ministère des Transports afin que le réaménagement de la Grande Côte des Éboulements soit effectué dans le respect du caractère patrimonial des lieux et de l'environnement, sans oublier la sécurité.

Il ne faut pas accuser la côte. Elle n'est pas responsable des accidents. Il lui manque cependant un lit d'arrêt dans son tiers inférieur. Ce qui est bien loin de l'immense entaille maladroite dans un environnement fragile et harmonieux que représenterait le projet retenu par le ministère des Transports. Au surplus, ce projet augmenterait la vitesse des véhicules.

Il est au Québec des lieux grandioses et des espaces naturels symboliques qui font partie de notre conscience collective. Ceux de Charlevoix sont notoires, dont les Éboulements et Saint-Joseph-de-la-Rive. Ces montagnes, rivières et paysages agricoles attirent depuis longtemps peintres, artistes et écrivains qui ont chanté le pays avec grâce et intelligence. L'UNESCO a même fait de Charlevoix une réserve mondiale de la biosphère.

Nous demandons votre intervention avant que des gestes irrémédiables ne soient posés. Des alternatives plus légères en harmonie avec ce site exceptionnel doivent être examinées. Et des audiences publiques doivent être tenues afin que les experts et les citoyens puissent s'exprimer sur cette question d'intérêt national. Ainsi, l'esprit de la Loi sur la qualité de l'environnement serait respecté.

Ce dossier comporte des décisions qui relèvent de votre compétence. Nous comptons sur votre célérité pour en arriver à une solution qui respecterait l'environnement et le caractère unique de Charlevoix. Veuillez agréer, monsieur le Premier ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Les signataires de cette lettre sont :

Jean-Pierre Audet, président, *Les amis de Charlevoix*
 Frédéric Back, cinéaste, prix du Québec Albert Tessier
 Jacques Barnard, prêtre, Les Éboulements, Ancien secrétaire de la conférence canadienne des évêques
 Agathe Barry, médecin-consultant, Centres hospitaliers de Baie-St-Paul et la Malbaie
 Dan Bigras, auteur-compositeur-interprète
 François Blanchette, médecin, Baie-Saint-Paul
 Michel Brault, cinéaste
 Maryvonne Kendergi, musicologue, professeur émérite, Université de Montréal, Ordre national du Québec
 Camil Bouchard, professeur, Université du Québec à Montréal
 Sylvie Bourque, comédienne
 Pierre Chagnon, comédien
 Joanne Côté, comédienne
 Pierre Dansereau, professeur d'écologie, UQAM, Prix Phénix de l'environnement 1997
 Sylvain Desgagnés, capitaine, Saint-Joseph-de-la-Rive
 François-Guy Doré, médecin, Baie-Saint-Paul
 Yvon Dubé, président-fondateur, *Réserve mondiale de la Biosphère de Charlevoix*
 Hélène Dufresne, productrice-cinéma
 Christian Duguay, cinéaste
 Louisette Dussault, comédienne
 Bernard Gauthier, économiste, Hautes Études Commerciales
 Daniel Gauthier, président, *Cirque du Soleil*
 Serge Gauthier, président, *Société d'histoire de Charlevoix*
 Yvon Gauthier, médecin, ex-doyen, Faculté de médecine, Université de Montréal
 France Gagnon Pratte, présidente, *Conseil des Monuments et Sites du Québec*
 Jacques Giraldeau, cinéaste
 François Hulbert, professeur, Université Laval, vice-président, *Union Québécoise pour la Conservation de la Nature*
 Paul-Henri Jean, administrateur, Saint-Iréné
 Françoise Labbé, directrice, *Centre d'art de Baie-Saint-Paul*
 Phyllis Lambert, directeur, *Centre canadien d'architecture*
 Pierre Larochelle, professeur, Université Laval, vice-président, *Conseil des Monuments et Sites du Québec*
 Michel Lessard, historien, UQAM, Prix du patrimoine du Québec 1996
 Daniel Lavoie, auteur-compositeur-interprète
 Alexis Ligougne, directeur, École d'architecture, Université Laval
 Marc Lucotte, directeur, Institut des sciences de l'environnement, UQAM
 Nicole Marceau, médecin, Saint-Joseph-de-la-Rive
 Jean-Claude Marsan, professeur, Université de Montréal, prix Gérard-Morisset du Québec 1992
 Réginald Martel, membre de l'*Académie des lettres du Québec*
 Harvey Mead, président, *Union Québécoise pour la Conservation de la Nature*
 Marc Messier, comédien
 Louis-François Monet, urbaniste
 Pascale Montpetit, comédienne
 Brigitte Paquette, comédienne
 Pierre Pépin, secrétaire, *Centre d'expositions de Baie-Saint-Paul*
 Pierre Perreault, cinéaste
 André Picard, président, *SDA productions*
 Louise Portal, comédienne
 Michel Provost, professeur, Hautes Études Commerciales, directeur, GERME
 Hubert Reeves, astrophysicien, directeur de recherche, CNRS, professeur associé, Université de Montréal
 Pierre Thibault, architecte
 Yves Tourville, chirurgien, Baie-Saint-Paul
 Pierre Tremblay, médecin, Saint-Joseph-de-la-Rive
 Gilles Tremblay, compositeur, Les Éboulements, prix Nelligan du Québec 1997

C.C. Madame Louise Beaudoin, Ministre de la Culture et des Communications
Monsieur Paul Bégin, Ministre de l'Environnement et de la Faune
Monsieur Jacques Brassard, Ministre des Transports
Monsieur David Cliche, Ministre du Tourisme

3. Caricature

LE DEVOIR

FONDÉ PAR HENRI BOURASSA
LE 10 JANVIER 1910
FAIS CE QUE DOIS

Directeur BERNARD DESCÔTEAUX
Rédacteur en chef JEAN-ROBERT SANSFAÇON
Rédacteur en chef adjoint MICHEL VENNE
Directeur de l'information CLAUDE BEAUREGARD
Directeurs adjoints de l'information PIERRE BEAULIEU,
PIERRE CAYOUE, NORMAND THÉRIAULT
Directeur artistique CHRISTIAN TIFFET
Directrice, ventes et marketing MARTINE DUBÉ



4. Revue de presse

TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS

Malouin juge inutile la réfection de la côte

24/03/99
CLAUDE VAILLANCOURT

Le Soleil

QUÉBEC — Annonçant d'entrée de jeu qu'il n'acceptait pas de demi-mesure dans les décisions que doivent prendre les autorités gouvernementales pour éviter la répétition d'une tragédie comme celle survenue dans la côte des Éboulements, le 13 octobre 1997, le coroner Luc Malouin a lancé un pavé dans la mare du minis-

tre des Transports en jugeant inutile la réfection de cette portion de route et en dénonçant aussi le laxisme de la Société de l'assurance automobile du Québec à régler les problèmes touchant l'industrie du transport au Québec.

Au terme de son enquête qui a duré 33 jours et nécessité l'audition de 107 témoins, le coroner Malouin en a sur-

Voir MALOUIN en A 2 >

24/03/99
LE SOLEIL

LES RETOURNES

L1

MALOUIN

Une réfection de 10 millions \$

Suite de la Une

pris plusieurs en spécifiant qu'il n'aurait pas recommandé de refaire la route où la tragédie s'est produite.

Visiblement soucieux de protéger son image à la suite de cet accident qui a fait 44 morts, le gouvernement du Québec avait annoncé, dans les semaines suivantes, la réfection, au coût d'une dizaine de millions \$, de la fameuse côte.

« On n'a pas aplani les Rocheuses ni refait toute la Gaspésie ou la région des Appalaches parce qu'il y avait des fortes côtes », écrit le coroner qui prend aussi note que la côte située à l'est de Sainte-Anne-de-Beaupré, en direction de Baie-Saint-Paul est également très abrupte. « Un bris de freins, au début de cette côte, serait catastrophique », prend-il bien soin de préciser.

Même s'il avoue ne pas pouvoir être contre ce projet de réfection, M^r Malouin signale que « cela ne règlera pas tous les problèmes et les risques d'accidents. »

« On ne peut pas faire une route qui

soit à l'épreuve des bris mécaniques et des erreurs humaines », spécifie le coroner qui prend sien le témoignage d'une des personnes qui ont défilé devant lui alors qu'elle disait qu'à « chaque fois que l'on construit un kilomètre de route, on augmente les risques d'accidents ».

Selon le coroner, la preuve révèle que, depuis 1974, au-delà d'un million de véhicules routiers de toutes catégories ont circulé dans cette côte, sans accident. La preuve révèle également, poursuit-il, que n'importe quel véhicule ayant des freins en bonne condition peut, selon les experts, descendre cette côte sans aucun problème.

Pour M^r Malouin, l'accident, survenu en 1974 dans la même côte, alors qu'un autre autobus avait aussi quitté la route, était attribuable à un bris mécanique soudain des freins.

« Quant à notre dossier, si l'autobus en cause avait eu un système de freins en bon ordre, il n'y aurait pas d'accident », statue-t-il.

Peu avant, le coroner avait men-

tionné qu'André Mercier, le propriétaire de l'autobus, n'a pas assumé ses obligations telles que prévues par la loi. « Il est vrai qu'il n'a pas encadré adéquatement son conducteur et qu'il n'a pas, personnellement, supervisé l'entretien de son véhicule alors qu'il était sur la route depuis longtemps et qu'il devait savoir que les freins avaient besoin d'ajustement régulier, sans quoi le véhicule pourrait devenir dangereux ».

De l'avis de M^r Malouin, « André Mercier n'est que le résultat de tout un système qui permettait alors à peu près n'importe qui de devenir transporteur public sans qu'il n'ait les connaissances ou les habiletés nécessaires ».

Relevant des déficiences sur l'autobus, le coroner Malouin avance aussi un constat à faire frémir d'horreur: « Plus la saison touristique avance, écrit-il, moins on s'occupe de l'état des véhicules. Les revenus pour le propriétaire et les heures de travail pour le conducteur semblent être plus importants. »

RAPPORT MALOULIN



Voici les points saillants du rapport du coroner en chef, Luc Malouin, sur les circonstances entourant l'accident d'autobus aux Éboulements.

- Responsabilité du ministère des Transports sur la législation sur les heures de conduite et les normes de sécurité des véhicules lourds
- Transfert de la responsabilité du contrôle routier à la Sûreté du Québec
- Élaboration et mise sur pied de normes pour le transport par autobus
- Amélioration de la signalisation des pentes raides au Québec
- Frein moteur obligatoire pour tout véhicule lourd circulant dans la Grande Côte des Éboulements
- Application stricte par la SAAQ du règlement sur les heures de conduite et de travail des conducteurs de véhicules lourds
- Vérification sur la route des autobus et des camions
- Usage obligatoire du dynamomètre lors de la vérification des freins
- Mise à jour et transmission par la SAAQ des avis de 48 heures pour réparations urgentes aux contrôleurs routiers et vérificateurs d'entreprises
- Connaissances théoriques et pratiques sur la sécurité pour tout demandeur de permis de transport par autobus
- Établissement de normes de sécurité et de vérifications par l'Association des propriétaires d'autobus et les autorités gouvernementales de concert avec le Bureau des normes du Québec
- Poursuite par Transports Canada des études sur le port de ceinture de sécurité dans les autobus et dépôt du rapport le plus vite possible

Source: Rapport Malouin

INFOGRAPHIE, PC / LE SOLEIL

EN BREF

Le permis de Mercier sera évalué

L'avenir du permis d'Autobus Mercier sera évalué à la lumière du rapport Malouin, mais la Commission des transports du Québec (CTQ) a refusé de s'avancer sur ce sujet, hier. Le porte-parole de l'organisme, M^{re} Léonce Girard, a dit réserver ses réactions jusqu'au dépôt officiel du rapport, aujourd'hui. La semaine dernière, la CTQ a rencontré le propriétaire, André Mercier. Un enquêteur de la SAAQ a fait un rapport positif du dossier de M. Mercier. C.S.

Chevrette refuse de commenter

Le ministre des Transports refuse de commenter sur-le-champ le rapport Malouin. « Nous ne sommes pas dans l'opposition pour dire n'importe quoi, n'importe quand », a laissé tomber abruptement Guy Chevrette, intercepté à sa sortie de l'Assemblée nationale. En Chambre, le ministre a fourni la même réponse à l'opposition libérale qui l'accusait de tolérer l'incurie de la Société de l'assurance automobile du Québec. M.C.

Rien d'étonnant pour les familles

LUCE DALLAIRE

Collaboration spéciale

SAINT-BERNARD — Le rapport du coroner Malouin viendra compléter les explications tant attendues et soulager les familles des 43 victimes de Saint-Bernard de Beauce.

Porte-parole des familles de Saint-Bernard, Patrice Moore est d'avis que pareille tragédie survenue au Québec ne pouvait avoir lieu sans que les causes soient scrupuleusement passées en revue.

Sans grande surprise véritable, mais rigoureux dans son approche et explicite dans ses recommandations, le rapport du coroner Malouin ne changera rien au passé, croit-il, mais l'application des recommandations ne peut qu'améliorer l'avenir.

« Ici, à Saint-Bernard, nous sommes capables d'examiner le tout avec du recul. Nous parvenons à analyser plus froidement la situation. Dans l'ensemble, les recommandations émises ne nous étonnent pas vraiment. Les éléments ont été mis en preuve lors de l'enquête. Ils ont été pris en considération et se retrouvent maintenant écrits noir sur blanc. Reste à voir si les indications du coroner Malouin entourant l'encadrement du transport routier seront respectées et appliquées », ajoute-t-il.

Pour le Beauceron, il n'en demeure pas moins qu'il faudra tourner la page sur ce pénible drame.

Le soleil, 24-03-99

Des ouf! et des bang!

Malouin rabroue les Transports et la SAAQ

CLAUDE VAILLANCOURT

Le Soleil

■ QUÉBEC — Outre le laxisme de la Société de l'assurance automobile du Québec à régler les problèmes touchant l'industrie du transport au Québec que dénonce le coroner Luc Malouin, le ministère des Transports en prend aussi pour son rhume dans le rapport qu'il rédige à propos de l'accident qui a fait 44 morts dans la Côte des Éboulements, dans la région de Charlevoix.

Dans un chapitre intitulé « Les ouf! et les bang! du ministère des Transports », le coroner raconte que cette expression correspond à ce qui peut arriver, dans les officines ministérielles, sur l'état de la gestion du réseau routier.

Ouf! lorsqu'un accident grave aurait pu se produire, Bang! lorsque celui-ci est arrivé. Signalant que les réactions du ministère ne sont pas basées sur « la dangerosité objective ou potentielle » des routes, mais plutôt sur le nombre d'accidents et de décès au kilomètre, le coroner soutient qu'on attend qu'un « enfant soit tombé dans le puits avant d'y mettre le couvercle ».

Dans le système de gestion des routes, analyse le coroner, on ne comptabilise pas les « ouf! », pas plus qu'on en tient compte. On attend, dit-il, le « bang! » pour réagir. Soulignant que des efforts ont été faits depuis l'accident, il déplore le fait qu'on attende une catastrophe pour réagir.

Quant à la SAAQ, le coroner n'y va pas par quatre chemins. Selon lui, cette organisation « se traîne

trous de la réglementation applicable au transport lourd ».

« Ce qu'il faut retenir, écrit-il un peu plus loin dans son rapport de 209 pages, c'est que depuis dix ans, la SAAQ a été incapable de gérer les dossiers des transporteurs dangereux pour les retirer des routes. »

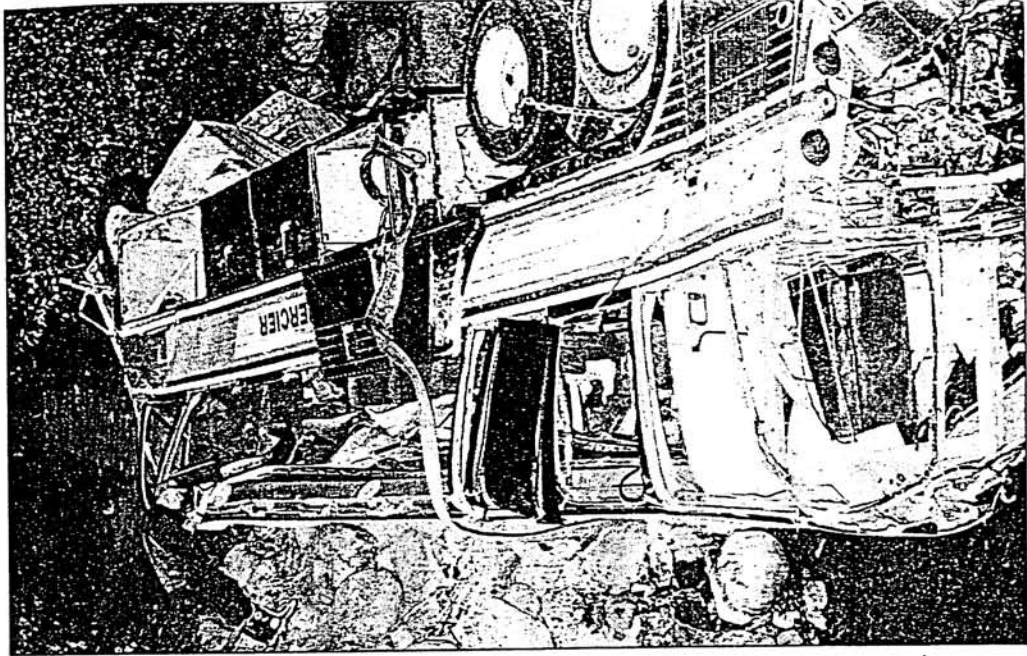
Pour lui, « une société d'assurance collective telle que la SAAQ n'a pas la même gestion et la même rentabilité qu'un corps de police » sur le contrôle routier. C'est pourquoi recommande-t-il le transfert à la Sûreté du Québec du contrôle routier des véhicules lourds dans l'ensemble du territoire québécois.

« On ne demande pas à un corps policier d'être rentable, insiste M. Malouin. On lui demande d'appliquer la loi de façon équitable entre tous les citoyens et on ne juge pas la valeur d'un corps policier à sa rentabilité économique. Or, cette approche est complètement différente de l'approche que tout gestionnaire doit avoir lorsqu'il gère des fonds publics et doit « rentabiliser » un système d'indemnisation universel. »

Pour ce dernier, la philosophie sous-jacente au contrôle routier n'a pas de lien avec la philosophie d'indemnisation des victimes d'accidents routiers et l'un ne peut, en aucune façon, être géré comme l'autre.

À ce propos, il explique comment le personnel de la SAAQ ne peut satisfaire à ces exigences. Parmi les lacunes, il mentionne l'absence de contrôleurs sur les routes, la nuit, lors des jours fériés, l'absence quasi complète de contrôleurs sur les routes le soir et la nuit, l'ouverture aléatoire des postes de contrôle et le fait que seulement 3,6% des entreprises sont vérifiées.

En conclusion, le coroner n'appuie aucunement la demande de crédits additionnels formulée par la SAAQ.



ARCHIVES. LE SOLEIL
L'accident des Éboulements a fait 44 victimes.

Sol 27/03/99



MICHEL C.

AUGER

Agir avant d'étudier

À quoi peuvent bien servir les commissions d'enquête quand les gouvernements sont si pressés qu'ils n'attendent même plus leurs conclusions pour prendre des décisions?

C'est la question qu'on est en droit de se poser quand on voit tant la commission Nicolet sur la tempête de verglas que l'enquête du coroner sur la tragédie des Éboulements continuer leurs travaux alors que le gouvernement a déjà décidé ce qu'il entendait faire dans ces deux dossiers.

Les gouvernements aiment bien montrer leur efficacité par la rapidité de leurs décisions dans des moments de crise. Sauf qu'on apprend souvent plus tard qu'ils n'étaient pas nécessairement en possession de toutes les données quand la décision fut prise.

Prenons le cas de l'accident d'autocar aux Éboulements.

La première réaction du gouvernement fut d'ordonner un nouveau tracé pour la route pour éviter une nouvelle tragédie. L'urgence permettait, en outre, de se soustraire à l'exi-

gence de tenir des audiences publiques sur l'impact environnemental, donnée pourtant importante dans un site patrimonial.

Sauf qu'on ne savait pas, à l'époque, que les freins de l'autocar étaient dans un état inacceptable et on verra, dans quelques mois, dans le rapport du coroner, s'il ne s'agit pas de la cause principale de la tragédie.

Un autocar qui descendrait le chemin Camilien-Houde à Montréal ou la côte d'Abraham à Québec dans les mêmes circonstances provoquerait une tragédie du même ordre sans que le tracé de la côte ne soit remis en question.

Aujourd'hui, des habitants de la région s'interrogent, non sans raison, sur la pertinence de refaire, à grands frais et sans études d'impact environnemental, la grande côte des Éboulements, alors que toute l'information pertinente n'est pas encore connue. Mais la décision semble prise depuis plusieurs mois et il n'est pas question de revenir en arrière.

Verglas

Un peu la même chose est en train de se passer dans le cas de la commission Nicolet sur la tempête de verglas.

Alors que celle-ci commence à peine ses travaux, on voit que, à Hydro-Québec, tout semble déjà décidé d'avance. Les nouvelles lignes de transmission seront construites, a dit M. Caillé, si nécessaire en demandant au Conseil des ministres d'intervenir pour se passer d'audiences du BAPE.

C'est à se demander ce qu'on compte apprendre de la commission Nicolet, d'autant qu'on constate que les recommandations de la première commission Nicolet — celle portant sur le désastre du Saguenay — n'ont pas toujours été suivies, surtout quant à l'organisation de la sécurité civile.

Les gouvernements veulent avoir l'air d'agir rapidement pour régler les dossiers chauds

Le gouvernement du Québec n'est pas le seul à agir de la sorte. À Ottawa aussi, on a pris l'habitude d'agir avant les recommandations des commissions que l'on a créées.

Ainsi, le gouvernement Chrétien avait mis sur pied la commission Létourneau sur les incidents de Somalie tout en créant, en parallèle, un groupe de travail présidé par l'ancien juge en chef Brian Dickson. On connaît la suite: on a appliqué les recommandations du juge Dickson et le gouvernement a tout fait pour discréditer la commission Létourneau.

On pourrait aussi parler de la commission Krever, qui a étudié la question du sang contaminé alors que l'essentiel des décisions — y compris sur la compensation des victimes — étaient déjà arrêtées.

D'une part, il est vrai que ces enquêtes de toutes sortes prennent plus de temps qu'avant, notamment à cause de la lourdeur des procédures imposées par les Chartes des droits.

Mais le principal problème vient des gouvernements eux-mêmes, qui veulent avoir l'air d'agir rapidement pour régler les dossiers chauds. De deux choses l'une: ou bien ils le font sans connaître tous les faits pertinents, ou bien ils créent ensuite des commissions d'enquête qui sont tout à fait bi-

don. Qu'on ne s'étonne pas, ensuite, du cynisme des citoyens.

mcauger@journalmtl.com

Collision avec la SAAQ

SWJ 25/03/99

Le rapport du coroner Luc Malouin sur la tragédie des Éboulements porte un jugement lucide et dérangeant sur le contrôle du transport routier au Québec. Ce funeste lundi de l'Action de grâces 1997 a fait 44 morts et mis à jour le laxisme et l'incompétence coupable d'organismes publics chargés d'assurer notre sécurité, notamment la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et le ministère des Transports.

Dans un premier temps, M. Malouin rappelle une évidence qui a échappé à beaucoup d'élus qui ont fait de la politique avec cet accident: ce n'est pas la faute de la côte si l'autobus de la compagnie Mercier a plongé dans un ravin.



Donald Charette

DCharette@lesoleil.com

Tout le monde sait que la côte qui mène à l'Île-aux-Coudres a une pente de 18% et qu'il faut avoir de bons freins pour s'y aventurer, surtout un autocar avec 47 passagers. Tant le premier ministre que son ministre des Transports ont surréagi et engagé des millions avant de connaître toutes les données du problème. On a voulu, d'un seul coup, effacer des années d'incurie gouvernementale.

C'est justement ce qu'étale le rapport Malouin à travers ses 200 pages écorchant la SAAQ et le ministère des Transports. Depuis 1990 la SAAQ contrôle la conduite des véhicules lourds et veille à l'observance de trois règlements, les heures de conduite, les normes de sécurité et les points d'inaptitude des routiers. Dans chacun de ces cas, le coroner reproche à la SAAQ d'avoir échoué. N'importe qui peut se lancer dans le transport de marchandises ou de passagers, les autobus ne sont pas inspectés, des véhicules détenant un certificat de conformité (CVM) circulent sur les routes alors qu'ils sont dangereux et la SAAQ ne fait rien pour les retirer. Le rapport met le doigt sur des informations troublantes, soit le manque de communication entre la base et les dirigeants, l'existence de quotas de contraventions et d'une directive interne qui empêche d'inspecter un autobus sur la route (pour éviter d'incommoder les passagers), le fait que les contrôleurs sont absents sur les routes le soir, la fin de semaine, les jours fériés, l'ouverture aléatoire des postes de contrôle et que seulement 3,6% des entreprises soient vérifiées. Près de 50% des véhicules inspectés sur la route ne sont pas conformes.

Le ministère des Transports se fait également passer sur le corps dans ce rapport, lui qui a ignoré l'avis de l'un de ses ingénieurs qui pointait la dangerosité de la côte des Éboulements en 1996. La gestion par le Ouf! (dans le cas d'un accident évité) et le Bang! (les autres fois) glace le sang d'autant plus qu'on apprend qu'il n'existe pas d'inventaire des côtes les plus dangereuses de Charlevoix.

Hormis les modifications mécaniques, le rapport Malouin propose prioritairement de retirer le contrôle routier à la SAAQ et de le redonner à la SQ avec l'effectif actuel. L'expérience des 10 dernières années démontre que la SAAQ a pris le décor en matière de surveillance routière. Elle devrait se concentrer sur sa raison d'être l'assurance automobile.

Toutefois, et le rapport Malouin le souligne, il faudrait éviter de tomber dans le piège traditionnel du gonflement des budgets. Avec 34 millions \$ et 408 employés — curieusement il y a plus de personnel de soutien que d'inspecteurs sur la route — les routes du Québec devraient être plus sécuritaires.

Il y a deux ans le gouvernement avait promis une commission parlementaire sur la SAAQ. Le rapport Malouin lui fournit une belle occasion de respecter son engagement et de remettre en cause une vache sacrée du système.

La SAAQ a pris le décor en matière de surveillance routière

27/03/99

Une leçon de responsabilité

Le rapport du coroner Luc Malouin sur les circonstances de l'accident de la côte des Éboulements, qui a fait 44 victimes à l'Action de Grâce 1997, confirme que la cause réelle de l'hécatombe n'est pas le dénivèlement de la route, et que c'est moins la défaillance de la réglementation qui est en cause que la négligence et l'irresponsabilité de plusieurs acteurs qui ont ces morts sur la conscience.



ertes, l'accident fatal pour ce groupe de personnes âgées et leur chauffeur, partis en excursion depuis la Beauce pour aller goûter le paysage de Charlevoix, a eu l'effet d'un réveil. Des règlements ont déjà été modifiés ainsi que la loi afin d'exercer sur les transporteurs routiers un meilleur contrôle. On peut penser que l'organisation du contrôle routier sera revue, que le nombre de contrôleurs sera augmenté, que la signalisation routière sera améliorée et que certains tronçons de route seront refaits.

Ainsi, on peut dire, comme le souhaite le coroner Luc Malouin, que ces 44 décès qui ont plongé tout un village dans la douleur et tout le Québec dans l'émoi, n'auront pas été complètement inutiles.

Mais avec le coroner Malouin, on peut déplorer qu'il ait fallu qu'un drame se produise pour que les autorités réagissent. Il y a longtemps que l'on sait que cette côte des Éboulements est dangereuse sans que, pourtant, même un lit d'arrêt ne soit aménagé pour permettre aux véhicules en difficulté de sortir de la route et s'immobiliser ou que, pour avoir le droit de circuler sur cette pente abrupte, les autocars doivent obligatoirement être dotés d'un système de freinage particulier.

Assurer la sécurité des personnes est la première de toutes les tâches confiées à l'État depuis que, dans l'histoire, l'État a été inventé comme organisation sociale. C'est pourquoi l'on s'étonne toujours lorsque des manquements à ce premier devoir nous sautent aux yeux.



Michel Venne
♦ ♦ ♦

Il reste que l'enquête du coroner a montré que les pouvoirs publics sont loin d'être les seuls responsables de ce drame. En fait, dans les mois qui ont précédé l'accident, plusieurs acteurs ont abdiqué leur responsabilité individuelle. C'est l'addition de ces manquements qui explique le plongeon de cet autocar dans un ravin.

Tout à tour, le chauffeur de l'autobus, son patron le propriétaire des Autobus Mercier ainsi que les mécaniciens qui ont vérifié les freins du véhicule sans procéder aux réparations qui s'imposaient, n'ont pas agi de manière responsable et leur irresponsabilité est la principale cause du drame.

Le rapport de l'enquête montre que le chauffeur n'avait pas fait la ronde d'inspection requise, qu'il avait dormi à peine cinq heures durant la nuit précédente et travaillé sans arrêt durant tout le mois précédant le jour de l'embardée funeste.

Le propriétaire des Autobus Mercier n'avait pas mis en place un système d'entretien préventif adéquat, les registres n'étaient pas tenus à jour, et les mécaniciens qui ont pourtant inspecté les freins de l'autocar n'ont pas fait correctement leur travail.

Le 17 juillet 1997, soit trois mois à peine avant l'accident, le véhicule avait été examiné dans un garage mandataire de la Société de l'assurance automobile et on n'avait trouvé aucune anomalie.

C'est donc en dépit de la réglementation en vigueur et en dépit des contrôles effectifs qui ont été faits (au moins six mécaniciens ont inspecté ce véhicule dans les mois précédant l'accident) que le drame a eu lieu.

Cela nous amène à conclure que bien qu'un ménage de la réglementation et qu'un contrôle plus sévère soient souhaitables, des drames comme ceux-ci auront lieu encore et toujours si chaque personne qui doit jouer un rôle, même mineur, ne retient pas de cet épisode une leçon de responsabilité.

Le coroner recommande de retirer à la SAAQ la tâche de procéder au contrôle routier pour le confier à la SQ. Cette recommandation ne paraît pas pertinente. Il vaut mieux que le contrôle routier reste sous la responsabilité d'un organisme qui relève du ministre des Transports pour favoriser une approche de sécurité routière plutôt que de répression policière ainsi qu'une meilleure adéquation entre les interventions du ministère et de la SAAQ qui concernent autant la signalisation, la réglementation, la prévention et le contrôle.

Le rapport, enfin, montre de manière évidente que la configuration de la route n'est pas la cause de l'hécatombe. Nous ne sommes pas convaincu que le projet de réfection proposé par le ministère, dont les coûts dépasseraient les 12 millions de dollars et qui aura pour effet de détruire un paysage patrimonial, soit nécessaire.

Des améliorations moins aliénantes seraient probablement suffisantes pour redonner confiance aux touristes qui ont boudé la région depuis un an et demi. Au lieu de s'entêter, le gouvernement devrait accepter d'étudier d'autres scénarios qui permettraient certes d'améliorer la sécurité sans pour autant défigurer un coin de pays.

mvenne@ledevoir.ca

Éboulements : prendre le bon virage

Schul 9/03/98

L'accident qui a fait 44 morts le 13 octobre dernier aux Éboulements a incité les autorités provinciales à corriger le tracé de la route conduisant à Saint-Joseph-de-la-Rive, afin d'éviter d'autres tragédies. Toutefois, cette décision, qui s'inspire du bon sens, ne doit pas entraîner la détérioration du paysage de cette région de Charlevoix. Après tout, s'il y a des autocars pleins de touristes qui prennent la direction de Saint-Joseph-de-la-Rive et de l'île aux Coudres, c'est parce la nature y est exceptionnelle.

Le ministère des Transports du Québec doit présenter à la fin du mois le nouveau tracé. Espérons que la solution ne soit pas toute cuite. Car s'il y a une chose certaine, c'est que les Charlevoisiens ont leur mot à dire avant le début des travaux.



Jean
Martel

JMartel@lesoleil.com

La tragédie du 13 octobre a provoqué un choc. Le coup a été d'autant plus grand que c'était la deuxième fois qu'un accident se produisait à cet endroit. Tous ont senti l'impérieuse nécessité de refaire la route pour enlever tout danger.

Mais une fois le choc passé, il est normal de prendre le temps de concevoir un projet qu'on ne regrettera pas dans l'avenir. En d'autres mots, la nouvelle route devrait avoir le moins d'impacts possible sur le paysage et le patrimoine.

**L'histoire
fournit
plusieurs
exemples de
mauvaises
décisions**

Notre histoire politique nous fournit de multiples exemples de mauvaises décisions qu'il a fallu corriger plus tard. L'aménagement de la Saint-Charles en forme de canal est aujourd'hui contesté, et la Ville de Québec veut abattre les murs qui défigurent les berges de la rivière. La réfection du boulevard René-Lévesque avait laissé un « mur de la honte » qui enlaidissait le paysage de la capitale à un point tel qu'il a fallu refaire cette artère du centre-ville. L'aéroport de Mirabel a été construit à coup de millions de dollars ; pourtant, aujourd'hui presque toutes les liaisons aériennes se font à Dorval. Le ministère du Tourisme invite les voyageurs aux Îles-de-la-Madeleine ; pourtant, on a laissé les conducteurs de véhicule tout terrain abîmer les plages.

On pourrait multiplier de tels exemples. Les erreurs sont coûteuses. Ces quelques faits montrent l'importance de voir loin et de ne pas négliger l'opinion des organismes qui ont un oeil particulier pour évaluer tout ce qui concerne l'environnement et le patrimoine.

Tracer une route n'est pas seulement un problème de voirie. La route doit s'harmoniser avec le paysage et le défigurer le moins possible. Le Québec a mis un frein à la prolifération des panneaux publicitaires qui s'alignaient autrefois le long des voies publiques. Pourtant, ces immenses tableaux avaient été longtemps considérés comme des choses normales. C'est le souci de préserver la beauté de la nature qui nous a fait prendre conscience de la place démesurée qu'ils occupaient dans le panorama.

Le ministre des Transports doit prévoir une consultation de la population. Pourquoi ne pas laisser au Bureau d'audience publique sur l'environnement le soin de faire l'arbitrage entre les intérêts locaux et immédiats et les préoccupations environnementales et à long terme ?

Huit cents autocars descendent la côte des Éboulements sans danger chaque année. Un accident, si tragique soit-il, ne doit pas nous entraîner à prendre des décisions précipitées. Il faut prendre le temps de voir toutes les facettes du problème. Les futures générations en seront reconnaissantes.

**800
autocars
descendent
la côte
chaque an**

É D I T O R I A

44 morts sur la conscience

Michel Venne

L'enquête publique sur les circonstances de l'accident de la côte des Éboulements, qui a fait 44 victimes le 13 octobre 1997, a montré jusqu'à présent que la principale cause de l'hécatombe n'est ni la dénivellation de la route, ni la réglementation en vigueur, mais plutôt la négligence et l'irresponsabilité de quelques personnes qui ont ces morts sur la conscience.



Depuis le 9 mars, le coroner Malouin entend les témoignages d'experts, de mécaniciens, de policiers, de chauffeurs d'autobus. Leurs dires concordent. L'accident a été causé principalement par l'état des freins. Et les freins étaient dans cet état à cause de la négligence du chauffeur, celle du propriétaire des Autobus Mercier et celle des mécaniciens qui ont vu le véhicule, ont parfois observé des anomalies, sans procéder aux réparations.

Dans les semaines qui ont précédé l'accident, six mécaniciens ont examiné le véhicule. L'un d'eux se rappelle qu'il était «trop occupé et mal outillé» pour procéder aux ajustements qui étaient requis. Un autre a constaté que deux pièces étaient défectueuses mais ne les a pas remplacées.

Chez Autobus Mercier, aucun programme d'entretien préventif n'était en vigueur. Le propriétaire, qui pleurait l'autre jour en livrant son témoignage, s'en remettait à son chauffeur, âgé de 29 ans et qui ne conduisait des autocars que depuis quatre ans, pour les questions de mécanique et de sécurité.

Ce dernier avait travaillé sans interruption durant tout le mois précédant le jour de l'embarquée funeste. Il avait dormi à peine quelques heures la veille. Et il n'avait pas signalé à son patron les problèmes de freinage que, selon tous les témoins entendus par le coroner, il aurait dû être en mesure de déceler.

Déjà on peut présumer que le coroner Malouin va recommander que le gouvernement rende obligatoire l'installation sur les véhicules qui servent au transport nolisé des groupes de touristes d'un mécanisme de freinage d'appoint, un frein moteur ou quelque autre ralentisseur hydraulique, comme ceux qui sont obligatoires en Europe.

L'idée devrait être retenue par le gouvernement. Les grandes flottes d'autocars en activité au Québec recourent déjà à ce mécanisme volontairement. Le gouvernement, pour sa part, se propose

de resserrer la réglementation sur l'entretien des véhicules.

Toutes ces améliorations sont sans doute les bienvenues. Mais à quoi bon les règlements si la nonchalance et l'irresponsabilité sont au rendez-vous? Il ne servirait à rien d'augmenter le contrôle de l'État sur les transporteurs, ou de modifier le tracé de la route, si, en parallèle, personne ne s'indigne devant un tel étalage de négligence. Il est trop facile de blâmer l'État et de s'en tirer blanchi. Il faut tirer de ce triste épisode une leçon de morale et de responsabilité.

Il y avait un registre aux Autobus Mercier que remplissait le chauffeur sur les ennuis mécaniques dont il avait eu connaissance. Dans les documents trouvés par les inspecteurs, une seule défaillance avait été signalée entre le 1^{er} juin et le 13 octobre: un feu de gabarit brûlé. Aucune trace des problèmes de freinage.

On peut bien imposer la tenue de registres plus détaillés. À quoi bon si le patron de l'entreprise n'a cure de les tenir à jour? On peut aussi augmenter le nombre d'inspections mécaniques obligatoires et forcer les mécaniciens à être accrédités.

Le 17 juillet 1997, quelques semaines avant l'accident, le véhicule avait été examiné dans un garage mandataire de la SAAQ et on n'avait trouvé aucune anomalie.

Et à quoi bon se presser à modifier le tracé de la côte des Éboulements? La route n'est pas la principale cause du drame. Chaque été, quelque 500 autocars la descendent sans une égratignure. Le tracé proposé par Québec détruirait le paysage, peut-être inutilement, et transformerait un chemin de campagne en autoroute pour autocars qui traversent en trombe le joli village de Saint-Joseph-de-la-Rive, au mépris de la qualité de vie de ses habitants.

On dit que Québec veut adopter le tracé proposé en avril par décret, passer outre le processus d'examen du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ce serait une erreur. Le ministère des Transports n'a pas la science infuse. D'autres solutions plus légères méritent d'être considérées. Il n'y a pas urgence. Et le nouveau tracé n'est pas une garantie contre les hécatombes.

À quoi bon
réglementer
et refaire la route
si
l'irresponsabilité
est au
rendez-vous?

Les ingénieurs du gouvernement dénoncent à leur tour le tracé de la côte des Éboulements

BRUNO BISSON

L'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ) estime qu'en cherchant à éliminer les risques de sortie de route dans la côte des Éboulements, Transports Québec met de l'avant un projet qui augmentera les risques d'accidents dans le village de Saint-Joseph-de-la-Rive.

Dans la foulée de multiples groupes et militants écologistes, locaux et provinciaux, l'APIGQ a dénoncé à son tour le projet du ministère des Transports visant à modifier la descente abrupte menant du village des Éboulements, en haut de la côte, à celui de Saint-Joseph-de-la-Rive, au pied de la pente raide.

Le président de l'APIGQ, Pierre Sirois, a affirmé hier que, dès le début des études sur ce projet, des ingénieurs ont relevé la possibilité que les automobilistes aient tendance à accélérer dans le dernier tronçon de la côte, juste avant l'entrée à Saint-Joseph-de-la-Rive.

Le 13 octobre 1997, un autocar qui transportait un groupe de personnes âgées vers l'Île-aux-Coudres a manqué la trop fameuse courbe de la côte des Éboulements, pour plonger dans un profond ravin. L'accident avait fait 44 morts. Peu de temps après cette tragédie, le premier ministre Lucien Bouchard avait annoncé que le gouvernement proposerait rapidement une solution au tracé de la Grande Côte. Six mois plus tard, sans attendre la conclusion d'une enquête du coroner Luc Malouin, qui est toujours en cours, le ministère des Transports dévoilait son projet.

S'étendant sur 4,4 kilomètres, celui-ci ne prévoit pas qu'un nouveau tracé pour la côte, éliminant sa dangereuse courbe, mais aussi de coûteux travaux d'infrastructures (des égouts pluviaux et de l'asphaltage neuf, notamment) à Saint-Joseph-de-la-Rive.

Dans la partie la plus haute de la côte, un filot ralentisseur et un belvédère seront aménagés. Sur un

tiers du parcours de 1,8 kilomètre, l'inclinaison maximale de la pente sera réduite de 18 à 14 degrés. Le projet prévoit aussi une zone de virage à gauche protégé à l'intersection du chemin du Centre, un lit d'arrêt, et une zone de transition avant l'entrée à Saint-Joseph-de-la-Rive.

Le ministère annonçait également que le processus d'audiences publiques qui aurait normalement dû s'appliquer à ces travaux ne serait pas requis, puisque la largeur moyenne de l'emprise dans laquelle sera construit l'ensemble du projet est de 32,5 mètres. Le règlement du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement prévoit un examen public du projet seulement si l'emprise a plus de 35 mètres.

Pour l'APIGQ, le gouvernement a sciemment prolongé le tracé de son projet en incluant l'asphaltage dans le village de Saint-Joseph-de-la-Rive, où l'emprise est forcément plus étroite, pour obtenir une largeur moyenne d'emprise réduite, sous la barre obligeant un examen public du BAPE.

Mais plus inquiétant, selon Pierre Sirois, le tracé rectiligne proposé présente, à ses yeux, un risque nouveau. La grande courbe de la côte des Éboulements forçait tout automobiliste à ralentir. Il est moins sûr, dit-il, que les automobilistes conserveront les mêmes réflexes si la route se présente bien droite.

« Nous ne croyons pas que le tracé proposé par le ministère est mauvais en soi, a nuancé M. Sirois. S'il y avait eu un examen par le BAPE, la question de la vitesse d'entrée des véhicules dans le village aurait été soulevée. Mais il n'y aura pas d'examen par le BAPE. On ne peut pas savoir si le gouvernement a évalué ce risque ou s'il a choisi de ne pas en tenir compte. »

Selon M. Sirois, le contexte « très politisé, très émotif » qui entoure le dossier, à cause de la tragédie d'octobre dernier, ne contribue pas à un examen objectif du problème.

La côte des Éboulements: un secteur à préserver pour ses paysages et sa valeur patrimoniale

Une étude récente de l'Association touristique de Charlevoix démontre que le premier aspect qui attire le touriste dans Charlevoix est la beauté des paysages. Préserver cet attrait des paysages de Charlevoix, c'est donc favoriser le développement touristique de cette région et cela comporte une valeur sociale et économique majeure pour cette région. Un aspect qui ne doit pas être négligé.

Nous pensons que le projet de réfection de la côte des Éboulements, tel que proposé par les instances gouvernementales, met nettement en danger le paysage de ce secteur en érigeant une route qui fracture la

beauté des lieux de ce secteur. Cette beauté du paysage de Charlevoix a déjà été entamée par des projets de réfection de routes, comme à Saint-Siméon, ou par des constructions de ponts, comme à Baie-Sainte-Catherine ou à La Malbaie, menés par le ministère des Transports du Québec.

D'autres projets s'annoncent en plus de celui de la côte des Éboulements: la réfection de la côte de Petite-Rivière, la modification du tracé routier du beau village de Saint-Irénée et peut-être d'autres encore. Qui sait? Après toutes ces réfections — mais nous souhaitons sincèrement qu'elles ne se fassent pas — que restera-t-il de la beauté des paysages de Charlevoix? Faut-il, sous prétexte de sécurité routière, banaliser le cadre traditionnel de cette région de Charlevoix qui a mis plus de trois siècles à s'ériger? Pour nous, comme d'ailleurs le confirme le rapport Malouin, les questions de sécurité routière, aux Éboulements comme ailleurs, ne trouvent pas toutes leurs solutions dans la réfection des routes. Surtout pas au prix de la destruction des plus beaux paysages de Charlevoix.

D'ailleurs, le secteur visé par la réfection de la côte des Éboulements est hautement historique. C'est le lieu de peuplement des premiers habitants de la Seigneurie des Éboulements habité depuis 1710. C'est ce site patrimonial, lieu d'origine des familles Tremblay et Gauthier-Gonthier du Québec notamment, que l'on s'apprête à défigurer définitivement.

Nous croyons qu'il serait bien plus sage pour le gouvernement du Québec de placer une part financière — qui serait sans doute bien petite par rapport à la somme que l'on projette d'investir dans la réfection prévue de la côte — dans un projet d'interprétation de l'histoire de ce lieu, ce qui n'a jamais été fait.

Nous invitons d'ailleurs les personnes intéressées à lire un livre que la Société d'histoire de Charlevoix a publié en 1996, *Être Seigneur aux Éboulements*, qui démontre toute la valeur historique de ce lieu afin de se convaincre davantage de la pertinence de découvrir l'histoire et le patrimoine de Les Éboulements plutôt que de le saccager.

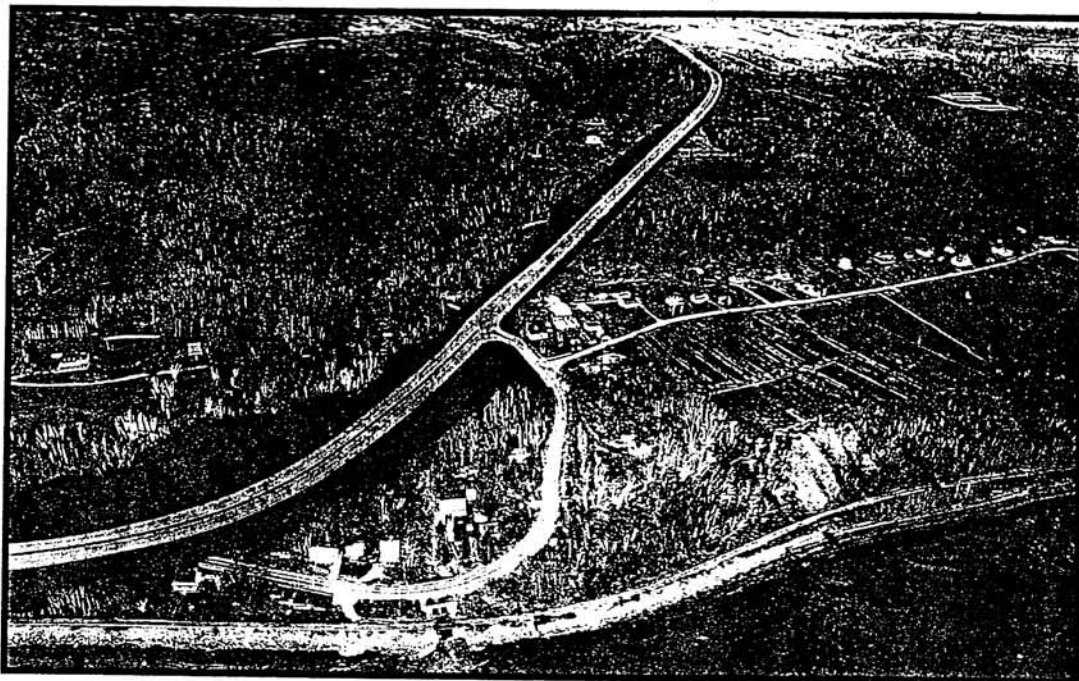
Notre inquiétude est partagée par de nombreux Charlevoisiens. Pas de rêveurs. Pas de décrochés de la réalité. Le pragmatisme n'est pas le seul apanage des constructeurs de route. Il y a un intérêt économique à préserver le paysage de Charlevoix, de cette région que nous aimons. Pour que les touristes s'y rendent en sécurité, mais pour qu'ils conti-

nent d'y retrouver des paysages étonnants et remarquables. Sans quoi, pourquoi viendrait-on dans Charlevoix plutôt qu'ailleurs?

C'est pourquoi il importe que le projet actuel de réfection de la côte des Éboulements soit abandonné et que l'on réfléchisse avant d'entreprendre quelque réfection de routes dans Charlevoix.

Serge Gauthier

Président de la Société d'histoire de Charlevoix



Le dernier tracé projeté de la nouvelle côte des Éboulements par le ministère des Transports du Québec.

SOURCE MTQ

Passage à vide en Charlevoix

Le rapport du coroner Malouin ne remet pas en cause la configuration de la côte; le gouvernement ferait fausse 'route en traçant une voie rapide

Le tracé de la nouvelle côte des Éboulements ressemble à une autoroute dans un paysage patrimonial. En outre, ce site est sujet aux mouvements de terrain dans la glaise et va être exposé au massacre d'une gorge et d'une rivière classées par l'UNESCO. Ainsi, l'un des plus beaux paysages du Québec est sur le point d'être brisé en répétant les mêmes erreurs qu'à Saint-Siméon et à La Malbaie, disent les amoureux du pays de Charlevoix.

JEAN CHARTIER
LE DEVOIR

Le rapport du coroner Malouin sur la tragédie de l'autobus fou, qui avait coûté la vie à 44 personnes en 1997, ne recommande nullement de modifier la Grande Côte des Éboulements qui descend au village de Saint-Joseph-de-la-Rive. Il recible l'intervention nécessaire au niveau des freins de type Jacob à installer sur tous les autobus et camions, des freins reliés directement au moteur. Toutefois, ceux-ci coûtent de 1000 \$ à 3000 \$ et n'ont pas été imposés par la SAAQ à cause de pressions indues des camionneurs dans les années quatre-vingt. Telle est la conjoncture nouvelle que présente Bernard Gauthier, le porte-parole du Groupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des Éboulements, dix jours avant le début des travaux de voirie. Il parle du rapport Malouin comme d'une victoire pour les défenseurs du patrimoine de la rivière du Seigneur, de sa gorge exceptionnelle ainsi que des battures où se trouvait le premier village des Éboulements avant le tremblement de terre de 1663, celui-là même qui donna son nom au village.

Propriétaire d'une maison patrimoniale près de la gorge, il insiste sur le fait que la route projetée est un tronçon d'autoroute, ce qui vient en contrevallation de la Loi sur le zonage agricole, du schéma d'aménagement et de la Loi sur la qualité de l'environnement. Cette zone rouge est menacée de mouvements de terrain. Il n'est pas permis de construire des bâtiments près de la gorge.

Pourtant, un contrat de 12 millions paraît sur le point d'être alloué à un entrepreneur de Laval. Ce contrat n'a pas encore été signé, et l'amoureux du paysage dit qu'il est temps de reculer, à la lumière du rapport du coroner qui ne remet pas en cause la configuration de la côte.

En ce moment, il s'agit d'une route cahoteuse qui oblige tout le monde à ralentir, explique la comédienne Joanne Coté, dont la famille a toujours vécu aux Éboulements et à Saint-Joseph-de-la-Rive. «C'est une route séduisante et ils veulent y construire une autoroute à quatre voies. Certains rouleront à 120 kilomètres à l'heure avant de déboucher en trombe dans le village.»

En plein milieu de cette autoroute, un parapet de béton d'un mètre et demi de haut va empêcher les automobilistes de voir le fleuve en descendant. De surcroît, le ministère des Transports a dressé le plan d'une conduite de béton pour endiguer la rivière du Seigneur sur 400 mètres. Autrement dit, ce sera pire aux Éboulements que sur la rivière Saint-Charles à Québec.

Pourtant, la rivière du Moulin, aussi appelée rivière du Seigneur, constitue l'une des trois rivières de Charlevoix classées par l'UNESCO. Joanne Coté raconte que les pêcheurs y vont et que les gens du village la fréquentent depuis toujours.

Le ministère des Transports a fait les plans d'une route perchée sur un talus de 130 mètres de large et de 32 mètres de haut, ce qui va forcément encombrer la gorge. C'est pourquoi une conduite en béton est prévue pour que la rivière passe sous l'autoroute. En outre, un autre tunnel pour les piétons doit s'ajouter sous la nouvelle route et la rivière.

Enfin, les battures seront comblées au bord de l'estuaire pour relocaliser le chemin de fer sur un site considéré inondable au moment des grandes marées. C'est près de là que se situait autrefois le premier village des Éboulements. Sur ce remblai de 800 mètres de long, on relocalisera la voie ferrée.

«Ça va avoir l'air de l'autoroute de La Malbaie au bord du fleuve, dit la comédienne. Tout ce qui est sauvage va disparaître. Ça va ressembler à Disney World.» Pourtant, la Grande Côte doit rester ouverte pour les résidents tout près.

Gilles Tremblay, le propriétaire de la maison Félix-Antoine-Savard, signale qu'on va détruire une source et amputer le terrain de cette propriété en bas de la côte projetée. Il explique la situation: «C'est un terrain glaiseux. Dès qu'on y touche, on ne sait pas ce qui va arriver. Ils vont remplir le ravin, qui est énorme, sur l'un des plus beaux paysages du Québec.»

On raconte que l'ingénieur Éric Gourdeau a rencontré récemment le ministre Guy Chevrette pour lui proposer de disposer deux lits d'arrêt au bord de la côte actuelle. Mais le ministre ne s'est pas prononcé. Bernard Gauthier s'oppose avec la dernière énergie au projet de route sur deux kilomètres.

Le résident du plateau ne comprend pas qu'on veuille construire une route rapide d'où on ne verra plus le fleuve. «Ce projet est inutile», dit-il. La route prévue doit atteindre sept mètres de large de chaque côté du mur de béton, plus les accotements. Quant à la rivière, on la canaliserait dans le béton sur 130 mètres.

Pour pêcher, on passera dans le tunnel hors du lit naturel de la rivière, selon le plan du MTQ. «Toute la végétation le long de la falaise va disparaître. La route va devenir le lit d'arrêt. Bref, la vallée, la rivière et le bord du fleuve vont être massacrés.»

Les amoureux de ce paysage signalent que tout le plateau est classé. «Ce n'est pas la Métropolitaine. Il s'agit d'une zone patrimoniale classée par l'UNESCO. Ça va être une catastrophe si ça se fait, près de la maison de Félix-Antoine-Savard, à 25 mètres.»

Le premier projet du ministère détruisait des maisons du plateau à mi-hauteur. On l'a remplacé par un tracé à l'ouest de la Grande Côte. Ce premier projet devait coûter de quatre à six millions mais celui-ci totalisera plutôt de 12 à 20 millions. Pourtant, confie Joanne Coté, «le petit sentier aux Vaches, c'est le paradis, il faut connaître, on ne trouve pas plus pittoresque».

Le directeur de la MRC de Charlevoix, Sylvain Bouliane, dit qu'il est lié par la décision du conseil des maires en décembre mais il est bien conscient que le coroner met l'accent sur la sécurité des véhicules. Il explique la conjoncture ainsi: «L'été dernier, l'achalandage a diminué à l'île aux Coudres, les autobus de personnes âgées ont déserté les lieux mais le coroner amène une nouvelle interprétation», relative à ce qu'il y a à faire.

Pour sa part, le directeur de l'Union québécoise de la conservation de la nature, Denis Bergeron, relève le fait que le coroner cite d'autres côtes de Charlevoix et de la Gaspésie aussi abruptes que la Grande Côte des Éboulements. Il conclut ainsi: «Nous, on demande que le gouvernement attende le 12 avril pour que notre cause soit entendue au Palais de justice avant la réalisation des travaux, avant un saccage irrémédiable dans les paysages de Charlevoix.»

Au milieu de l'autoroute planifiée, un parapet de béton va empêcher les automobilistes de voir le fleuve en descendant.

Côte des Éboulements: Québec hésite

MICHEL HÉBERT

Presse Canadienne, QUÉBEC

La construction d'une route surélevée dans la Grande Côte des Éboulements où 44 personnes ont perdu la vie en 1997 n'est plus acquise.

Même si son prédécesseur avait donné le feu vert à d'importants travaux de correction dans cette route particulièrement dangereuse du Charlevoix, le ministre des Transports, Guy Chevrette, dit maintenant devoir s'en remettre au conseil des ministres.

« C'est au conseil des ministres à décider, pas au ministre seul », a-t-il lancé aux libéraux qui pressaient le gouvernement de questions à l'Assemblée nationale, hier.

En fait, c'est le coroner Luc Malouin qui cause des soucis au gouvernement. Dans son rapport d'enquête sur la tragédie des Éboulements, il ne recommande pas de refaire la route. Selon lui, cela « améliorera certainement la sécurité des usagers de cette route mais on ne règlera pas tous les problèmes et les risques d'accidents ».

Selon le coroner, des autobus en bon état, des freins-moteurs et le respect des règlements par les industries du camionnage et du transport de passagers seraient plus efficaces pour prévenir les accidents.

Ce verdict a réjoui les environnementalistes et les groupes de pression de Charlevoix qui exigeaient à nouveau hier la tenue d'audiences publiques sur le projet du ministre des Transports.

Qui plus est, leur cause est en appel devant les tribunaux et sera entendue le 12 avril prochain.

Pourquoi ne pas y réfléchir à deux fois avant de dépenser 12 millions \$ pour construire une nouvelle route ?, demandait hier le député libéral Yvan Bordeleau.

« On risque de se retrouver une nouvelle fois devant une situation similaire à celle de Hertel-Des Cantons », a-t-il observé.

Ni Guy Chevrette, ni ses collègues Jacques Baril, délégué aux Transports ou Paul Bégin, de l'Environnement, n'ont réaffirmé la volonté du gouvernement de construire une route surélevée séparée au milieu par un muret.

L'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) s'y oppose et demande depuis plusieurs mois que le réaménagement de la Grande Côte soit soumis à des consultations publiques. L'UQCN a l'appui de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec qui trouve « inutile » la construction de la route projetée par le ministère des Transports du Québec.

Selon les environnementalistes, le ministère projette la construction d'une route de 1,5 km dont l'inclinaison « incitera les automobilistes à une vitesse excessive ».

Ils soutiennent que des alternatives simples et moins coûteuses permettraient de rendre la côte sécuritaire. Rappelons que ce secteur du Charlevoix est classé « biosphère mondiale » par l'UNESCO.

La Presse, 1^{er} Avril 1999

ÉBOULEMENTS

Pourquoi refaire la grande côte?

Les adversaires citent le rapport du coroner Malouin



Photo Serge LAPOINTE

Le président de l'UQCN, Denis Bergeron, voit une ouverture dans les propos du ministre des Transports, Guy Chevrete, qui a déclaré qu'il n'était pas lié par les décisions prises par son prédécesseur dans ce dossier, Jacques Brassard.

des citoyens aient à avoir recours à des procédures judiciaires, plus souvent qu'autrement coûteuses, pour se faire entendre du gouvernement.

L'UQCN a décidé d'aller en appel de la décision rendue en Cour supérieure afin de forcer le ministère à se plier à la loi sur la qualité de l'environnement en menant une étude d'impact et des audiences publiques. Le porte-parole de l'UQCN, Denis Bergeron, fait un parallèle avec le projet d'Hertel-des-Cantons, en Estrie, où les gens ont finalement obtenu gain de cause.

Le rapport du coroner Malouin sur l'accident des Éboulements donne des munitions à des groupes de pression qui s'opposent au réaménagement de la grande côte tel qu'il a été proposé par le ministère des Transports.

«C'était depuis un certain temps qu'on essayait de ramener le dossier des Transports à la raison. Le dossier du coroner a clairement déterminé que la côte n'est pas l'origine de l'accident, mais qu'il y a eu un problème de conduite», affirme Bernard L'Écuyer, porte-parole du regroupement de la présidence de Saint-Joseph-de-la-Croix et des planteurs d'éboulements.

Théoriquement, les coûts de réfection de la grande côte sont évalués à 14 millions de dollars.

«4 millions de dollars, c'est ce qu'il faut lors de la reconstruction des ponts et des routes de cantons», dit-il, et les coûts ne sont pas énormes.

«Continuer ainsi au-delà du projet, la grande côte sera traitée aux prochaines élections la somme de 25 millions pour le ministère n'a pas tenu compte d'une série d'éléments comme le déplacement de la voie.

Le président de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec, Pierre Simus, est persuadé que la «solution mise de l'avant est politique et ne tient pas au gaspillage des fonds pu-

«La configuration de la route déplace le problème de la sécurité des usagers vers l'ouest», a ajouté M. Simus, puisque la route sur une ligne droite de 1,5 km incite les automobilistes à rouler plus rapidement.

Pour un million de dollars, il serait possible d'installer deux lits d'arrêt ou simplement, considérablement la sécurité des usagers, disent les experts.

L'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) juge tout à fait inacceptable que

RÉAMÉNAGEMENT DE LA GRANDE CÔTE DES ÉBOULEMENTS

Mise en garde contre un nouveau Hertel-Des-Cantons

Les corrections proposées augmenteront les risques d'accident, estime l'UQCN

MONIQUE GIGUÈRE

Le Soleil

QUÉBEC — Encouragé par la conclusion du coroner Luc Malouin, qui juge inutile la réfection de la Grande Côte des Éboulements pour éviter de nouvelles tragédies routières, l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) est revenue à la charge, hier, et a encore une fois réclamé que le ministère des Transports surveille de près son projet de réaménagement et se conforme à la Loi sur la qualité de l'environnement en tenant une consultation publique sur son projet.

« C'est une question de gros bon sens que le projet soit évalué et analysé par la population avant que ne soient engagés des travaux qui compromettent irrémédiablement le paysage de cette région », a déclaré le

directeur général de l'UQCN, Denis Bergeron, qui a fait un rapprochement entre le projet de la côte des Éboulements et les travaux de la ligne Hertel-Des-Cantons.

« Qu'il s'agisse de l'exploitation de la forêt boréale, de la ligne Hertel-Des-Cantons ou de la Grande Côte des Éboulements, le gouvernement tire sur le message plutôt que d'analyser le message, a-t-il lancé en réplique au ministre délégué aux Transports, Jacques Baril, qui a qualifié de « gang de deux » les opposants à la reconfiguration de la côte. Dans Hertel-Des-Cantons, les citoyens ont dû se mobiliser pour faire comprendre au gouvernement qu'il agissait illégalement », a-t-il insisté.

« Le ministère des Transports adopte le même comportement aux Éboulements que dans le dossier Hertel-Des-Cantons, a renchérit le porte-pa-



LE SOLEIL, STEVE DESCHÊNES
Denis Bergeron

role du Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements, Bernard Gauthier. Il fait tout pour contourner les lois et éviter des audiences publiques.

Selon le porte-parole du Regroupement appuyé par au-delà de 50 personnalités québécoises dont Pierre Darsereau, Hubert Reeves, Philys Lam-



LE SOLEIL, STEVE DESCHÊNES
Bernard Gauthier

bert, Frédéric Back et Michel Brault, le gouvernement s'apprête à détruire un site patrimonial parmi les plus importants du Québec, un territoire agricole zoné « rouge » (mouvement de terrain fort) et classé réserve mondiale de la biosphère par l'UNESCO.

« Le projet est destructeur des paysages naturels et culturels. Il propose un paysage bétonné comme panorama aux gens qui vont descendre la côte. Un mur de 1,5 mètre de hauteur empêchera les utilisateurs de la route de voir le fleuve », a déploré Pierre Larochelle, professeur à l'École d'architecture de l'université Laval.

Peut-être pire encore que les balafres à l'environnement, les opposants au projet de réaménagement ont prédit que les corrections proposées par le ministère des Transports, loin de rendre la côte moins dangereuse, augmenteraient les risques d'accidents.

« Alors qu'en aménagement urbain, on a tendance à rétrécir les voies qui invitent à des excès de vitesse, le tracé de la nouvelle côte aura pour effet d'inciter les automobilistes à circuler à très grande vitesse à l'entrée du village de Saint-Joseph-de-la-Rive, a prévenu le professeur Larochelle. Au lieu de débouler dans la rivière, les véhicules iront donner contre le mur de béton. Bête et méchant comme solution ! »

Bernard Gauthier abonde dans le même sens. « La construction d'une route en ligne droite sur près de 1,6 km et à 14 degrés d'inclinaison incitera les automobilistes à une vitesse

excessive et augmentera les risques d'accident dans le bas de la côte », argumente-t-il.

UN OU DEUX LITS D'ARRÊT

Dans un autre registre, le porte-parole du Regroupement estime que le projet ne coûtera pas 14 M\$ comme le prétend le ministère des Transports, mais entre 20 et 25 M\$. « Une série d'éléments hors contrat, allant du déplacement de la voie ferrée à l'écoulement des eaux sur la route, va faire grimper la note autour de 15 M\$ », prédit-il.

Une solution simple, peu coûteuse et respectueuse de l'environnement serait, aux yeux de Bernard Gauthier, l'installation d'un ou deux lits d'arrêt et la correction de la dernière courbe.

« Cela rendrait la côte réellement sécuritaire sans détruire la région et dilapider les fonds publics », avance-t-il.

Par ailleurs, le directeur général de l'UQCN ne voit pas de réelle « ouverture » de la part du nouveau ministre des Transports, Guy Chevrette, qui déclarait au *Devoir*, dans l'édition d'hier, qu'il s'estimait lib-

ré de l'engagement de son prédécesseur, Jacques Brault, pour une route surélevée à deux niveaux séparée par un mur de béton.

« Il y a loin de la coupe aux lèvres. Le ministre Chevrette a dit qu'il s'interrogeait, mais il n'a pas dit qu'il retirait son projet ou qu'il allait présenter une alternative », a rectifié Denis Bergeron.

Rappelons que l'UQCN, qui regroupe une centaine d'organismes et plus de 4000 membres, a engagé un recours devant les tribunaux pour que soit respecté le processus de consultation publique prévu par la Loi sur la qualité de l'environnement. Débouté en première instance par le juge Boisvert, qui a néanmoins reconnu que le gouvernement avait étudié ses responsabilités et essayé de se soustraire à ses obligations en ne soumettant pas son projet à une étude d'impact, l'UQCN va en appel. La cause sera entendue le 12 avril.

Au lieu de débouler dans la rivière, les véhicules iront donner contre le mur de béton.

Québec accusé de massacrer le paysage aux Éboulements

MARIE GAQUETTE

Le Soleil

QUÉBEC — On ne verra plus le fleuve en descendant la nouvelle côte des Éboulements à l'été 1999, mais, à la place, un mur de béton!

Dans le projet du ministère des Transports, la route sera en effet élargie à quatre voies, séparées par un mur de béton plus haut que le toit d'une voiture, sur une distance d'un

demi-kilomètre dans la courbe fatidique.

«On massacre un paysage côtier qui aurait pu être sécurisé sans détruire la valeur touristique et économique qui s'y rattache», déplore le professeur Pierre Larochelle, de l'université Laval, porte-parole du Conseil des monuments et sites du Québec.

Le ministère des Transports défie le Québec et se comporte comme un entrepreneur sans scrupule,

ont dénoncé hier le conseil et deux autres organismes soucieux de préserver un patrimoine que les Québécois risquent de se faire voler.

Au lieu du fleuve, les automobilistes auront vue sur du béton dans la courbe

Les organismes qui joignent leur voix au conseil sont l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN), et le regroupement pour la protection de St-

Ces organismes exigent que le ministre de l'Environnement, Paul Bégin, fasse respecter la loi qui oblige que des audiences publiques aient lieu pour tout projet routier dont l'emprise totale (route, accotement et talus) dépasse les 35 mètres.

Voir l'Éboulement A2 ►

AUTRE TEXTE

□ L'enquête Malouin l'âge A7

PAYSAGE Contre la loi

Suite de la Une

La population a le droit d'être informée que l'impact sur l'environnement bâti et naturel sera beaucoup plus important que ce qui est suggéré, soutient le professeur Pierre Larochelle.

Selon les plans obtenus du ministère des Transports, l'emprise moyenne sera de 50 mètres sur la portion de 2,6 kilomètres de la côte qui sera rectifiée; l'emprise atteindra même 106 mètres à certains endroits.

Le ministère réussit à se glisser sous la norme gouvernementale, explique-t-on, et à éviter une consultation publique en associant, dans un même projet, la construction du nouveau tracé et le repavage de la route du village de Saint-Joseph-de-la-Rive...

L'emprise de cette petite rue est de moins de huit mètres et fait donc tomber le projet total sous la norme, à 32,5 mètres.

INJONCTION

À défaut d'obtenir des audiences, ces organismes n'excluent pas la possibilité de demander une injonction pour forcer le gouvernement à respecter sa loi. «C'est un peu aberrant. On demande au gouvernement de respecter ses propres lois.»

La dénonciation de ce projet, le plus coûteux et le plus dommageable pour l'environnement parmi tous, dit-on, fait suite aux révélations faites devant le coroner qui examine les circonstances de la tragédie qui a fait 44 morts. C'est plus l'incapacité des organismes gouvernementaux de faire respecter la réglementation sur la sécurité qui paraît en cause que la route elle-même, soulignent les opposants au tracé.

«Le gouvernement ne peut plus revendiquer la situation d'urgence. Les correctifs temporaires ont été faits. Il est temps de soumettre ce projet à la population pour le bonifier», conclut Bertrand Gauthier, du regroupement pour la protection des Éboulements.

L'échéancier actuel prévoit que la construction démarrera à l'automne et que la route sera terminée pour la saison touristique de 1999.

Un groupe exige un examen du BAPE

MICHEL HÉBERT
PRESSE CANADIENNE

Québec — Un groupe environ-
nementaliste exige que les travaux
de réaménagement de la côte des
Éboulements, où, il y a un an, 44 per-
sonnes ont perdu la vie dans un ter-
rible accident de la route, soient sou-
mis à l'expertise du Bureau des au-
diences publiques sur l'environne-
ment (BAPE).

« Nous n'avons pas le choix de re-
courir aux tribunaux », affirme Ber-
nard Gauthier qui, de concert avec
l'Union québécoise pour la conser-
vation de la nature, dit devoir forcer
la main des ministres Jacques Bras-
sard (Transports) et Paul Bégin
(Environnement).

La Cour supérieure entendra les
deux parties à Québec, les 5 et 6 no-
vembre prochains.

Au bureau du ministre des Trans-
ports, on soutient que la population a
été consultée, que les études néces-
saires ont été faites et que le tracé
choisi est le plus sécuritaire et qu'il
n'endommagera pas l'environnement.

Plus de 60 personnes y ont perdu
la vie dans deux accidents au cours
des vingt dernières années. Le mi-
nistre Brassard ne veut pas que cela
se répète.

« Nous ne voulons plus d'accidents
dans cette côte. Nous irons en appel
d'offres prochainement pour livrer cette
nouvelle côte comme prévu à l'été
1999 », a déclaré la porte-parole du
ministre, Louise Accolas, mardi.

M. Gauthier estime que la solution
du ministère est inutilement coûteu-
se, qu'elle « détruira le patrimoine » de
ce secteur intégré par l'ONU à la ré-
serve de la biosphère.

Au ministère, on s'interroge sur les
motivations des environnementalistes
en notant que des travaux totalisant
60 millions ont été faits dans plusieurs
secteurs de Charlevoix sans qu'ils s'y
soient opposés. Le tracé proposé aux
Éboulements nécessitera des travaux
de moins de six millions et ils n'impli-
quent pas d'expropriations, seule-
ment l'achat de quelques parcelles de
terre à leurs propriétaires.

Ce tracé a été choisi par le ministè-
re et proposé aux autorités locales et
régionales en avril dernier. Il ne modi-
fie pas le tracé actuel de façon radica-
le, contrairement à d'autres tracés en-
visagés par le ministère.

Par ailleurs, le coroner Luc Ma-
louin, qui a mené l'enquête publique,
destinée à faire la lumière sur l'acci-
dent des Éboulements, devrait re-
mettre son rapport au ministre Bras-
sard d'ici la fin de l'année.

Enfin, la population du petit village
beauceron de Saint-Bernard rendra
hommage lundi à la mémoire des 44
victimes de l'accident routier survenu
aux Éboulements, dans Charlevoix,
l'an dernier.

La messe dédiée aux disparus sera
célébrée à l'église du village, ce lundi,
de l'Action de grâces, presque un an
pour jour après la tragédie des
Éboulements.

BOÎTE AUX LETTRES

Éviter l'irréparable

Monsieur le premier ministre,

Connaissant votre attachement à la beauté de Charlevoix, nous vous demandons d'intervenir auprès du ministère des Transports afin que le réaménagement de la Grande Côte des Éboulements soit effectué dans le respect du caractère patrimonial des lieux et de l'environnement, sans oublier la sécurité.

Il ne faut pas accuser la côte. Elle n'est pas responsable des accidents. Il lui manque cependant un lit d'arrêt dans son tiers inférieur. Ce qui est bien loin de l'immense entaille maladroite dans un environnement fragile et harmonieux que représenterait le projet retenu par le ministère des Transports. Au surplus, ce projet augmenterait la vitesse des véhicules.

Il est au Québec des lieux grandioses et des espaces naturels symboliques qui font partie de notre conscience collective. Ceux de Charlevoix sont notoires, dont les Éboulements et Saint-Joseph-de-la-Rive. Ces montagnes, rivières et

paysages agricoles attirent depuis longtemps peintres, artistes et écrivains qui ont chanté le pays avec grâce et intelligence. L'UNESCO a même fait de Charlevoix une réserve mondiale de la biosphère.

Nous demandons votre intervention avant que des gestes irrémédiables ne soient posés. Des alternatives plus légères en harmonie avec ce site exceptionnel doivent être examinées. Et des audiences publiques doivent être tenues afin que les experts et les citoyens puissent s'exprimer sur cette question d'intérêt national.

Les signataires de cette lettre sont : Jean-Pierre Audet, président, Les Amis de Charlevoix ; Frédéric Back, cinéaste ; Albert Tessier ; Jacques Barnard, prêtre, Les Éboulements ; Agathe Barry, médecin-consultant ; Dan Bigras, auteur-compositeur-interprète ; François Blanchette, médecin ; Michel Brault, cinéaste ; Maryvonne Kendergi, musicologue ; Camil Bouchard, professeur, UQAM ; Sylvie Bourque, comédienne ; Pierre Chagnon, comédien ; Joanne Côté, comédienne ; Pierre Dansereau, professeur d'écologie ; Sylvain Desgagnés, capitaine, Saint-Joseph-de-la-Rive ; François-Guy Doré, médecin ; Yvon Dubé, président-fondateur, Réserve mondiale de la Biosphère de Charlevoix ; Hélène

Dufresne, productrice ; Christian Duguay, cinéaste ; Louise Dussault, comédienne ; Bernard Gauthier, économiste, HEC ; Daniel Gauthier, président, Cirque du Soleil ; Serge Gauthier, président, Société d'histoire de Charlevoix ; Yvon Gauthier, ex-doyen, Faculté de médecine, Université de Montréal ; France Gagnon Pratte, présidente, Conseil des monuments et sites du Québec ; Jacques Giraldeau, cinéaste ; François Hubert, professeur, vice-président, Union québécoise pour la conservation de la nature ; Paul-Henri Jean, administrateur, Saint-Iréné ; Françoise Labbé, directrice, Centre d'art de Baie-Saint-Paul ; Phyllis Lambert, directeur, Centre canadien d'architecture ; Pierre Larochelle, professeur, Université Laval, vice-président, Conseil des monuments et sites du Québec ; Michel Lessard, historien, UQAM ; Daniel Lavoie, auteur-compositeur-interprète ; Alexis Ligoune, directeur, École d'architecture, Université Laval ; Marc Lucotte, directeur, Institut des sciences de l'environnement, UQAM ; Nicole Marceau, médecin ; Jean-Claude Marsan, professeur, Université de Montréal ; Réginald Martel, journaliste ; Harvey Mead, président, Union québécoise pour la conservation de la nature ; Marc Messier, comédien ; Louis-François Monet, urbaniste ; Pascale Montpetit, comédienne ; Brigitte Paquette, comédienne ; Pierre Pépin, secrétaire, Centre d'expositions de Baie-Saint-Paul ; Pierre Perreault, cinéaste ; André Picard, président, SDA productions ; Louise Portal, comédienne ; Michel Provost, professeur, HEC ; Hubert Reeves, astrophysicien ; Pierre Thibault, architecte ; Yves Tourville, chirurgien ; Pierre Tremblay, médecin ; Gilles Tremblay, compositeur.

Erreurs et faussetés liées au projet de modification

Bernard Gauthier

Economiste

Joanne Côté

Comédienne

Pierre Dansereau

Professeur d'écologie

François Hubert

Union québécoise pour la conservation de la nature

Pierre Larochelle

Conseil des monuments et sites du Québec

(Lettre à M. Lucien Bouchard, premier ministre du Québec)

Le ministère des Transports a présenté le 7 avril son projet de réaménagement de la Grande côte des Éboulements. Ce projet, qui prévoit la construction d'une nouvelle section de route et une rallonge de repavage, soulève plusieurs questions quant au choix du tracé et à ses impacts, et plusieurs doutes quant aux informations données par le ministre Jacques Brassard.

Les impacts environnementaux, patrimoniaux et humains du projet retenu par le ministre Brassard seraient très importants. Les plateaux des Éboulements que traverserait la nouvelle route constituent l'un des plus importants et anciens ensembles naturels et architecturaux du Québec. Le projet prévoit la construction d'une route surlevée d'une longueur de près de 1,5 kilomètres, ce qui aurait pour effet de séparer les plateaux Ouest et Est des Éboulements et transférerait à jamais la vie de la communauté et plus de trois siècles d'établissements humains.

Le projet du ministre Brassard prévoit également un immense remblai au-dessus de la rivière du Seigneur sur une distance de plus de 150 mètres. Cette rivière, dite aussi rivière du Moulin, est la plus importante de la région; elle est classée zone de protection patrimoniale par la MRC de Charlevoix. À l'évidence, le remblai d'une vallée et d'une rivière patrimoniale sur une distance équivalente à un terrain de baseball, comme le prévoit le projet, constituerait un impact irréversible sur le patrimoine naturel du Québec.

En outre, la nouvelle route annoncée dans le projet traverserait également une zone classée zone rouge par le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, c'est-à-dire une zone de mouvements de terrain. Cette zone est d'ailleurs classifiée zone de mouvements de terrain élevés par la MRC qui, en vertu de son schéma d'aménagement, y interdit tout ouvrage ou toute construction, tout particulièrement les routes, en raison de la fragilité des sols.

La construction d'une route à cet endroit, sagement détournée par les constructeurs d'autrefois,

exigerait des travaux énormes et complexes de stabilisation des sols qui nécessiteraient la disparition d'une falaise boisée, d'un plateau et d'une partie de la vallée de la rivière du Seigneur.

Compte tenu des restrictions budgétaires en cours qui ont touché tout particulièrement les services sociaux, la santé et l'éducation, il apparaît hautement singulier que le gouvernement choisisse, parmi les solutions qui lui ont été présentées et qui rencontrent l'objectif de sécurité, la plus coûteuse, la plus longue à réaliser et la plus dommageable pour l'environnement.

L'une des solutions présentées, et réalisable pour moins de 1 million \$, contre près de 10 millions pour le projet du ministre, impliquait la modification de la côte dans son tracé actuel, l'installation d'une ou deux sorties d'urgence et la correction de la dernière courbe sans aucune expropriation.

FAITS CACHÉS, ERREURS, FAUSSETÉS

Tout indique que les fonctionnaires du ministre Brassard ont modifié les caractéristiques réelles du projet afin d'échapper aux mécanismes de protection de l'environnement prévus par les lois québécoises. En voici trois illustrations criantes:

1) La longueur du projet. Lors des annonces officielles faites par le ministre Brassard les 14 octobre, 9 décembre 1997 et le 15 janvier 1998, son projet a toujours été de réaménager la côte des Éboulements par construction ou reconstruction sur une distance d'environ 2,6 kilomètres entre la route 362 et les limites municipales de Saint-Joseph-de-la-Rive. Voilà maintenant que le projet

présenté le 7 avril incorpore un autre projet, soit la réfection de la chaussée du village de Saint-Joseph-de-la-Rive sur une distance de 1,8 km.

Aux yeux du ministre, ce ajout permettrait de soustraire le projet de réaménagement de la côte à la loi sur l'environnement. En effet, celle-ci stipule que tout projet de route s'étendant sur plus de 1 kilomètre et dont l'emprise moyenne est de 35 mètres ou plus doit automatiquement faire l'objet d'une étude d'impacts et être soumis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). En ajoutant au projet initial le repavage d'une partie du village voisin dont l'emprise moyenne de la rue principale est de moins de 8 mètres, le ministre peut ainsi ramener l'emprise moyenne des deux projets à 32,5 mètres et passer ainsi en dessous de la norme du BAPE.

2) La petite route rurale. Le projet présenté par le ministre Brassard le 7 avril parle de la construction d'une « petite route rurale ». L'emprise moyenne sur les 2,6 kilomètres du projet proprement dit est toutefois de plus de 50 mètres et elle dépasse 110 mètres à certains endroits. De plus, deux routes adjacentes ayant chacune plus de 7 mètres de largeur et construites à des niveaux différents seraient aménagées à partir des plateaux sur une distance de près d'un demi-kilomètre.

Littéralement, c'est une sorte de boulevard séparé par un mur de béton qui, en plus de diviser les plateaux patrimoniaux des Éboulements et de détruire l'environnement naturel, empêchera l'accès au fleuve aux résidents du plateau Ouest et la vue sur le fleuve aux usagers de la route.

3) Le ponceau. Le projet gouvernemental parle de la construction d'un ponceau sur la rivière du Seigneur afin de permettre à la nouvelle route de rejoindre le plateau Ouest. Ce ponceau en réalité s'avère être un remblai de plus de 25 mètres de haut sur 110 mètres de large à la base. Le « petit pont » du ministre aurait des effets dévastateurs sur le patrimoine de Charlevoix, sur les paysages et l'environnement des plateaux et sur l'écologie du bassin de la rivière du Seigneur.

Le fond du problème, c'est que le ministre Brassard refuse une consultation indépendante sous l'égide du BAPE. Malgré les demandes répétées de plusieurs groupes et résidents dans les derniers mois, le ministre Brassard a tout fait pour contourner les mécanismes de protection de l'environnement prévus par les lois québécoises.

Pourtant, le Québec s'est doté, depuis les années 1970, d'une procédure législative visant à contrôler les projets et travaux des différents intervenants dont le ministère des Transports. Ces lois et règlements, dont la loi sur le zonage agricole, la loi 125 sur l'aménagement et l'urbanisme et la loi sur la protection de l'environnement, stipulent que des consultations publiques sont requises lors de projets comme celui de la côte des Éboulements.

Compte tenu qu'il existe des lois qui guident l'aménagement du territoire, compte tenu de la sensibilité et de l'importance patrimoniale et environnementale du milieu qui est touché par les travaux projetés, nous demandons que le projet des Éboulements soit soumis au BAPE tel que le prévoit la loi.

Opinions

Pour la protection de la grande côte des Éboulements

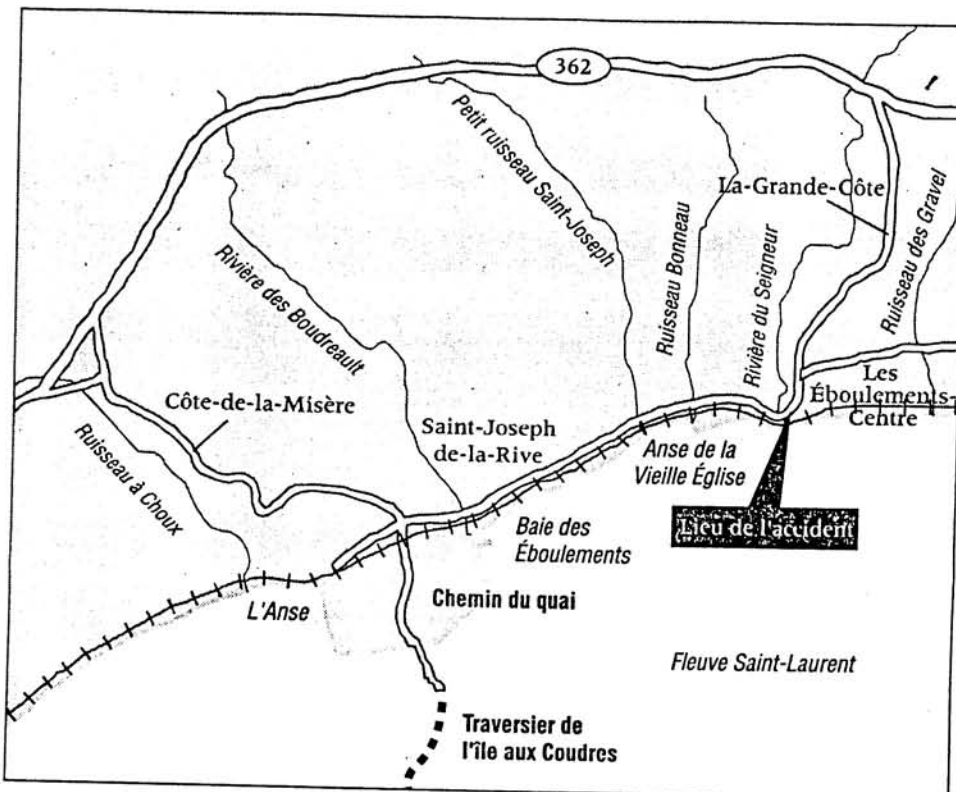
Les auteurs sont Johanne Côté, journaliste, et Bernard Gauthier, économiste, membres du Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements; Pierre Gauthier, professeur de géologie, UQAM, François Gauthier, vice-président de l'Union québécoise pour la conservation de la nature, et Pierre Larochelle, vice-président du Conseil des monuments et lieux du Québec.

Reçu par le Premier ministre Lucien Bouchard.

Le ministre des Transports a annoncé le 7 avril son projet de réaménagement de la Grande côte des Éboulements. Ce projet, qui prévoit la construction d'une nouvelle section de route et une rallonge de pontage, soulève plusieurs questions quant au choix du tracé et à ses impacts, et plusieurs doutes quant aux informations données par le ministre Jacques Brassard.

Les impacts environnementaux, culturels et humains du projet ont été évalués par le ministre Brassard selon des critères importants. En effet, les Éboulements que traversait la nouvelle route constituait l'un des plus importants et anciens ensembles naturels et culturels du Québec. Ceux-ci ont été classés Arrondissement patrimonial par la MRC de Charlevoix en raison de leur importance historique et culturelle. On y retrouve une forte concentration de bâtiments anciens et une organisation traditionnelle de l'espace dans des plus beaux sites du Québec. Le projet prévoit la construction d'une route surélevée d'une longueur de près de 1,5 kilomètres, ce qui aurait pour effet de séparer les plateaux Ouest et Est des Éboulements et transformerait à jamais la beauté de la communauté et plus de 100 années d'établissements humains.

Le projet du ministre Brassard prévoit également un immense remblai au-dessus de la rivière du Seigneur sur une distance de plus de 100 mètres. Cette rivière, dite rivière du Moulin, est la plus importante rivière de la région et est classée zone de protection patrimoniale par la MRC de Charlevoix. À l'évidence, le remblai va valser et d'une rivière patrimoniale sur une distance équivalente à un terrain de base-ball comme prévu, le projet constituerait une atteinte immédiate sur le patrimoine naturel du Québec. On doit également dire que le projet du ministre Brassard toucherait directement à deux des trois cours d'eau patrimoniaux dans le comté de Charlevoix, soit la rivière du Seigneur et le ruisseau Bonneau.



Infographie: La Presse

Ajoutons que la nouvelle route annoncée dans le projet traverserait également une zone classée zone rouge par le Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, c'est-à-dire zone de mouvements de terrain. Cette zone est d'ailleurs classifiée zone de mouvements de terrain élevés par la MRC qui en vertu de son schéma d'aménagement y interdit tout ouvrage ou toute construction, tout particulièrement les routes en raison de la fragilité des sols. La construction d'une route à cet endroit, sagement détournée par les constructeurs d'autrefois, exigerait des travaux énormes et complexes de stabilisation des sols qui nécessiteraient la disparition d'une falaise boisée, d'un plateau et d'une partie de la vallée de la rivière du Seigneur.

Ces difficultés techniques de construction entraîneraient, en plus des impacts environnementaux et patrimoniaux majeurs, d'importants délais de construction et des coûts très importants pour le Trésor public.

Compte tenu des restrictions budgétaires en cours qui ont touché tout particulièrement les services sociaux, la santé et l'éducation, il apparaît hautement singulier que le gouvernement choisisse parmi les solutions qui lui ont été présentées et qui rencontrent l'objectif de sécurité, l'alternative qui est la plus

coûteuse, la plus longue à réaliser et la plus dommageable pour l'environnement. L'une des alternatives présentées et réalisable pour moins de 1 million de dollars, contre près de 10 millions pour le projet du Ministère, impliquait par exemple la modification de la côte dans son tracé actuel, l'installation d'une ou deux sorties d'urgence et la correction de la dernière courbe sans aucune expropriation.

Les faits cachés, les erreurs et les faussetés

Tout indique que les fonctionnaires du ministre Brassard ont modifié les caractéristiques réelles du projet afin d'échapper aux mécanismes de protection de l'environnement prévus par les lois québécoises. En voici trois illustrations criantes :

1) La longueur du projet. Lors des annonces officielles faites par le ministre Brassard les 14 octobre et 9 décembre 1997 et le 15 janvier 1998, son projet a toujours été de réaménager la Côte des Éboulements par construction ou reconstruction sur une distance d'environ 2,6 kilomètres entre la route 362 et les limites municipales de Saint-Joseph-de-la-Rive. Voilà maintenant que le projet présenté le 7 avril incorpore un autre projet, soit la réfection de la chaussée du village de Saint-Joseph-de-la-Rive

sur une distance de 1,8 kilomètre. Aux yeux du Ministère, cet ajout permettrait de soustraire le projet de réaménagement de la côte à la loi sur l'environnement. En effet, celle-ci stipule que tout projet de route s'étendant sur plus de 1 kilomètre et dont l'emprise moyenne est de 35 mètres ou plus doit automatiquement faire l'objet d'une étude d'impacts et être soumis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). En ajoutant au projet initial le repavage d'une partie du village voisin dont l'emprise moyenne de la rue principale est de moins de 8 mètres, le Ministère peut ainsi ramener l'emprise moyenne des 2 projets à 32,5 mètres et passer ainsi en dessous de la norme du BAPE.

2) La petite route rurale. Le projet présenté par le Ministre Brassard le 7 avril parle de la construction d'une « petite route rurale ». L'emprise moyenne sur les 2,6 kilomètres du projet proprement dit est toutefois de plus de 50 mètres et elle dépasse 110 mètres à certains endroits. De plus, deux routes adjacentes ayant chacune plus de 7 mètres de largeur et construites à des niveaux différents seraient aménagées à partir des plateaux sur une distance de près d'un demi kilomètre. Littéralement, c'est une sorte de boulevard séparé par un mur de béton qui, en plus de diviser les plateaux patrimoniaux des

Éboulements et de détruire l'environnement naturel, empêchera l'accès au fleuve aux résidents du plateau Ouest et la vue sur le fleuve aux usagers de la route.

3) Le ponceau. Le projet gouvernemental parle de la construction d'un ponceau sur la rivière du Seigneur afin de permettre à la nouvelle route de rejoindre le plateau Ouest. Ce ponceau en réalité s'avère être un remblai de plus de 2 mètres de haut par 110 mètres de large à la base. Le « petit pont » du Ministère aurait des effets dévastateurs sur le patrimoine de Charlevoix, sur les paysages et l'environnement des plateaux et sur l'écologie du bassin de la rivière du Seigneur.

Le fond du problème: le ministre Brassard refuse une consultation indépendante sous l'égide du BAPE. Malgré les demandes répétées de plusieurs groupes et résidents dans les derniers mois, le ministre Brassard a tout fait pour contourner les mécanismes de protection de l'environnement prévus par les lois québécoises. Pourtant le Québec s'est doté depuis les années 1970 d'une procédure législative visant à contrôler les projets et travaux des différents intervenants dont le ministère des Transports. Ces lois et règlements, dont la loi sur le zonage agricole, la loi 12 sur l'aménagement et l'urbanisme et la loi sur la protection de l'environnement, stipulent que des consultations publiques sont requises lors de projets comme celui des Éboulements.

Après un accident tragique comme celui du 13 octobre 1997 au pied de la Côte des Éboulements, il est primordial que les émotions ne soient pas utilisées pour justifier un projet qui va à l'encontre des intérêts à long terme du Québec et de la région. Faire adopter un projet aussi important sans un examen compétent et indépendant de ses impacts environnementaux, culturels et patrimoniaux est inadmissible.

Compte tenu qu'il existe des lois qui guident l'aménagement du territoire, compte tenu de la sensibilité et de l'importance patrimoniale et environnementale du milieu qui est touché par les travaux projetés, nous demandons que le projet des Éboulements soit soumis au BAPE tel que le prévoit la loi. D'ailleurs, si le Ministère est confiant de la valeur de son projet, il ne devrait pas s'objecter à ce que la population du Québec et de la région soit informée des caractéristiques et des impacts du projet. L'urgence ne peut d'ailleurs plus être invoquée compte tenu des révélations de l'enquête du coroner et des corrections qui ont déjà été apportées à la route.

OPINIONS

LA GRANDE CÔTE DES ÉBOULEMENTS

Repenser le projet à la lumière des faits révélés par l'enquête

Joanne Côté

Conseillère

Bernard Gauthier

Responsable pour la protection de
Saint-Joseph-de-la-Rive

Pierre Larochelle

Représentant du Conseil des monuments
et sites du Québec

Berny Mead

Président de l'Union québécoise pour la
conservation de la nature

Pierre Tremblay

Baron de Saint-Joseph-de-la-Rive



La Grande Côte des Éboulements.

Lettre au premier ministre du
Québec concernant la côte des
Éboulements

Nous vous écrivons aujourd'hui afin
que vous interveniez dans le dossier du
aménagement de la Grande Côte des
Éboulements. Sans présumer des
conclusions de l'enquête du coroner en
cause, il apparaît que les facteurs prin-
cipaux qui ont provoqué la tragédie re-
tiennent non pas de la côte, mais de bris
techniques et de problèmes de super-
vision des véhicules lourds.

Malgré ces faits et malgré les nom-
breuses oppositions manifestées de-
puis le début du projet du ministère des
Transports au mois de janvier dernier,
celui-ci a décidé de persister dans son
projet de construire une nouvelle route

d'accès au village de Saint-Joseph-de-
la-Rive et entend déposer son tracé dit
« définitif » le 7 avril.

Ce projet évalué à près de 10 millions
de dollars impliquera la construction
d'un second pont au-dessus de la plus
importante rivière de la région, la ri-
vière du Seigneur, et la construction
d'une seconde route dans un secteur
boisé et très fragile écologiquement en
raison de l'instabilité des sols.

La construction d'une nouvelle route
entraînerait des impacts négatifs
majeurs sur l'environnement naturel
et humain et compromettrait la voca-
tion patrimoniale et touristique, de
même que l'héritage naturel des pla-
teaux des Éboulements et du village
de Saint-Joseph-de-la-Rive.

Le Québec s'était pourtant résolu à
protéger cette région d'une façon tou-
te particulière lors de la création de la
Réserve mondiale de la Biosphère de
Charlevoix en 1988. Le gouvernement
s'était alors engagé envers l'UNESCO
à respecter des normes d'aménage-
ment et de protection de l'environne-
ment exemplaires. Comme vous le
rappelait le président-fondateur de la
Réserve mondiale de la Biosphère de
Charlevoix, M. Yvon Dubé, dans sa let-
tre du 5 janvier, les vues du ministère
des Transports ne respectent pas l'en-
tente contractuelle du Québec envers
l'UNESCO et les citoyens. Elles ris-
quent aussi d'entacher la réputation
du Québec à l'étranger.

La construction d'une nouvelle route
est d'autant plus surprenante qu'il
existe des moyens tout aussi sécuri-
taires qui ne causeraient pas les im-
pacts négatifs de la route prévue et qui
pourraient être réalisables à un dixième
des coûts. L'une de ces options pré-
voit par exemple l'installation d'une
ou deux sorties d'urgence et la correc-
tion de la dernière courbe vers l'exté-
rieur. Le ministère a toutefois refusé
jusqu'à maintenant de considérer ces
options, s'enfermant dans le choix de
construction d'une nouvelle route,
malgré ses impacts négatifs majeurs
et ses coûts disproportionnés par rap-
port aux besoins réels.

En cette période de compression
budgétaire et d'effort qui a été deman-
dé à la population, il est encore plus
essentiel que les fonds publics soient

investis à bon escient. Investir 10
millions de dollars dans des infra-
structures inutiles et dommageables
pour le patrimoine québécois, l'en-
vironnement et le tourisme, est inadmis-
sible.

Au surplus, l'entêtement du ministè-
re des Transports à vouloir construire
une nouvelle route sans accepter
d'examiner les solutions moins dom-
mageables pour la région et sans at-
tendre les conclusions de l'enquête du
coroner contribuerait à réconforter le
laxisme de la Société d'assurance au-
tomobile du Québec dans l'application

des règlements
concernant la sécu-
rité des autobus et
des camions. À cet
égard d'ailleurs,
une partie des éco-
nomies réalisées en
corrigant la côte
sans construire une
nouvelle route pourrait servir au res-
serrement des règlements de sécurité
routière.

Le comportement du ministère sou-
lève également des questions fonda-
mentales quant aux droits démocrati-
ques des citoyens et au respect des ca-
dres législatifs qui régissent l'aména-
gement du territoire. Les citoyens
québécois ont droit au respect de
leurs lois. Le gouvernement et les mi-

nistères ne doivent pas se servir de
l'émotion pour passer outre à la rati-
onalité. Le respect des droits démocrati-
ques s'oppose à ce que le cadre légis-
latif concernant l'aménagement du
territoire et la protection de l'environ-
nement soit court-circuité par un dé-
cret ministériel comme on s'apprête à
le faire.

De plus, cette question ne concerne
pas seulement les citoyens des Ébou-
lements mais également la population
de Saint-Joseph-de-la-Rive et la popu-
lation du Québec dans son ensemble.

En tant que chef et protecteur de nos
Institutions démoc-
ratiques, nous vous
demandons d'empê-
cher le ministère
des Transports
d'être juge et partie.

Nous vous deman-
dons de surcroît la
tenue d'audiences

publiques sous l'égide du BAPE afin
que puissent s'exprimer l'expertise et
les opinions des individus et organis-
mes de défense du patrimoine naturel
et culturel. Cette mesure contribue-
rait à bonifier le projet et à préserver
la sécurité et l'identité du lieu. Il en va
de l'intérêt patrimonial, environne-
mental et touristique de la région de
Charlevoix; sans oublier la réputation
du Québec.

**Nous vous demandons,
d'empêcher le
ministère des Transports
d'être juge et partie**

COUP DE GRIFFE

Saint-Joseph-de-la-dérive

On n'arrête pas le progrès, mais il mériterait parfois qu'on lui passe les menottes.

Comme à un vulgaire malfrat.

Dès l'été prochain, si tout se déroule comme prévu, la côte des Éboulements, théâtre de deux effroyables tragédies routières, cédera la place à une sorte de tronçon d'autoroute taillée à même la montagne. Un petit bout de Manhattan au cœur d'un territoire classé réserve de la biosphère par l'UNESCO.

Que voulez-vous faire contre cela?

Les touristes avaient peur. La population avait peur. Alors, on a pris les grands moyens. Tant pis pour le paysage. Tant pis pour la nature. Tant pis pour la beauté. Tant pis pour le patrimoine. Tant pis aussi pour le village de Saint-Joseph-de-la-Rive, qu'on défigurera probablement en y faisant aboutir la nouvelle route.

«Ils ont chassé le naturel, et il n'est pas revenu au galop. En fait, il n'est jamais revenu», ironisait un célèbre écrivain français.

— C'est une piste d'atterrissage pour les extra-terrestres?, demanderont les touristes ébahis.

— Dans Charlevoix, l'effroi déplace les montagnes, rétorqueront les notables gonflés d'orgueil.

Tassez-vous, les nostalgiques et les amoureux des petits oiseaux. Vous irez manger vos pâtes de millet, vos croûtons aux sept céréales et votre porridge ailleurs! On ne va pas commencer à s'exciter pour quelques vieilles pierres! Vous ne comprenez donc rien?

Des tonnes de garnotte.

Des murets de béton.

Un nouveau pont.

Des bulldozers qui s'activent comme des faux-bourdon.

Une vraie bénédiction pour un gouvernement à la veille d'élections.

En principe, la construction d'une route de cette envergure devrait faire l'objet de consultations publiques. Je dis «en principe», parce que ce ne sera vraisemblablement pas le cas cette fois-ci.

Comme pour la mise en place de la ligne de 735 Kv entre les postes d'Hertel et Des Cantons, en Montérégie, le gouvernement du Québec évoque l'urgence de la situation pour agir vite. Quitte à contourner ou à violer l'esprit de ses propres lois environnementales.

Oui, je sais, un gouvernement qui ne respecte pas ses lois, ça ne devrait pas exister. «Absurde, me direz-vous, c'est comme un pompier pyromane».

Oui, comme une truite qui achèverait à un club de pêche.

Ou un poulet qui voterait pour le colonel Sanders.

Et pourtant, c'est ainsi.

Je dirais même plus, c'est ici.

Était-ce donc cela, l'autre façon de gouverner que promettaient les péquistes? Ce gouvernement autoritaire qui gouverne par décrets? Cette brochette de ministres arrogants et sûrs de détenir la vérité?

Était-ce cela, le Québec dont rêvaient les péquistes? Un État qui vote des lois environnementales fort progressistes, mais qui se comporte dans les faits comme une vulgaire république de bananes?

Quatre ans plus tard, pour obtenir la tenue d'audiences publiques sur le tracé de la côte des Éboulements ou le passage d'une ligne à haute-tension, voilà que des groupes de citoyens doivent avoir recours aux tribunaux.

Qui aurait dit ça?

Qui aurait deviné, surtout, que ceux-là même qui prétendaient avoir de grands projets pour le Québec deviendraient les complices enthousiastes du saccage de son patrimoine naturel?

«J'ai pas croire que tu sois si rat. J'ai pas croire que tu sois si bas. Faudrait qu'tu sois... si bête», chantait Gilles Vigneault.

Quelques semaines avant les prochaines élections, des groupes environnementaux ne manqueront pas de dresser le triste bilan de l'administration péquiste en matière d'aménagement du territoire.

Je suggère de tenir l'activité au coucher du soleil, dans le Parc des Chutes-de-la-Chaudière, sur la rive-sud de Québec, devenu le symbole de l'inconscience environnementale de tout un peuple.

Pourquoi aux Chutes-de-la-Chaudière, au coucher du soleil?

C'est que, voyez-vous, pour les besoins de la reconstruction d'une petite centrale hydro-électrique, on rendra la chute entièrement artificielle.

Au crépuscule, quand les travaux seront complétés, on pourra l'éteindre partiellement en actionnant un interrupteur. Tout ça pour permettre aux turbines de tourner à plein régime.

Un jour ou l'autre, à ce rythme, un illuminé achèvera de déguiser la chute en colorant l'eau rose nanane ou en y déversant des tonnes de bain moussant. Après tout, cela pourrait difficilement être pire.

Interrogation

Simplement une petite question que l'on devrait se poser à propos de la tragédie aux Éboulements: si la cause de l'accident, me demande un lecteur, est que l'autobus n'avait presque plus de freins, est-il utile de dépenser des milliers (ou millions) de dollars pour refaire ce tracé? L'autobus se serait-il écrasé aussi s'il avait parcouru le nouveau tracé proposé? Il est certain, ajoute-t-il, qu'une pente forte sera toujours plus dangereuse qu'un tracé plat, mais Charlevoix ne sera jamais Drummondville...

Sched 30/03/98

RÉFECTION DE LA CÔTE DES ÉBOULEMENTS

La cour supérieure aura le mot de la fin

Le juge Boisvert décidera sous peu s'il y aura ou non étude d'impact

JEAN-SIMON GAGNÉ

Le Soleil

■ QUÉBEC — La controverse entourant le réaménagement de la côte des Éboulements, où 44 personnes ont trouvé la mort en 1997, s'est transportée, hier, devant la cour supérieure. Pour le meilleur et pour le pire, l'affaire prend désormais des dimensions inégalées.

Depuis des mois, la polémique fait rage dans ce que certains appellent affectueusement la petite « Suisse » du Québec.

Il y a d'un côté ceux qui craignent que le tracé de la nouvelle côte reliant Les Éboulements à Saint-Joseph-de-la-Rive ne cause un tort irréparable au paysage et à l'environnement de la région. Et puis il y a les autres, notamment le ministre des Transports, Jacques Brassard, qui estiment que la sécurité et l'efficacité doivent prévaloir. « Que faites-vous de la beauté des lieux ? » s'écrient les uns. « Que faites-vous des 44 morts du mois d'octobre 1997 ? » rétorquent les autres.

En juin dernier, la querelle a pris des allures de guérilla juridique lorsque les opposants au projet ont déposé une requête devant la cour supérieure. Les requérants voulaient ainsi contraindre le gouvernement à entreprendre une étude d'impact et à tenir des audiences publiques sur le projet.

Depuis, en attendant d'être entendu par le juge, ils fourbissaient leurs armes pour convaincre que le ministère des Transports s'apprête à contourner la loi, au risque de causer un tort irréparable à l'environnement. Les propos du ministre, Jacques Brassard, n'ont rien eu de rassurant pour eux. Lors d'un passage à Québec, il y a deux semaines, M. Brassard, a manifesté son intention de lancer des appels d'offres au cours des prochaines semaines.

Devant le juge Gérard Boisvert, hier, au palais de justice de Québec, les opposants ont donc soutenu que le jumelage du réaménagement de

la côte et de la réfection de la rue Félix-Antoine-Savard, en contrebas, constituait une astuce permettant au ministère de se soustraire à ses obligations environnementales. Les règlements découlant de la *loi sur la qualité de l'environnement* prévoient en effet que la construction d'une route dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 mètres doit faire l'objet d'une procédure d'évaluation et d'un examen d'impact.

Or, l'emprise de la nouvelle côte, c'est-à-dire l'espace occupé en largeur, dépasse cette norme. Seul son jumelage avec la rue Félix-Antoine-Savard, beaucoup plus étroite, permet de ramener la moyenne du projet en dessous des standards prévus par la loi.

« C'est un projet qui, comme certains œufs, a deux jaunes », a ironisé l'avocat des opposants au projet, M^e Roger David. « Mais il faut appeler les choses par leur nom. Le réaménagement de la Grande Côte vise à empêcher des véhicules de tomber dans un ravin, tandis que celui de la rue Félix-Antoine Savard ressemble à la réfection de n'importe quelle route de village qui date de 55 ans. »

Le procureur du gouvernement, M^e Claude Bouchard, s'est pour sa part attaché à démontrer la bonne foi du ministre des Transports. « J'espère qu'on ne prête pas des intentions au ministre. C'est véritablement un projet global et il veut qu'il se réalise dans son ensemble. Il sera réalisé en

deux phases pour ne pas bloquer la circulation et nuire à l'industrie touristique. Il ne faut pas penser que parce que le projet n'est pas soumis à un examen d'impact, il n'y aura pas de contrôles. »

Civilisé dans l'ensemble, le débat a failli prendre une tournure déplorable lorsque

M^e David a questionné le maire des Éboulements, Antoine Deschênes, sur son niveau d'éducation.

Rappelons que le projet, annoncé en avril dernier par le ministre Jacques Brassard, nécessiterait des investissements de quelque 8 millions de dollars.

Le juge Boisvert devrait trancher la question d'ici quelques jours.



Antoine Deschênes, maire des Éboulements, s'est fait questionner sur son niveau d'éducation.

Les opposants dénoncent « l'astuce » de regrouper le réaménagement de la côte à la réfection d'une rue

Québec en cour pour défendre son projet

DE LAURIE L'ÉVÉNEMENT

Le ministre des Transports du Québec doit-il soumettre le projet de réaménagement de la grande côte des Éboulements au long processus d'évaluation et d'examen d'impact environnemental avant d'aller en appel d'offres? Ou peut-il, comme il l'a décidé, s'en remettre à une simple étude sur les conséquences environnementales du projet pour obtenir son certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement?

Ce sont là les questions qui ont

BAPE. En s'en remettant au seul projet de la grande côte, l'emprise moyenne est de 46,4 mètres, donc, selon les requérants, sujette à une étude d'impact.

Au nom du Procureur général, Me Claude Bouchard rappelle qu'il s'agit véritablement d'un seul projet de 10 millions de dollars qui sera réalisé en deux phases, pour éviter les problèmes de circulation. Ce serait, suivant ses propos, faire un procès d'intention au ministre que de lui prêter celui d'avoir allongé le projet et dépenser 1,5 million de plus pour se soustraire à l'application de la loi. «Le projet est plus sérieux que ça», a dit Me Bouchard.

Il a ajouté qu'il ne faut pas penser qu'il n'existe plus aucun contrôle si le projet n'est pas soumis à une étude d'impact. «Le ministre de l'Environnement a un rôle à jouer avant d'émettre le certificat d'autorisation», a signalé Me Bouchard.

Le juge Gerald Boisvert, de la Cour supérieure, dans le débat entourant la présentation d'une requête en mandamus par l'Union québécoise pour la conservation de la nature et M. Bernard Gauthier, de Montréal, dont la résidence familiale d'été est située sur les plateaux des Éboulements.

Les requérants demandent à la Cour d'ordonner au ministre de soumettre le projet au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et de surseoir aux travaux tant qu'il n'aura pas reçu le certificat d'autorisation du gouvernement.

Ce projet, tel que soumis, menace, selon eux, le patrimoine bâti et l'environnement du secteur.

Le procureur des requérants, Me Roger David, reproche, dans un premier temps, au ministre Jacques Brassard de ne pas avoir consulté la population pour la réalisation de ce projet. Il soutient également que le ministre a voulu se soustraire à l'application de la loi le 7 avril, lorsqu'il a ajouté, au projet final de réaménagement de la grande côte, la réfection de la rue Félix-Antoine-Savard, qui traverse le village de Saint-Joseph-de-la-Rive. L'addition de ce qu'il considère comme deux projets distincts, a permis de ramener l'emprise moyenne de la route à une largeur de 32,5 mètres, soit en deçà des 35 mètres requis pour nécessiter une étude d'impact devant le

LES ÉBOULEMENTS

Les environnementalistes reviennent à la charge

DIANE TREMBLAY

Il n'appartient pas seulement à la population locale d'approuver les moyens à mettre en place pour assurer la sécurité de la grande côte des Éboulements et protéger la beauté du paysage, soutient un groupe d'environnementalistes.

L'opposition au projet de réaménagement de cette côte a atteint de nouvelles proportions, hier, à Québec, avec la rencontre autour d'une même table de sommités en matière d'environnement, comme l'écologiste de renommée internationale Pierre Dansereau.

En sortant ainsi ses gros canons, le Regroupement

pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements espère convaincre le gouvernement du Québec de la nécessité de tenir des audiences publiques avant de donner le feu vert à des travaux qui vont modifier le paysage à tout jamais.

Moins de touristes

La semaine dernière, les maîtres études sérieuses», a

des municipalités concernées ont fait des prestations auprès du gouvernement pour qu'il vote un décret prévoyant la réparation de la côte au plus vite sous prétexte que l'achalandage touristique est à la baisse depuis l'accident d'octobre 1997.

«Cela ne justifie pas la construction d'une autoroute en milieu rural sans qu'il y ait eu des études sérieuses», a

affirmé le président de l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN).

Comme le financement du projet de 10 millions de dollars provient des impôts de l'ensemble des contribuables, mais surtout qu'il affecte un patrimoine collectif reconnu par l'UNESCO, les membres du Regroupement tiennent à se faire entendre.

Audiences publiques réclamées

C'est la raison pour laquelle l'UQCN a déposé une requête, la première action de son histoire devant les tribunaux, pour obtenir gain de cause. Un juge de la Cour supérieure doit d'ailleurs entendre les parties dans le courant de l'automne.

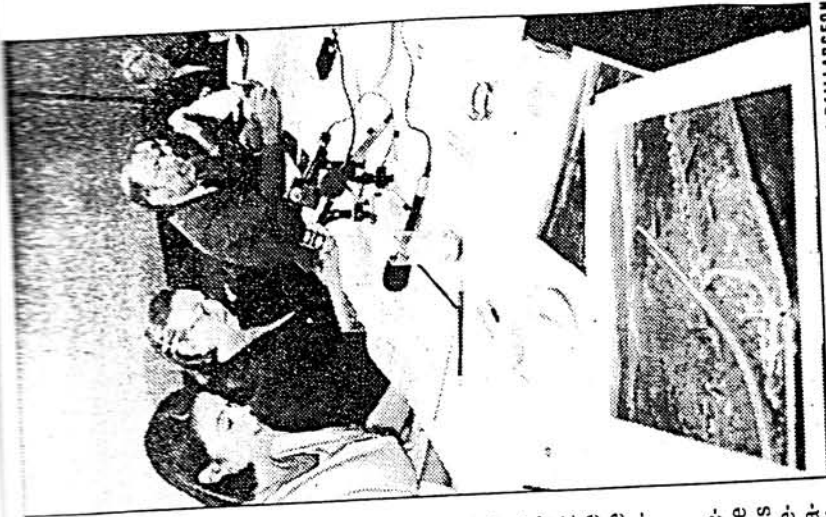
Les militants accusent le ministère des Transports d'avoir volontairement modifié le tracé pour se soustrai-

Photo René BAILLARGEON

La comédienne Johanne Côté, à l'extrême gauche, est également montée au front, hier, pour le Regroupement.

re à un examen du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

L'urgence de modifier cette côte a été surestimée estime M. Dansereau, car les risques qu'une tragédie semblable survienne encore sont à peu près égaux à ceux de voir s'abattre une autre tentative de verglas sur nos têtes.



♦ LES ACTUALITÉS ♦

Grande Côte des Éboulements

Les groupes environnementaux rejettent l'idée d'un décret

Inquiets que les travaux de réaménagement de la Grande Côte des Éboulements n'aient pas encore débuté, des élus de la MRC de Charlevoix ont demandé à Québec d'adopter un décret si cela était nécessaire pour éviter les audiences du BAPE. Une option contre laquelle ont mis en garde hier deux groupes environnementaux en dénonçant la «culture du décret».

HÉLÈNE BUZZETTI
LE DEVOIR

Il faudra attendre jusqu'au 15 octobre pour savoir si la reconfiguration de la fameuse Grande Côte des Éboulements sera soumise à un décret gouvernemental pour lui éviter le long processus de passage devant le BAPE, le Bureau d'audience publique sur l'environnement.

La requête en *mandamus* et l'ordonnance de sursis déposées en juin dernier par l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCNC) et le Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux

des Éboulements ne seront en effet entendues qu'à cette date. Les deux groupes demandent à ce que le nouveau tracé de la tristement célèbre pente — qui a été le théâtre d'un tragique accident ayant causé la mort de 44 personnes âgées le 13 octobre 1997 — fasse l'objet de consultations devant le BAPE, ce qui pourrait retarder considérablement le début des travaux.

Un délai supplémentaire que ne sont pas prêts à subir les élus de la région de Charlevoix qui, invoquant «les statiques et l'urgence d'agir», sont allés jusqu'à demander au gouvernement d'adopter un décret pour pouvoir procéder le plus rapidement possible, sans

évaluation environnementale.

«Soixante-trois morts en 20 ans, c'est suffisant pour passer par-dessus des audiences publiques», a commenté hier la cynthe Simard, préfet de la MRC de Charlevoix, ajoutant que, parfois, la sécurité des êtres humains devait primer sur certaines considérations environnementales. L'attachée de presse du ministre des Transports a refusé de dire si l'option d'un décret serait considérée, précisant qu'on attendrait la décision du juge.

Culture des décrets

Mais au cours d'une conférence de presse hier, l'UQCNC et le Regroupement ont tenu à mettre en garde contre la «culture des décrets» et ont fait valoir que le réaménagement de la Grande Côte des Éboulements ne relevait pas d'un débat local dont pouvaient disposer seuls les résidents et leurs élus. Reconnaissant le besoin d'agir, les porteurs de parole croient qu'il n'y avait pas urgence au point de contourner la loi sur l'en-

vironnement, considérant que l'accident d'octobre 1997 avait été avant tout causé par une défaillance mécanique.

«La loi stipule que lorsqu'un projet de cette nature a une longueur de plus de 100 mètres et une emprise moyenne de 35 mètres ou plus, il doit se soumettre aux audiences du BAPE, explique Harvey Mead, président de l'UQCNC. Dans ce cas-ci, la côte n'a que 2,3 kilomètres environ, et le ministère des Transports fera du pavage sur 1,8 kilomètre en bas. Ils ont fait délibérément rallonger le projet pour réduire la moyenne de l'emprise à 32 mètres et ainsi éviter le BAPE. C'est un effort pour contourner la loi tellement crasse qu'on ne peut pas l'accepter».

Par ailleurs, l'UQCNC et le Regroupement mentionnent que les travaux se réaliseraient en zone classée «zone rouge» par le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, c'est-à-dire en milieu très fragile, d'où leur insistance pour qu'ils fassent l'objet d'une consultation.

NOUVEAU TRACÉ DE LA GRANDE CÔTE

Transports Québec tient tête aux écologistes

Les travaux démarrent cet automne

CLAUDETTE SAMSON

Le Soleil

■ QUÉBEC — Pendant que les opposants au nouveau tracé de la Côte des Éboulements réitèrent avec force leur demande d'une étude d'impact et d'une consultation publique sur ce projet, le ministère des Transports du Québec (MTQ) maintient le cap sur son échéancier initial et compte toujours commencer les travaux cet automne.

Le MTQ n'est pas davantage ébranlé par la requête déposée en cour supérieure en juin par l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) qui vise à empêcher le MTQ de se soustraire aux évaluations environnementales.

En effet, le ministère ne restera pas les bras croisés d'ici l'audition de la requête, qui aura lieu les 15 et 16 octobre au palais de justice de Québec, a indiqué l'attachée de presse du ministre Jacques Brassard, Louise Accolas. « Si le juge nous ordonne d'arrêter, on arrêtera. Mais d'ici là, nous ne sommes pas dans l'illégalité », a souligné M^{me} Accolas. Actuellement, le MTQ est en train de finaliser les plans et devis du nouveau tracé, dit-elle.

RÉPLIQUE AUX MAIRES

En conférence de presse, hier, la coalition d'opposants formée de l'UQCN, du Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements et le Conseil des monuments et sites du Québec a répliqué aux maires de Charlevoix qui, le 5 août, ont demandé que le gouvernement procède par décret pour réaliser le projet. Un tel décret permettrait de faire fi des audiences publiques et court-circuiterait le processus judiciaire.

Le 12 août, le ministre de l'Environnement et de la Faune, Paul Bégin, a dit aux maires qu'il ne pouvait se prononcer sur une telle demande,

puisque'il n'avait pas encore reçu copie du projet du ministère des Transports. L'attachée de presse du ministre Bégin, Caroline Drouin, a indiqué hier que le projet n'avait pas été soumis depuis.

Hier, la coalition, appuyée notamment par l'éminent écologiste Pierre Dansereau et l'historien Michel Lessard, s'est dite inquiète de la démarche des maires, puisque le MTQ peut désormais invoquer l'appui des élus de la région pour aller de l'avant.

Or, ont répété les opposants, il est faux de prétendre qu'il s'agit d'un dossier local. Le patrimoine concerné appartient à tous les Québécois, et la population doit être consultée, disent-ils, tout en étant conscients de l'importance d'assurer la sécurité des lieux.

Certaines de leurs déclarations ont par ailleurs été démenties par l'attachée de presse du ministre des Transports.

Selon Louise Accolas, il est faux de prétendre que les coûts du projet s'élèveraient entre 10 et 20 millions \$. L'estimé actuel du MTQ est plutôt de 8 millions \$, affirme-t-elle.

Faux également de prétendre que le projet est retardé jusqu'en janvier en raison de problèmes techniques : l'échéancier de l'automne est maintenu, assure M^{me} Accolas. Selon elle, les relevés de sol n'ont démontré aucun problème autre que les « problèmes usuels que l'on rencontre dans n'importe quel projet ».

20/08/98 ADm UQCN

L'UQCN va en cour pour bloquer Bégin

25/06/48

LE DEVOIR

ADM
UQCN

L'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) et le Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive demandent à la Cour supérieure d'obliger le ministre de l'Environnement et de la Faune, Paul Bégin, à déclencher une évaluation publique des impacts du projet de restauration de la grande côte des Éboulements.

Le projet annoncé par le ministre des Transports et ex-ministre de l'Environnement, Jacques Brassard, a été jugé urgent, ce qui lui a permis d'éviter le test de l'étude des impacts environnementaux et d'une éventuelle audience publique.

Les deux groupes ont déposé lundi en Cour supérieure une requête en mandamus et une ordonnance de sursis pour empêcher le ministre des Transports de se soustraire aux règles ordinaires de l'évaluation environnementale. Ils demandent par ailleurs au tribunal de stopper les travaux sur le point de démarrer jusqu'à ce que les dispositions de la Loi de l'environnement aient été respectées, le prétexte de l'urgence étant invoqué à tort, disent-ils.

Pour Bernard Gauthier, porte-parole du regroupement, le «projet présenté par M. Brassard n'est pas la meilleure solution en regard de ce qui semble plutôt être un manque flagrant de contrôle de sécurité du transport lourd au Québec».

Quant à l'UQCN, son directeur général, Denis Bergeron, estime qu'il s'agit d'une véritable «cause-type» pour les ministères qui en prennent large avec la Loi de l'environnement, convaincus de leur impunité en raison des faibles moyens d'intervention des groupes. Les ministères publics, ajoute M. Bergeron, doivent assumer plus rigoureusement que quiconque les dispositions de la LQE «et non assumer le leadership de la délinquance».

J. DE P. 2 30/04/48

Tracé contesté

(JLR) — Une coalition formée de trois organismes demande au ministre de l'Environnement et de la Faune, Paul Bégin, de soumettre le projet de construction de la nouvelle côte des Éboulements au processus des études d'impact et des audiences publiques, tel que le prévoit un règlement de son ministère.

ADW

Un avis juridique a été envoyé, hier matin, au ministre Bégin, par la coalition composée de l'Union québécoise sur la conservation de la faune

(UQCN), du Conseil des sites et monuments du Québec et du Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboule-

ments.

La coalition soutient que le ministre des Transports, Jacques Brassard, a occulté l'étape des audiences publiques du BAPE en valorisant l'urgence de faire une annonce, le 7 avril, et en présentant un tracé dont les calculs d'emprise de la route ont été arrangés pour s'y soustraire. Le possible recours à une injonction des tribunaux est aussi envisagé, a-t-on appris en conférence de presse.

Tolé contre le nouveau tracé de la côte

Presse Canadienne
QUÉBEC

On ne verra plus le fleuve en descendant la nouvelle côte des Éboulements à l'été 1999, mais, à la place, un mur de béton. Dans le projet du ministère des Transports, la route sera en effet élargie à quatre voies, séparées par un mur de béton plus haut que le toit d'une voiture, sur une distance d'un demi-

kilomètre dans la courbe fatidique. « On massacre un paysage côtier qui aurait pu être sécurisé sans détruire la valeur touristique et économique qui s'y rattache », déplore le professeur Pierre Larochelle, de l'université Laval, porte-parole du Conseil des monuments et sites du Québec.

Le ministère des Transports définit ce paysage et se comporte comme un entrepreneur sans scrupules.

pule, dénonçaient hier le conseil et deux autres organismes soucieux de préserver un patrimoine menacé.

Les organismes qui joignent leur voix au conseil sont l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) et le Regroupement pour la protection de St-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements.

Ces organismes exigent que le

ministre de l'Environnement, Paul Bégin, fasse respecter la loi qui oblige que des audiences publiques aient lieu pour tout projet routier dont l'emprise totale (route, accotement et talus) dépasse les 35 mètres.

A défaut d'obtenir des audiences, ces organismes n'excluent pas la possibilité de demander une injonction pour forcer le gouvernement à respecter sa loi.

Presse 0104/48

ÉBOULEMENTS

La côte restera une menace

Le syndicat des ingénieurs du gouvernement critique... le gouvernement

MICHEL CORBEIL
Le Soleil

23/05/98

■ QUÉBEC — Refaite selon le tracé choisi par le gouvernement, la côte des Éboulements, dans Charlevoix, continuera de représenter une menace à la sécurité, même s'il y a des solutions de rechange plus économiques.

C'est l'accusation lancée, hier, par les représentants de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec. Elle a réclamé à son tour que le Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) soit saisi du dossier.

Dans un communiqué, l'Association critique la solution du ministère des Transports, pour créer une route où s'est produite une tragédie, l'automne dernier, ayant coûté la vie à 44 personnes, lorsqu'un autobus a fait une embardée dans un virage.

Le syndicat soutient que le nouveau parcours « n'inclut pas une zone de transition favorisant le ralentissement des véhicules. Cela fera en sorte de déplacer le problème de sécurité vers le bas de la côte, à l'entrée du village. Il est connu que les automobilistes accélèrent en ligne droite sous l'effet d'un faux sentiment de sécurité. Faudra-t-il des accidents au village pour que le message soit entendu? »

En entrevue, le président de l'Association, Pierre Sirois, soutient que « la solution n'est pas complète. Il reste un problème de sécurité. »

Le syndicat estime que les correctifs pourraient être faits pour une facture moindre que les 8 millions \$ prévus. « Il y aurait des solutions plus économiques, avance M. Sirois. On ne peut le quantifier parce que nous n'avons pas les études. »

Si l'on va sur la place publique pour émettre ses commentaires, c'est que le syndicat ne se

sent pas écouté par son employeur. M. Sirois rappelle qu'en 1995, un rapport des ingénieurs du gouvernement préconisait des améliorations, rapport qui a été « tablé ». « Si les recommandations avaient été suivies, est-ce que les événements se seraient produits? », se demande à haute voix M. Sirois. On peut le penser sans l'affirmer de façon certaine. »

« Il y aurait des solutions moins chères »

Le président du syndicat indique aussi que l'application des règlements en matière de sécurité routière apparaît déficiente. Mais, pour ce qui de refaire la côte des Éboulements, c'est l'intervention du BAPE qui s'impose pour trouver la meilleure solution, poursuit-il.

L'Association déplore que, « sous prétexte d'urgences qui n'en sont pas, (le gouvernement ait) la tendance accrue à contourner l'outil de consultation que s'est donné le Québec ». Il donne l'exemple des autorisations gouvernementales à Hydro-Québec pour aménager des lignes de transport d'énergie, permissions accordées après avoir écarté le BAPE de la discussion.

Selon M. Sirois, le réaménagement du boulevard Sainte-Anne constitue un bon exemple de cette nouvelle orientation. Selon lui, en raison de l'expropriation de terrains, des audiences publiques auraient dû être convoquées. En outre, comme pour le tracé de la côte des Éboulements, l'Association est convaincue que le gouvernement paie trop cher pour mener le projet à terme, cette fois, au chapitre de la surveillance des travaux.

LES ÉBOULEMENTS

Transports Québec a dormi sur la « switch »

DENIS GAUTHIER

Collaboration spéciale

14/05/98 H1
Sud
CLERMONT — Le ministère des Transports a été alerté de problèmes possibles dans la Grande Côte des Éboulements par un rapport interne produit en 1995 et qui a pris le chemin des tablettes parce que certaines recommandations qu'il contenait ont été jugées sans intérêt ou trop avant-gardistes par les gestionnaires responsables du dossier.

C'est ce qu'a révélé hier, Luc Bergeron, le directeur de la région de Québec pour le ministère des Transports alors qu'il témoignait devant le coroner Luc Malouin. Le dévoilement de l'existence de ce rapport a ouvert une brèche dans l'argumentation soumise depuis le début de la semaine à l'effet que la Grande Côte des Éboulements était passée à travers les mailles du filet parce qu'il n'y avait eu à peu près pas d'accidents enregistrés dans le secteur au cours des dernières années.

C'est une plainte d'une résidente de la Grande Côte révélant que son entrée privée servait parfois de lit d'arrêt à des véhicules en détresse qui a été l'élément déclencheur du rapport. Un ingénieur contractuel a été mandaté pour analyser divers correctifs à apporter à la Grande Côte. La forte odeur de freins brûlés l'a mis sur la piste de problèmes de freinage de la part des usagers. Le rapport suggérait la construction d'un lit d'arrêt et d'une aire de vérification des freins, une meilleure signalisation et l'instauration d'une limite de vitesse plus basse pour les véhicules lourds. « Certains éléments ont jeté du discrédit sur le rapport, notamment le lit d'arrêt que l'auteur situait à gauche de la route », explique M. Bergeron, en disant que cette solution, sur une route où souvent les automobilistes circulent souvent en peloton, laissait extrêmement perplexe.

Le coroner Malouin relève pour sa part que la construction d'une aire de vérification des freins et une signalisation accrue n'auraient coûté que 100 000 \$. « Elles auraient peut-être pu permettre de sauver 44 vies le 13 octobre », avance-t-il. M. Bergeron se dit d'un avis contraire. Avec deux accidents en cinq ans enregistrés dans le secteur, l'aire de vérification des freins n'apparaissait pas comme une priorité. Le ministère a préféré regarder du côté de Petite-Rivière pour l'implantation d'un équipement de ce type. Le coroner Malouin termine en évoquant cette occasion ratée par le ministère d'améliorer la sécurité dans la Grande Côte.

L'avenir de la grande côte divise les Éboulements

KARINE GAGNON

Une coalition d'intervenants réclame la tenue d'audiences publiques avant que soit déterminé le nouveau tracé de la grande côte des Éboulements, où plusieurs personnes sont mortes, l'automne dernier, quand l'autocar dans lequel ils prenaient place a plongé dans un ravin. On rejette ainsi la proposition du ministère des Transports qui, croit-on, va défigurer le paysage et coûter beaucoup trop cher.

Le maire de Saint-Joseph-de-la-Rive, Pierre Tremblay, est de cette coalition. Il avait pour-ant insisté, au moment du drame, sur l'importance pour le gouvernement d'intervenir rapidement. «J'ai peut-être mal réagi, mais c'était sous l'impulsion du moment, à-t-il fait valoir. Aujourd'hui, lorsque je vois le projet proposé, je pense qu'il y a une meilleure solution.» Et ils sont plusieurs de cet avis. La conférence de presse regroupait, hier,

des représentants de Saint-Joseph-de-la-Rive, de l'Union québécoise pour la conservation de la nature, du Conseil

des monuments et sites du Québec, de la Réserve mondiale de la biosphère de Charlevoix et de l'Association touristique régionale. Voilà ce que pense Antoine Deschênes, maire des Éboulements, de possibles audiences publiques.

Joint à son domicile, le maire des Éboulements dit demandant «si le

Les Éboulements en désaccord

«Il ne faut pas s'enfarger dans les fleurs du tapis en demandant «si le



Photo Les Archives Daniel MALLARD
Le maire de la municipalité des Éboulements, Antoine Deschênes, s'oppose vivement à l'idée d'audiences publiques. plutôt s'inquiéter des gens et de la santé pour la sécurité des du tourisme.

Défini 27/02/88 N. Vives inquiétudes aux Éboulements

Québec (PC) — Le respect de l'environnement, «des paysages culturels et de leur valeur identitaire», devra être au centre des préoccupations du ministère des Transports lorsque viendra le temps d'effectuer les travaux indispensables visant à rendre plus sécuritaire la côte des Éboulements, où ont péri 44 personnes dans le terrible accident d'autocar du 13 octobre dernier. Le Comité touristique de Saint-Joseph-de-la-Rive, le Conseil des monuments et sites du Québec (CMSQ), des représentants du Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements et de l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) se sont unis, hier, pour exiger un tracé qui, tout en étant sécuritaire, tiendra compte du paysage, des citoyens et de leurs biens. Dans une longue lettre qu'il a fait parvenir au maire des Éboulements, Antoine Deschênes, le ministre des Transports Jacques Brassard tente de rassurer tout le monde en affirmant que son ministère poursuit ses analyses des solutions possibles pour améliorer la sécurité et qu'aucune n'est encore définitive.

CÔTE DES ÉBOULEMENTS

Un projet profondément destructeur

Yvon Gauthier

L'auteur est médecin à Montréal

Soliel 26/05/98 HM

(Lettre à M. Jacques Brassard, ministre des Transports)
Vous avez tenu promesse, dites-vous : un projet de route qui répondrait aux normes de la sécurité publique et qui ne détruirait rien d'un environnement précieux et fragile. Pourtant, quand on le considère de plus près et qu'on découvre tout ce qui se cache sous l'enveloppe de velours, on s'aperçoit qu'à peu près tous les inconvénients du premier projet existent toujours (sans, heureusement, les nombreuses expropriations d'anciennes maisons) et qu'il s'agit toujours d'un projet grandiose, profondément destructeur d'un environnement fragile, démesuré en regard du problème présenté, et extrêmement coûteux dans le contexte actuel des coupures budgétaires.

Il est certain que des accidents aussi dramatiques et douloureux que celui d'octobre 1998 ne doivent pas se répéter. Vous pourriez pourtant attendre les conclusions de l'enquête du coroner avant de prendre une décision aussi lourde de conséquences. Il est déjà assez évident, à partir des témoignages entendus, que la principale cause de cet accident se situe au niveau d'un autobus mal entretenu et qui avait déjà des freins très endommagés au moment de s'engager dans la Grande Côte. Vous pourriez donc d'abord forcer les autobus qui viennent dans Charlevoix à être munis de « Jacob », cette technologie qui les force à descendre une pente abrupte à petite vitesse.

Une fois ces décisions prises, vous avez résolu le problème, M. le ministre. Pourquoi, arrivé sur ce plateau magnifique des Éboulements centre, avez-vous besoin de traverser ce ravin profond et extrêmement fragile, où coule la rivière du Seigneur, et ainsi de briser un des sites encore sauvages du plateau ouest des Éboulements ?

À quels titres puis-je vous faire ces commentaires ? D'abord, à titre de propriétaire sur ce plateau ouest depuis 35 ans. À titre aussi de propriétaire qui s'est constamment efforcé, avec ses voisins, de conserver le caractère agricole et rustique de ce plateau.

Jour J aux Éboulements

Brassard dévoile le nouveau tracé de la côte mortelle

DENIS GAUTHIER

Collaboration spéciale

■ **LES ÉBOULEMENTS** — Le ministre des Transports, Jacques Brassard, dévoilera ce matin, aux Éboulements, le scénario dessiné par ses fonctionnaires pour la reconfiguration de la Grande Côte, qui a fait 44 morts dans la tragédie d'autocar du 13 octobre.

Lors d'une rencontre où tous les résidents de la localité sont invités, le ministre devrait mettre sur la table un projet de 9 millions \$, qui aura pour effet de ramener la pente autour de 12 degrés, tout en éliminant la courbe trop serrée où l'autocar d'Autobus Mercier a quitté la route le lundi de l'Action de grâce. C'est pratiquement au même endroit qu'un autre autobus, en 1974, était sorti de la route avec un triste bilan de 14 morts.

La proposition de M. Brassard ne nécessitera aucune expropriation, un point sur lequel les citoyens des Éboulements se sont montrés particulièrement chatouilleux. Les travaux touchant la portion allant du milieu de la côte vers le sommet se dérouleront presque entièrement dans le lit de l'emprise actuelle. Ils serviront à adoucir les courbes alors que d'importants déblaiements devraient ramener la pente à un niveau se rapprochant des normes.

C'est dans le bas de la côte que le ministre propose une déviation de 700 mètres en terrain boisé. Il faudra construire un pont pour enjamber la rivière des Seigneurs, alors qu'au pied de la côte, on a prévu un lit d'arrêt afin d'assurer le maximum de sécurité.

En proposant moins de un km de nouvelle route, M. Brassard évite d'avoir à soumettre son dossier au Bureau des audiences publiques environnementales (BAPE), une procédure qui ne lui aurait pas permis de livrer la nouvelle côte pour le début de l'été 1999, tel qu'il s'y était engagé aux lendemains de la tragédie. En tant qu'ex-

ministre de l'Environnement, il aurait été mal venu de tenter de contourner les règlements qu'il était lui-même chargé de faire accepter, parfois à contrecœur, par ses collègues.

Les citoyens des Éboulements attendent avec impatience la proposition du ministre. Le maire, Antoine Deschênes ne cache pas que la population a hâte d'en finir avec cette question, qui hante les élus locaux depuis plus de 20 ans. Les responsables de l'Assemblée des citoyens de la côte des Éboulements, qui ont été consultés lors de l'élaboration des plans, croient que le scénario rencontre les objectifs des résidents.

L'empressement du gouvernement à régler cette question ne fait toutefois pas l'unanimité. Le maire de Saint-Joseph-de-la-Rive, Pierre Tremblay, et certains groupes de pression, estiment que le projet devrait être soumis à l'examen du BAPE, et que le secteur choisi pour corriger la côte comporte certains risques de glissement de terrain.

M. Brassard a dû reporter la rencontre inscrite initialement au calendrier le 27 mars parce qu'il n'était pas entièrement satisfait de la dernière proposition de ses fonctionnaires.

Pour ralentir la circulation montant la côte, ces derniers avaient dessiné un petit déhanchement de la route qui mordait sur la batture du Saint-Laurent, une option qui ne plaisait pas au ministre. Dès décembre, quand il avait présenté les choix de corridors, les élus régionaux lui avaient clairement indiqué qu'il était hors de question de toucher au Saint-Laurent.

Le ministre évite les audiences publiques du BAPE

Éboulements: une coalition d'opposants défend sa solution

GILLES NORMAND
du *Bureau de La Presse*, QUÉBEC

Tandis que les fonctionnaires du ministère des Transports planchent sur un projet de route menant à Saint-Joseph-de-la-Rive, pour éviter que se reproduise un accident du genre de celui qui a causé 44 décès en octobre 1997, une coalition d'opposants propose une autre solution estimée moins coûteuse et moins dommageable pour l'environnement.

Cette proposition, que le ministre Jacques Brassard a refusée, se limiterait à trois interventions du ministère sur la côte actuelle, appelée Grande Côte : abaisser celle-ci en creusant sa partie haute ; aménager un lit d'arrêt et une ou deux sorties d'urgence au niveau du plateau, à droite ; élargir le dernier tournant d'une dizaine de mètres vers l'extérieur.

Cette hypothèse de travail aurait, selon ceux qui la proposent, le mérite d'éviter toute expropriation et limiterait les dommages à l'environnement. Elle a aussi le mérite d'engendrer des coûts d'au plus un million de dollars, alors que le tracé retenu par le ministère et par Jacques Brassard représenterait une injection de près de 10 millions.

La coalition d'opposants a fait part de sa proposition au premier

ministre Lucien Bouchard dans une lettre en date du 23 mars. Elle invitait également M. Bouchard à agir pour éviter que le ministère des Transports soit juge et partie dans cette affaire et elle demandait la tenue d'audiences publiques du BAPE.

« Cette question ne concerne pas seulement les citoyens des Éboulements, mais également la population de Saint-Joseph-de-la-Rive et la population du Québec dans son ensemble », soulignent les signataires, qui reprochent au ministre Brassard de n'avoir discuté de cette question qu'avec les autorités des Éboulements et avec le comité de citoyens Accès, des Éboulements également.

Cette coalition formée de la comédienne Johanne Côté, du Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements, du Conseil des monuments et sites du Québec, de l'Union québécoise pour la conservation de la nature, de la Réserve mondiale de la biosphère, de l'Association touristique régionale de Charlevoix et du maire de Saint-Joseph-de-la-Rive, Pierre Tremblay, continue d'insister pour qu'il y ait un débat public sur cette question.

Le 25 mars, deux jours après la lettre envoyée à M. Bouchard, le

ministre Brassard reportait au 7 avril le dévoilement de la solution, qu'il privilégie, qui était prévu pour le 27 mars. On ne sait toutefois, tant au cabinet du ministre que chez le premier ministre, qu'il y ait quelque rapport entre cette décision et la lettre de la coalition.

M. Brassard a expliqué au maire Antoine Deschênes, des Éboulements, et aux représentants du comité de citoyens Accès, les motifs de ce report : « Nous travaillons toujours sur le tracé qui a fait l'objet d'un consensus lors de notre rencontre du 15 janvier dernier. (...) La proposition que j'ai reçue de mes fonctionnaires ne me satisfait pas pleinement. Je leur ai donc demandé de me fournir plus de détails quant aux questions de sécurité routière qui nous préoccupent tant (...). Dans ce contexte, je préfère reporter notre rencontre de quelques jours afin de raffiner le tracé dans l'ouest de la côte. »

Le tracé que pilote le ministre Brassard comporte la construction d'un deuxième pont au-dessus de la rivière du Seigneur, et la construction d'une deuxième route dans un secteur boisé « très fragile écologiquement en raison de l'instabilité des sols », soutient le Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements.

Dilemme aux Éboulements

À Saint-Joseph-de-la-Rive, des voix s'élèvent afin de protéger la Grande Côte contre un projet «d'autoroute» pour les autobus

L'autoroute du Seigneur qui coule vers les Éboulements est encaissée dans un ravin aux parois d'argile et est franchie depuis trois siècles par un pont discret. Elle descend la montagne vers le moulin du Régime français à son embouchure et le village de Saint-Joseph-de-la-Rive, un fragile équilibre remis en cause par l'autobus fou qui a manqué de freins. Les riverains craignent qu'il leur impose en vitesse une autoroute pour les autobus, qui passent en trombe dans le village avant un tour d'enfer à l'île aux Coudres.

JEAN CHARTIER
LE DEVOIR

«A

vec le pont qu'ils veulent construire sur la route du Seigneur, ça va rentrer dans le village à 100 kilomètres à l'heure, quasiment en ligne droite. Les accidents vont déménager chez nous. Ça va boucher dans le village. Ils vont freiner au gré d'un triangle.

Le maire de Saint-Joseph-de-la-Rive, Pierre Tremblay, n'apprécie pas du tout l'arrivée des autobus. Son village est construit en bas du paysage, au pied de la Grande Côte. Une vingtaine de maisons patrimoniales sont bâties en son creux, au bord de la Grande Côte, le chemin du Plateau qui la croise à une hauteur de 400 mètres.

Pierre Tremblay, au bord de l'estuaire, dit que le village est un descendant du premier seigneur, mais aussi Pierre Tremblay. Il craint cette route projetée dans une zone interdite de construction. «On ne veut pas de mouvement de terrain, dit-il. On ne veut pas de mouvement de terrain à Saint-Joseph-de-la-Rive. On veut une route d'urgence. Ça fait beaucoup de béton prévu dans une zone interdite de la bouillie.

Environnement de la grande rive à l'ouest d'une montagne, la Grande Côte, la prudence avait prévalu au moment de la construction du chemin, au XVIII^e siècle. «La structure du village était en relation précaire entre le tracé des routes et les milieux naturels», explique l'architecte Pierre Larochelle, professeur à l'École d'architecture de Québec sur la morphologie des milieux construits.

Un tracé de la route au lieu le plus facile d'accès et on s'est adapté à la courbe naturelle du terrain dans le respect de la nature. Cela ne s'est pas fait tout d'un coup. «Le tracé du milieu naturel est un tracé spontané, un chemin de campagne qui suit le profil de la culture du bûcher, comme sur la côte de Saint-Joseph de la Côte d'Or», explique Pierre Larochelle, qui considère la situation pour le Conseil des monuments historiques de Québec.

Les ingénieurs du ministère des Transports envisagent un projet de trois ou quatre millions de dollars qui écraserait la route et la traverserait à 75 mètres de hauteur sur ses 100 mètres de largeur, pense-t-on. Cela inquiète particulièrement le village de résidents du chemin du Plateau, qui possèdent presque toutes des maisons patrimoniales.

La côte amalfitaine

Grand architecte, c'est que le ministère ne considère la population que des vues en plan de la pente, dit-il. C'est tout ce qui compte pour eux, dit-il. Cela seul compte aux ingénieurs, comme s'il s'agissait seulement de construire une autoroute alors qu'il y a un problème d'habitat qui réside sur une route secondaire et patrimoniale.

Les gens ne protestent pas trop parce qu'au début on parlait de route d'urgence et que ce nombre a été réduit à zéro. L'opposition a donc diminué dans le village. Mais les dangers causés au paysage exceptionnel menacent les habitants de la côte.

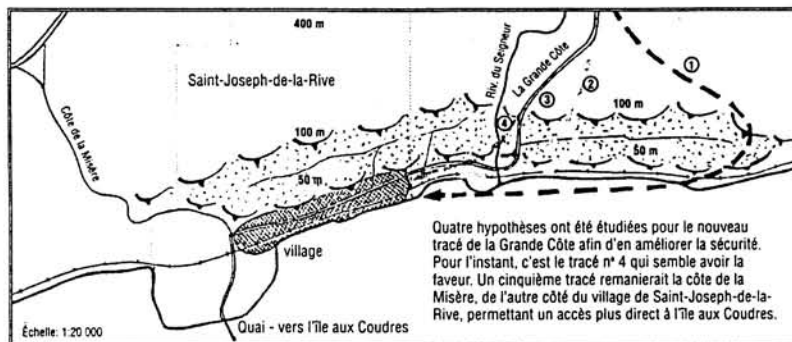
Le professeur de l'École d'architecture de Québec rappelle que, le long de la côte amalfitaine, au sud de Naples, les maisons sont en lacet. «Cette côte est pleine de pentes fortes et raides, mais on ne condamne pas pour autant les villages en lacet. Et on ne construit pas pour autant des bretelles d'autoroute comme on a fait sur la falaise de Québec.

Martin Desgagnés, originaire des Éboulements et ar-



PHOTO PIERRE LAHOUD, EXTRAITE DE CHARLEVILLE, PAYS ENCHANTE DE JEAN DES GAGNIERS, PUL
Le village de Saint-Joseph-de-la-Rive et le plat du des Éboulements.

LE NOUVEAU TRACÉ DE LA GRANDE CÔTE



chitecte-paysagiste pour le magazine *Franc vert*, dit que la composition du sol est très instable dans la côte. «Si on déboise pour la route et si on fait des remblais, se demande-t-il, quel va être l'impact sur la rivière dont le ravin a de 20 à 33 mètres de profondeur?»

Les 18 tracés

À la suite de la rencontre de décembre avec le ministre Brassard, 18 tracés ont été considérés par les ingénieurs. Le tracé ouest a finalement été rejeté parce que la route y était encaissée dans la falaise et qu'on aurait dû exproprier onze propriétés patrimoniales. On s'est alors replié sur le tracé le moins dommageable, mais cela n'est pas suffisant, considère-t-on.

Le manoir de Sales Laterrière, dont la partie la plus ancienne remonte à 1811, reste debout à l'entrée de la côte, tout en haut. Il est aujourd'hui la propriété des frères du Sacré-Cœur, qui y tiennent une colonie de vacances pendant l'été. Plusieurs maisons du XIX^e siècle se tiennent au bord de la Grande Côte, notamment la maison Auger, la plus vieille maison entre Baie-Saint-Paul et La Malbaie, qui remonte aux années 1720.

Éric Gourdeau, conseiller économique de René Lévesque avec Michel Bélanger au moment de la nationalisation de l'électricité et résidant des Éboulements, met de l'avant une solution qui aurait empêché deux catastrophes et qui n'impliquerait pas un dommage au milieu patrimonial.

«C'est une côte qui est très bien faite, dit-il. Vous savez, ce n'est pas d'aujourd'hui que le lieu est populaire. Les autobus passent là par centaines. C'est beau et large et ils n'ont pas détruit le paysage quand ils ont construit la route. Mais ils

auraient dû prévoir un arrêt d'urgence possible et un belvédère pour regarder le paysage.»

La solution Gourdeau

Éric Gourdeau propose que l'on construise un lit d'arrêt à la hauteur de 43 mètres, sur la droite, en descendant, en cas d'urgence. «Du sable comme dans des sables mouvants pour arrêter les véhicules mal pris.»

En haut de la côte, il préconise un rabaissement de 20 mètres de la route par creusement et, après les deux bacs de sable d'urgence à mi-chemin sur le côté, au dernier tournant en bas, il propose en quelque sorte un élargissement vers l'est en enlevant 20 mètres sur la petite colline.

L'autobus qui descendait sa course folle en octobre dernier est tombé sur les piliers de ciment du pont du CN au fond d'un ravin d'une dizaine de mètres. L'ingénieur et économiste rappelle qu'il n'y a eu que deux accidents en 20 ans à cet emplacement, même si 1000 autobus y passent par année. Si quelqu'un a une attaque cardiaque, que fait-on? s'est-il demandé. C'est à partir de cette réflexion qu'il met de l'avant l'idée d'un lit d'arrêt à mi-chemin. Il pense qu'il devrait y avoir un belvédère en supplément, car les gens s'arrêtent de toute façon et que c'est dangereux actuellement.

«Quand les camions allaient manquer de freins, il est arrivé à quelques occasions qu'ils empruntent le chemin de travers de Mme Tremblay, à peu près à cet endroit-là, [NDLR: au lit d'arrêt proposé] pour ralentir leur allure.»

Claire Mead, membre de l'Union québécoise pour la conservation de la nature, habite sur le chemin du Plateau des Éboulements. Selon elle, «c'est un accident, ce n'est pas un problème. Il n'y a qu'à faire deux lits d'arrêt.»

ÉBOULEMENTS

La sécurité ne doit pas faire fi de l'environnement

PIERRE APRIL

Presse canadienne

■ QUÉBEC — Le respect de l'environnement, « des paysages culturels et de leur valeur identitaire », devront être au centre des préoccupations du ministère des Transports lorsque viendra le temps d'effectuer les travaux indispensables visant à rendre plus sécuritaire la côte des Éboulements, où ont péri 44 personnes dans le terrible accident d'autocar du 13 octobre dernier.

Le Comité touristique de Saint-Joseph-de-la-Rive, le Conseil des monuments et

sites du Québec (CMSQ), des représentants du Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements et de l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) se sont unis, hier, pour exiger un tracé qui, tout en étant sécuritaire, tiendra compte du paysage, des citoyens et de leurs biens.

« Nous croyons qu'il est important de sécuriser la côte, a expliqué la présidente du Comité touristique M^{me} Diane Dufour, mais que cela peut se faire sans tout chambarder, les gens, la faune, la flore, les maisons, le patrimoine, la beauté. »

L'UQCN pour sa part recommande au ministère des Transports d'agir sans précipitation et sans improvisation en se contentant d'un projet « qui pourrait être coûteux aussi bien au plan financier qu'environnemental ».

François Hulbert, responsable du dossier à l'UQCN, estime que s'il faut améliorer la sécurité, « cela n'exclut pas l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie des résidents ».

« La procédure d'étude d'impact et d'audience publique, a précisé M. Hulbert, par le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) est le meilleur outil afin de réaliser un arbitrage entre les intérêts sociaux et environnementaux. »

Le Conseil des monuments convient lui aussi qu'il faut améliorer la sécurité de la côte des Éboulements, mais il est très inquiet devant l'attitude du gouvernement « qui invoque l'urgence » et de ce fait ignore « les mesures normales de contrôle des interventions dans des milieux d'une telle sensibilité et d'évaluation des impacts sur un paysage d'une aussi grande valeur patrimoniale ».

Ce qui est le plus regrettable, selon les environnementalistes et les représentants des Charlevoisiens, c'est qu'on semble vouloir considérer le dossier « comme un problème de voirie, « sans égard pour les paysages culturels hérités et leur valeur identitaire ».

Dans une longue lettre qu'il a fait parvenir au maire des Éboulements, Antoine Deschênes, le ministre des Transports Jacques Brassard tente de rassurer tout le monde en affirmant que son ministère poursuit ses analyses des solutions possibles pour améliorer la sécurité et qu'aucune n'est encore définitive.

« Nous ne ménagerons aucun effort, écrit-il, afin de profiler une nouvelle côte digne de l'exceptionnelle beauté de votre région, joyau de la réserve mondiale de la biosphère. »

La solution définitive sera présentée à la population locale le 27 mars. « D'ici là, note M. Brassard, tout ce qui a pu ou peut se dire, s'écrire ou se véhiculer demeure du domaine spéculatif. »

• LES ACTUALITÉS •

La 19^e version de la Grande Côte

Québec est prêt à sacrifier aux autobus le village de Saint-Joseph-de-la-Rive

Le gouvernement songe à imposer par décret la solution retenue qui suscite la désapprobation de plusieurs

La 19^e version de la Grande Côte, dont le ministère des Transports a accumulé récemment, est «la moins pire» de ses œuvres sur la question. Mais, disent plusieurs citoyens et édiles municipaux, on est loin de la trouvaille du siècle, car elle «sacrifie» aux autobus touristiques le village de Saint-Joseph-de-la-Rive, déjà trituré par une voie ferrée, ainsi qu'une partie de son patrimoine agricole et culturel avec une sorte de piste de luge géante qui nécessiterait, en plus, la construction d'un pont coûteux.

LOUIS-GILLES
FRANCOEUR
LE DEVOIR

Selon l'écologiste de réputation internationale, Pierre Dansereau, il existe une solution de remplacement — et «c'est la meilleure solution» — au projet de Québec de refaire la Grande Côte de Saint-Joseph-de-la-Rive où 44 personnes du troisième âge ont trouvé la mort le 13 octobre dernier.

Cette solution, a expliqué hier au Devoir Pierre Dansereau, qui connaît bien cette région, ses écosystèmes et son patrimoine exceptionnel, c'est de remanier non pas la Grande Côte du côté des Éboulements mais ce qu'on appelle la «Côte de la Misère», située à l'ouest du village et qui mène directement au traversier de l'île aux Coudres. Tout le trafic lourd devrait être obligatoirement dirigé de ce côté, ce qui éviterait la rénovation de la Grande Côte, qui serait ainsi réservée uniquement aux voitures et à la circulation locale.

La Grande Côte, qui fut fatale à deux groupes de personnes en moins d'une

génération, est située à l'ouest de Saint-Joseph-de-la-Rive, du côté des Éboulements. Les centaines d'autobus qui l'empruntent chaque été se dirigent inexorablement vers l'île aux Coudres, un des attraits touristiques majeurs de la région de Charlevoix. En empruntant la Grande Côte, le trafic touristique traverse le petit village de Saint-Joseph-de-la-Rive sur toute sa longueur, où il s'agglutine souvent des heures, y empêchant toute circulation normale et décourageant en réalité souvent les touristes de s'y attarder.

La Côte de la Misère est, pour sa part, située à l'est de Saint-Joseph et elle a l'avantage de descendre la montagne dans un milieu boisé, non habité, ce qui n'est pas le cas des 19 projets de rénovation de la Grande Côte, préparés au cours des derniers mois dans les officines du ministère des Transports du Québec. La plupart de ces projets suscitent la controverse parce qu'ils triturent à des degrés divers le tissu humain, agricole, écologique ou patrimonial en plus de favoriser la congestion du trafic.

Devant la complexité du dossier et

du jeu des influences, le Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements réclame du ministre de l'Environnement et de la Faune, Paul Bégin, qu'il confie le plus rapidement possible le dossier au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Mais du côté de Québec, on entend gérer le dossier à la russe, soit par décret... d'urgence, une technique de gestion de plus en plus prisée au bunker gouvernemental depuis la tempête du verglas!

En effet, le gouvernement Bouchard serait enclin, selon une source digne de foi au MEF, à invoquer l'urgence de la situation au cours des prochaines semaines pour pouvoir échapper aux dispositions de la Loi québécoise de l'environnement, à la Loi sur l'urbanisme (le secteur est zoné à risque en raison des éboulements fréquents) et de la Loi sur la protection du territoire agricole) pour mettre en chantier le projet dès l'été, sans débat public, afin qu'il soit disponible aux promoteurs touristiques et aux automobilistes dès l'été 1999.

Devant l'in vraisemblance d'un des premiers tracés, qui faisait passer la future Grande Côte par-dessus la maison historique de Mgr Félix-Antoine Savard, aujourd'hui propriété du compositeur Gilles Tremblay, l'écologiste Pierre Dansereau s'est permis d'écrire au premier ministre Lucien Bouchard.

«Le paysage de Charlevoix, rappelle M. Dansereau au premier ministre, a été proclamé Réserve de la biosphère par l'UNESCO» il y a des années et le Qué-

bec serait malvenu de triturer ce patrimoine sans réfléchir au moyen d'y créer plutôt un «prototype d'aménagement exemplaire».

Invitant le premier ministre à approcher ce dossier avec une hauteur de vues à la mesure du défi, M. Dansereau ajoute: «Des catastrophes comme celle de Saint-Joseph-de-la-Rive semblent demander des solutions urgentes et il s'ensuit malheureusement une confusion qui favorise des projets inacceptables et même prétentieux. La décision ne saurait être laissée aux instances locales. L'avenir du paysage est celui d'un patrimoine commun qui se trouve fortement menacé par des tracés dessinés à la hâte, et sans consultation compétente.»

Le Québec, poursuit M. Dansereau, a parfois investi dans de véritables «éco-décisions», comme l'aménagement de la Baie-James, en misant sur une approche environnementale très poussée, ce qui a donné un «signal aux entrepreneurs» de dépasser leurs vieilles méthodes.

«J'espère donc, conclut le pionnier de la science de l'écologie, en m'adressant à vous qu'on ne laissera pas des décisions aussi graves aux seuls techniciens de la route.»

La dernière version de la Grande Côte ressemble à une piste de luge géante, aussi rectiligne qu'une autoroute. Ce nouveau chemin couperait en deux, en plus d'enjamber la rivière avec un nouveau pont, une zone agricole abritant des vergers, des maisons patrimoniales et un écosystème unique en raison d'un microclimat exceptionnel.

I
n
r
(
d
ri
ci

g
é
«
B
sc
rr
rr

d
R
di
ce
oi
pi
si
le
l'
Q
pe
ve
rr
ce
si
fo
si
di
19
vi
la
re
et

*Psm 11/02/98
FH HM*

La côte des Éboulements: un groupe réclame des audiences du BAPE

GILLES NORMAND
du bureau de La Presse, QUÉBEC

Le ministre des Transports, Jacques Brassard, est déterminé à faire connaître le 27 mars le tracé de route sur lequel il a arrêté son choix, en remplacement de la côte des Éboulements, à Saint-Joseph-de-la-Rive, où 44 personnes ont trouvé la mort, à la suite d'un accident d'autobus survenu le 13 octobre 1997.

Cependant, divers organismes et personnalités, dont le maire de Saint-Joseph-de-la-Rive, Pierre Tremblay, lui demandent de surseoir à son projet tant qu'on ne connaîtra pas les conclusions de l'enquête du coroner, qui ne débutera que le 9 mars.

Le même groupe, qui a donné une conférence de presse à Québec, hier, réclame également que le BAPE tienne des audiences publiques et que la population soit consultée avant qu'un décret du Conseil des ministres n'autorise les travaux dont on craint qu'ils défigureront le paysage exceptionnel de Charlevoix, région faisant partie, depuis 1988, de la réserve mondiale de la biosphère de l'UNESCO.

Ces organismes et personnalités, rassemblés sous le nom de Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements, sont, outre le maire Pierre Tremblay, le Comité touristique de Saint-Joseph-de-la-Rive, l'Union québécoise pour la conservation de la nature, le Conseil des monuments et sites du Québec, la Réserve mondiale de la biosphère de Charlevoix, l'Association touristique régionale de Charlevoix et le professeur d'architecture Pierre Larochelle, de l'Université Laval. Le groupe a pour porte-parole Bernard Gauthier, des HEC, et la comédienne Johanne Côté.

Tous demandent « que le ministère des Transports n'impose pas un projet final et définitif à la population, mais mette en place un processus rationnel de planification ».

Selon le président-fondateur de la Réserve mondiale de la biosphère de Charlevoix, Yvon Dubé, ex-commissaire du BAPE, le fait que cette région appartienne à cette réserve engage le gouvernement à un respect particulier pour la région et, en ce sens, il se doit de mettre en oeuvre un aménagement exemplaire.

Le regroupement soutient que la façon de procéder du ministre Brassard « ne respecte pas le cadre législatif en vigueur, en particulier les lois sur la protection de l'environnement, sur le zonage agricole et sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire ».

Mercredi, le ministre Brassard indiquait cependant, dans sa lettre au maire de Charlevoix, qu'il maintenait le cap. Après la prise en considération de 18 hypothèses de tracé, le ministère en a retenu quatre, pour finir avec un dernier projet qui permet de limiter et même d'éviter les expropriations d'habitations.

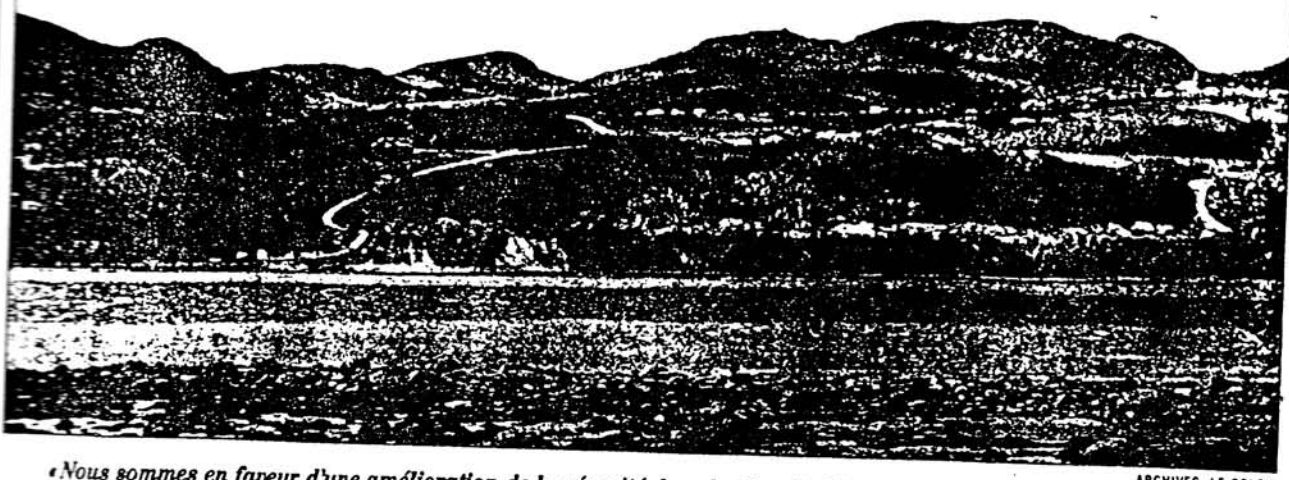
Le moins qu'on puisse dire, c'est que ce projet de correction routière est controversé.

Dans les heures qui ont suivi l'accident du 13 octobre, les autorités et gens du milieu ont fortement insisté auprès du premier ministre Bouchard et de son ministre des Transports pour qu'on refasse le tracé de la côte mortelle. Aujourd'hui, le maire Pierre Tremblay soutient que la côte actuelle « n'est pas dangereuse, mais abrupte ».

Le préfet de la MRC de Charlevoix, Jacinthe B. Simard, croit que l'intervention du ministère est nécessaire, compte tenu des 65 morts violentes survenues à cet endroit en 20 ans.

« On va être obligé de faire quelques sacrifices. Peut-être faudra-t-il sacrifier quelques considérations environnementales pour protéger les vies humaines. Je pense que tant qu'on n'aura pas eu l'annonce officielle du ministre quant à son nouveau tracé, il est bien difficile de conclure que celui-ci ne convient pas », conclut Mme Simard.

LES ÉBOULEMENTS



« Nous sommes en faveur d'une amélioration de la sécurité dans la Grande Côte, mais pas au mépris de nos valeurs fondamentales. Nous devons vivre continuellement avec la cicatrice », souligne un résidant menacé d'expropriation.

ARCHIVES, LE SOLEIL

Le nouveau tracé de la Grande Côte fait peur

Les résidants veulent être consultés avant que leur plus beau paysage ne soit défiguré

DENIS GAUTHIER

Collaboration spéciale

LES ÉBOULEMENTS — Inquiets de voir un de leurs plus grandioses paysages brisé à tout jamais, les citoyens des Éboulements réclament des responsables du ministère des Transports une consultation publique avant d'adopter un tracé définitif pour la reconfiguration de la Grande Côte qui a fait 44 morts le 13 octobre.

Cette semaine, ils ont obtenu de leur conseil municipal une résolution demandant au ministère de respecter les aspects environnemental, social et historique dans le choix de son tracé. Les résidants veulent que les plans leur soient soumis afin d'être en mesure d'évaluer les impacts.

« Nous sommes peut-être en train de défigurer un site exceptionnel. Il y a certainement des solutions moins contraignantes pour assurer la sécurité des usagers de la route », lance, M. François Bergeron, un de ceux qui se considèrent dans la mire du ministère pour les expropriations.

Les résidants du rang des Éboulements-Centre, l'endroit visé par les tracés dévoilés le 9 décembre par le ministre Jacques Brassard, ont fait émet-

dant une consultation publique et ils ont recueilli plus de 700 signatures.

S'il n'y a qu'une dizaine d'expropriations envisagées, dont la plupart toucheraient des parties de terrain seulement, ceux qui se sentent directement concernés n'ont eu aucune difficulté à obtenir la sympathie de leurs concitoyens.

C'est que Les Éboulements est tissé serré et que les citoyens sont jaloux d'un environnement exceptionnel qu'ils cherchent à préserver. Ils ont l'impression que le nouveau tracé de la Grande Côte brisera irrémédiablement le cachet du plateau du centre, ce qui heurte leur sensibilité environnementale.

« Le ministère devra creuser une tranchée de 100 mètres de large pour passer la route alors qu'ailleurs, c'est autant pour les remblais. C'est une intervention majeure », note Jean-François Pilote, un résidant du rang.

Le conseil municipal des Éboulements a donné raison à ses contribuables. « Quand le ministre nous a soumis les plans le 9 décembre, nous n'avons eu que 90 minutes de réflexion. Nous nous sommes entendus sur le corridor, reste maintenant à trouver le meilleur tracé », jette le mai-

ont pour leur part été plus drastiques en réclamant un moratoire sur le projet jusqu'à ce qu'une consultation publique ait lieu. Là aussi, les répercussions de la reconfiguration de la Grande Côte laissent perplexes.

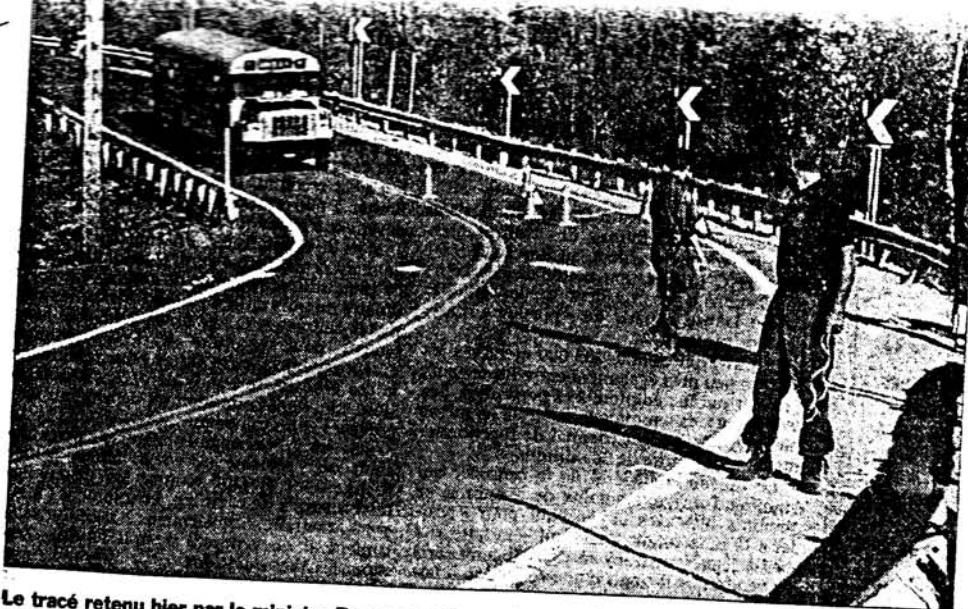
RETARDS

Une consultation demandera plusieurs semaines et il y a fort à parier qu'elle aurait des effets directs sur l'échéancier qui prévoyait le début des travaux pour l'été et la livraison de la nouvelle route au printemps de 1999.

« Nous sommes en faveur d'une amélioration de la sécurité dans la Grande Côte, mais pas au mépris de nos valeurs fondamentales. Nous devons vivre continuellement avec la cicatrice », souligne M. Bergeron.

Les élus doivent rencontrer la semaine prochaine les autorités du ministère pour faire le point sur le travail réalisé au cours du dernier mois. Les techniciens ont effectué des sondages de sol et de l'arpentage. C'est d'ailleurs la pose des piquets qui a fait prendre conscience aux résidants de l'envergure des travaux qui devraient être réalisés. Le maire Deschênes a demandé à des représentants de la population

La Presse, 10 décembre 1998



Le tracé retenu hier par le ministre Brassard et les maires des Éboulements, de Saint-Joseph-de-la-Rive et de l'Île-aux-Coudres, conserve la portion centrale de la route actuelle mais en réduit de la dénivellation de -18 à -12 pour cent.

La côte des Éboulements : un nouveau tracé pour 1999

MICHEL HEBERT
Presse Canadienne,
LES ÉBOULEMENTS

Une route moderne à deux voies séparées par un muret de béton et dont la dénivellation sera considérablement réduite remplacera la Grande Côte des Éboulements où un accident routier a causé la mort de 44 personnes le 13 octobre dernier.

« C'est un vrai cadeau de Noël », s'est exclamé le maire de cette petite municipalité du Charlevoix, Antoine Deschênes, qui venait d'apprendre la nouvelle du ministre des Transports, Jacques Brassard.

Après une rencontre de quelques heures avec les élus municipaux des localités environnantes, le ministre Brassard a annoncé que les travaux de reconfiguration de la Grande côte coûteront au bas mot six millions et qu'ils devront être complétés avant le début de la saison touristique de l'été 1999.

Les travaux commenceront dans « quelques mois », a promis M. Brassard. Il ne reste qu'à préciser le

tracé choisi, évaluer précisément les coûts des expropriations et à compléter les études des sols.

Le tracé retenu hier par le ministre Brassard et les maires des Éboulements, de Saint-Joseph-de-la-Rive et de l'Île-aux-Coudres, conserve la portion centrale de la route actuelle mais en réduit de la dénivellation de -18 à -12 pour cent. Une pente à idéalement un pourcentage de dénivellation de -6 pour cent. Mais cela est impossible à réaliser dans le Charlevoix où la géographie est fort accidentée.

Une halte routière sera aménagée en haut de la côte et permettra aux touristes d'admirer le panorama. L'aire de vérification des freins existante sera intégrée à la nouvelle route. Celle-ci sera construite selon un concept moderne : les véhicules circuleront sur deux voies dont l'une sera plus élevée que l'autre ; un muret de béton les séparera. « Ça permet, à 100 pour cent ou presque, d'empêcher les véhicules qui descendent de quitter la chaussée pour entrer en collision avec ceux qui montent », a précisé Henri

Desmeules, du ministère des Transports.

Quatre des dix-huit tracés proposés par ses experts ont été retenus par le ministère. Quatorze ont été rejetés pour diverses raisons dont les plus importantes sont les coûts de construction, les contraintes géographiques et environnementales, les terres agricoles et les expropriations en zones résidentielles.

Les quatre tracés retenus gravitaient autour du parcours actuel de la Grande Côte mais trois d'entre eux ont été mis de côté parce qu'ils impliquaient des travaux majeurs de remblai sur les rives du fleuve Saint-Laurent. Dans un cas, des terres agricoles d'une exceptionnelle richesse auraient été amputées.

L'un des tracés impliquait de nombreuses expropriations dans le village de Saint-Joseph-de-la-Rive, un important pôle touristique régional. D'autres tracés ont été rejetés à cause de l'impact négatif qu'ils auraient eu sur cette partie du Charlevoix que l'ONU a intégré à la « Réserve de la Biosphère ».

La nouvelle route ne fait pas que des heureux

Presse Canadienne
LES ÉBOULEMENTS

La nouvelle de la construction d'une nouvelle route n'a pas fait que des heureux aux Éboulements, hier.

« Il n'y a que les maires qui soient au courant de tout ça. Personne ne nous en a parlé », a lancé Jean-Marie Desnoyers au ministre des Transports, Jacques Brassard, à l'hôtel de ville des Éboulements.

C'est là qu'une poignée de citoyens ont appris que la Grande Côte du village sera bientôt déplacée et qu'au moins huit résidences seront expropriées. Plus d'un ont

exprimé leur mécontentement.

Rouge de colère, M. Desnoyers n'en revenait pas : « Moi, j'ai vécu la toute ma vie, dans la petite maison blanche en bas de la côte. Et là, on me dit que ça se peut que je sois un jour exproprié ».

Le ministre Brassard a répondu que le ministère des Transports avait été constamment en contact avec les conseils municipaux des municipalités de ce secteur et qu'il avait présumé que ceux-ci avaient informé leurs concitoyens de la tournure des événements.

Éric Tremblay, dernier-né d'une cinquième génération de cultivateurs, a eu la frousse, hier. Il regar-

dait un des quatre tracés retenus par les autorités et constatait que l'un d'eux passait au centre de ses terres. « Je n'étais pas au courant. Personne ne m'a parlé de ça. Je viens d'étendre mon fumier et je ramasse là 5000 « balles » de foin par année », disait-il.

La côte des Éboulements sera retracée pour 1999

LES ÉBOULEMENTS (PC) — Une route moderne à deux voies séparées par un muret de béton et dont la dénivellation sera considérablement réduite remplacera la Grande Côte des Éboulements où un accident routier a causé la mort de 44 personnes le 13 octobre dernier.

« C'est un vrai cadeau de Noël », s'est ex-
primé le maire de cette petite municipalité
de Charlevoix, Antoine Deschênes, qui ve-
nit d'apprendre la nouvelle du ministre
des Transports, Jacques Brassard.
Après une rencontre de quelques heu-
res avec les élus municipaux des locali-
tés environnantes, le ministre Brassard
a annoncé que les travaux de reconfigu-
ration de la Grande côte coûteront au-
tours de 6 M\$ et qu'ils devront être com-
mencés avant le début de la saison touris-
tique de l'été 1999.

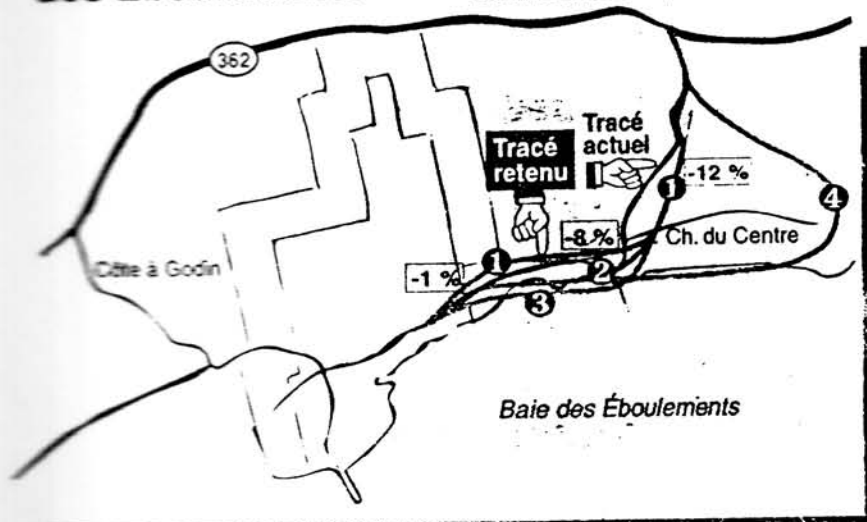
Les travaux commenceront dans « quel-
ques mois », a promis M. Brassard. Il ne
peut qu'à préciser le tracé choisi, évaluer
précisément les coûts des expropriations

et de 6 pour cent. Mais cela est impossible à ré-
aliser dans le Charlevoix où la géographie
est fort accidentée.

Une halte routière sera aménagée en
haut de la côte et permettra aux touristes
d'admirer le panorama. L'aire de vérifica-
tion des freins existante sera intégrée à la
nouvelle route. Celle-ci sera construite se-
lon un concept moderne : les véhicules cir-
culeront sur deux voies dont l'une sera
plus élevée que l'autre ; un muret de béton
les séparera. « Ça permet, à 100 pour cent
ou presque, d'empêcher les véhicules qui
descendent de quitter la chaussée pour en-
trer en collision avec ceux qui montent », a
précisé Henri Desmeules, du ministère des
Transports.

Un nouveau tracé pour la Grande Côte des Éboulements

Quatre tracés ont été soumis à des
études de faisabilité : le ministère des
Transports a retenu le tracé n°1 pour
rendre plus sécuritaire la Grande Côte
des Éboulements, dans Charlevoix.



Les trois autres projets ont été abandonnés en raison de la zone
de remblai qu'ils nécessitaient sur le bord du fleuve Saint-Laurent

Source: ministère des Transports

Fabienne Sallin -- (PC)

La côte des Éboulements: un aménagement qui respectera le patrimoine

Bernard Gauthier, économiste, et
Linda-Françoise Menet, urbaniste

À la suite de l'occident des Éboulements, le 13 octobre, certains représentants locaux, le ministre des Transports ainsi que le premier ministre du Québec ont proposé d'envisager la construction d'une nouvelle route d'accès au village de Saint-Joseph-de-la-Rivière afin d'éviter la répétition d'une semblable tragédie. Après deux accidents majeurs au même endroit, on ne peut en effet éviter de réévaluer le tracé actuel de la route de la grande côte des Éboulements.

Nous croyons que le processus de sélection doit s'appuyer sur une démarche

concertée qui tiendra compte des potentiels et contraintes du site, des besoins réels des municipalités et de la sécurité des voyageurs ainsi que des caractéristiques spécifiques de la région et de l'environnement. Il serait doublement tragique qu'une nouvelle route conçue pour donner accès à cet environnement unique et ce paysage exceptionnel vienne trahir irrémédiablement ce paysage. Avant de planifier la construction d'une troisième route d'accès au village, il convient de considérer les potentiels qu'offrent les accès actuels et de tenir compte des contraintes du milieu, notamment la fragilité de cet incomparable paysage naturel.

La « grande côte » devrait prioritairement être réaménagée afin de la rendre

plus sécuritaire. De façon à réduire la déviation et la vitesse des véhicules, le tracé de la route pourrait serpenter la montagne en empruntant l'ancien tracé de la route. Comme il a déjà été suggéré, la route devrait être également pourvue de sorties d'urgence, du type bacs de gravier.

En ce qui a trait à la côte ouest du village, il faudrait examiner la possibilité de la réaménager afin de la rendre plus propice au flot croissant de circulation de villégiature, de même qu'aux autobus et poids lourds. La côte ouest pourrait même devenir l'accès principal au village de Saint-Joseph-de-la-Rivière. Une telle conversion présenterait des effets positifs évidents :

— Un nouveau tracé serpentant

secteur aurait peu d'impact sur des résidences ou des plateaux agricoles, puisqu'on en retrouve peu ou pas.

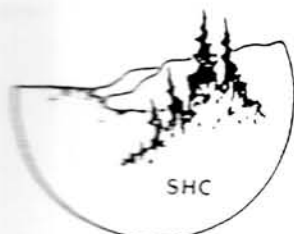
— L'accès direct au traverser de l'île aux-Coudres que permet la côte ouest permettrait de réduire grandement les effets néfastes de la circulation de transit tant sur les infrastructures municipales, la villégiature et les conditions de sécurité des habitants de Saint-Joseph-de-la-Rivière.

— Cette réduction du flot de la circulation de transit, qui emprunte présentement la petite route du village sur toute sa longueur, permettrait à la municipalité de songer à planifier l'utilisation des berges à des fins récréatives et environnementales, accès sur la communauté plutôt que sur la circulation de

transit. Au-delà de ces quelques propositions de réaménagement des côtes estuariennes, dont les éléments d'ingénierie et le sol doivent être examinés plus à fond, la philosophie qui sous-tend cette prise de position est la nécessité de respect de la vocation et du patrimoine de cette région unique au Québec.

Compte tenu des enjeux géographiques, géologiques, environnementaux, historiques et architecturaux de l'aménagement des chemins d'accès à Saint-Joseph-de-la-Rivière, le ministère des Transports doit s'adjoindre les services de spécialistes de l'aménagement et la mise en valeur du territoire; notamment des urbanistes, architectes et architectes paysagistes dans une démarche de planification transparente.

5. Communiqués de presse des différents organismes



La Société d'histoire de Charlevoix

Le Côte des Éboulements, un secteur à préserver pour ses paysages, son histoire et sa valeur patrimoniale

Une étude récente de l'Association Touristique de Charlevoix démontre que le premier aspect qui attire le touriste dans Charlevoix est la beauté des paysages. Préserver cet attrait des paysages de Charlevoix c'est donc favoriser le développement touristique de cette région et cela comporte une valeur sociale et économique majeure pour cette région. Et cela ne doit pas être négligé.

Nous pensons que le projet de réfection de la Côte des Éboulements tel que proposé par les instances gouvernementales met nettement en danger le paysage de ce secteur en érigeant une route qui fracture la beauté des lieux de ce secteur. Cette beauté du paysage de Charlevoix a déjà été entamée par des projets de réfection de routes comme à Saint-Siméon ou par des constructions de ponts comme à Baie-Sainte-Catherine ou à La Malbaie menés par le Ministère des transports du Québec. D'autres projets s'annoncent en plus de celui de la Côte des Éboulements: la réfection de la côte de Petite-Rivière, la modification du tracé routier du beau village de Saint-Irénée et peut-être d'autres encore qui sait...Après toutes ces réfections -mais nous souhaitons sincèrement qu'elles ne se fassent pas- que restera-t-il de la beauté des paysages de Charlevoix? Faut-il sous prétexte de sécurité routière banaliser le cadre traditionnel de cette région de Charlevoix qui a mis plus de trois siècles à s'ériger? Pour nous, comme d'ailleurs le confirme le rapport Malouin, les questions de sécurité routière aux Éboulements comme ailleurs ne trouvent pas toutes leurs solutions dans la réfection des routes. Surtout pas au prix de la destruction des plus beaux paysages de Charlevoix.

D'ailleurs le secteur visé par la Côte des Éboulements est hautement historique. C'est le lieu de peuplement des premiers habitants de la Seigneurie des Éboulements habité depuis 1710. C'est ce site patrimonial, lieu d'origine des familles Tremblay et Gauthier-Gonthier du Québec notamment, que l'on s'apprête à défigurer définitivement. Nous croyons qu'il serait bien plus sage pour le gouvernement du Québec de placer une part financière-qui serait sans doute bien petite par rapport à la somme que l'on projette d'investir dans la réfection prévue de la Côte- dans un projet d'interprétation de l'histoire de ce lieu ce qui n'a jamais été fait. Nous invitons d'ailleurs les personnes intéressées à lire un livre que la Société d'histoire de Charlevoix a publié en 1996 (**Être Seigneur aux Éboulements**) qui démontre toute la valeur historique de ce lieu afin de se convaincre davantage de la pertinence de découvrir l'histoire et le patrimoine de Les Éboulements plutôt que de le saccager.

Notre inquiétude est bien celle de nombreux charlevoisiens. Pas des rêveurs. Pas des décrochés de la réalité. Le pragmatisme n'est pas le seul apanage des constructeurs de route. Il y a un intérêt économique à préserver le paysage de Charlevoix, de cette région que nous aimons. Pour que les touristes s'y rendent en sécurité, mais pour qu'ils continuent d'y retrouver des paysages étonnants et remarquables. Sans quoi pourquoi viendrait-on dans Charlevoix plutôt qu'ailleurs? Préserver les paysages de Charlevoix, c'est aussi préserver l'économie touristique de la région. C'est pourquoi il importe que le projet actuel de réfection de la Côte des Éboulements soit abandonné et que l'on réfléchisse avant d'entreprendre quelque réfection de routes dans Charlevoix en tenant compte de leur impact visuel et de leurs conséquences sur la protection des paysages et de l'histoire de Charlevoix.

SERGE GAUTHIER

Président de la Société d'histoire de Charlevoix



COMMUNIQUÉ

Québec, le 30 mars 1999. Le Conseil des monuments et sites du Québec (CMSQ) réaffirme la nécessité de soumettre le projet de réaménagement de la côte des Éboulements à des évaluations d'impacts sur l'environnement et à des audiences publiques.

Outre le CMSQ et l'UQCN — l'Union québécoise pour la conservation de la nature — de nombreuses personnalités scientifiques et culturelles qui œuvrent dans les domaines de l'aménagement, de l'environnement et de la protection du patrimoine se sont manifestées publiquement pour réclamer l'adoption d'une solution respectueuse du patrimoine naturel et bâti de Charlevoix dans le dossier du réaménagement de la côte des Éboulements.

Charlevoix fait partie depuis 1988 du réseau mondial des réserves de la biosphère de l'Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture (UNESCO). Charlevoix est d'ailleurs la seule région du Québec se mériter cet honneur, qui s'accompagne d'une obligation d'un aménagement exemplaire.

À la lumière des conclusions du rapport Malouin, le ministère ne peut plus invoquer de bonne foi l'urgence pour éluder l'obligation de respecter les exigences des articles 31.1 et suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement, relatifs à l'évaluation et l'examen des impacts de son projet de réaménagement de la côte des Éboulements.

- 30 -

Source : Anne Vallières
Agente de liaison
Comité Avis et prises de position – est du Québec
Tél. : (418) 647 4347
Télec. : (418) 647 6483

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pensez globalement, agissez localement

Pour diffusion immédiate

LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA CÔTE DES ÉBOULEMENTS : À LA LUMIÈRE DU RAPPORT DU CORONER MALOUIN, UNE CONSULTATION PUBLIQUE S'IMPOSE PLUS QUE JAMAIS !

Québec, le 31 mars 1999---En réponse à la position gouvernementale suite au dépôt du rapport du coroner portant sur la tragédie des Éboulements, l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) réitère sa position : que le projet de réaménagement de la Grande Côte des Éboulements fasse l'objet d'une étude d'impact et d'une consultation publique, tel que le prévoit la Loi sur la qualité de l'environnement.

À la lumière du rapport Malouin, qui a souligné de façon explicite que la réfection de la Côte ne faisait pas partie de ses recommandations et qui, par contre, identifiait la déficience du contrôle du transport lourd comme étant la cause de l'accident, l'UQCN exige que le projet du ministère des Transports soit soumis au processus d'évaluation environnementale et d'audience publique afin d'en évaluer la pertinence en regard des objectifs de sécurité et de conservation du patrimoine naturel de la région de Charlevoix.

Pour Denis Bergeron, porte-parole de l'UQCN, «C'est une question de gros bon sens que le projet du ministère des Transports soit évalué et analysé par la population avant que ne soient engagés des travaux qui compromettront irrémédiablement le paysage de cette région».

Quant aux propos du ministre délégué aux Transports, monsieur Jacques Baril, à l'effet qu'«il y a une gang de deux qui s'opposent à la correction de la côte», monsieur Bergeron rappelle que l'UQCN représente près de 4 000 membres individuels et plus d'une centaine d'organismes affiliés. Avec le Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements, qui représente les intérêts de citoyens affectés par le projet, l'UQCN a engagé des recours légaux afin que soit respecté le processus de consultation publique prévu par la Loi sur la qualité de l'environnement.

«Notre objectif n'est pas de s'opposer inconditionnellement à tous travaux de réfection de la côte, mais plutôt d'assurer l'application du processus de consultation publique prévu par la Loi sur la qualité de l'environnement afin de savoir si le projet imposé par le gouvernement est réellement la meilleure option au plan de la sécurité et de la protection de l'environnement» d'ajouter monsieur Bergeron.

L'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) regroupe plus de 100 organismes affiliés et près de 4 000 membres individuels. Elle publie le magazine *Franc-Vert*.

-30-

Source: Denis Bergeron, UQCN (418) 648-2104



Contact:

Monsieur Pierre Sirois, ing.
Président

**Association
professionnelle des
ingénieurs du
gouvernement du
Québec (APIGQ)**
Téléphone (418) 683-3633
Télécopie (418) 683-6878
<http://apigq.qc.ca>
lepont@apigq.qc.ca

Communiqué de presse

CÔTE DES ÉBOULEMENTS

UNE NOUVELLE CÔTE DES ÉBOULEMENTS N'EST PAS LA SOLUTION

Québec, le 31 mars 1999 : L'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ) partage les conclusions dont fait état le coroner Pierre Malouin dans son rapport, notamment en ce qui concerne l'inutilité de la construction d'une nouvelle Côte des Éboulements.

En effet, l'APIGQ est d'avis que la principale raison d'être de la solution mise de l'avant par le Gouvernement Bouchard est politique et ne conduit qu'au gaspillage des fonds publics.

Cette façon de faire confirme une gestion par crise sans vision globale ou à long terme. L'ingénieur Pierre Sirois, président de l'APIGQ rappelle que « les BPC de Saint-Basile-le-Grand, l'incendie des pneus de Saint-Amable, le déluge du Saguenay, le Verglas et plus récemment ce qui s'apparente à une déforestation (L'Erreur Boréale) sont des exemples de ce type de gestion ».

Ce Gouvernement et d'ailleurs les précédents sont sourds aux signaux d'alarme de la population, des groupes préoccupés de la protection de l'environnement et des ses propres ressources expertes, les ingénieurs.

- 30 -

Pour publication immédiate
31 mars 1999

COMMUNIQUÉ

Québec, le 30 mars 1999.

Le projet du ministère des Transports du Québec pour la réfection de la côte des Éboulements : un projet contraire aux règles de l'art

Le projet de réfection de la côte des Éboulements élaboré par le ministère des Transport est un projet coûteux, inutile et contraire aux règles de l'art en matière d'aménagement du territoire et de protection du patrimoine.

- Le projet détruit des structures territoriales héritées qui témoignent des relations historiques d'une société et de ses activités avec le lieu.
- Le projet est destructeur des paysages naturels et culturels : un mur de béton constituera le panorama offert aux usagers de la nouvelle côte.
- Au moment où une tendance en matière de design urbain consiste à procéder à la réfection de voies qui incitent à des excès de vitesse, le tracé de la nouvelle côte, qui présente les caractères d'une autoroute, aura pour effet d'inciter les automobilistes à circuler à très grande vitesse à l'entrée dans le village de Saint-Joseph-de-la-Rive. Par conséquent, la nouveau tracé sera certainement tout aussi dangereux que la côte existante.
- La position du lit d'arrêt à l'intérieur de la courbe le rend inutile à toute fin pratique pour tout véhicule qui serait en perte de contrôle étant qu'il sera forcément entraîné par la force centrifuge en direction contraire.

Bref, il y a toutes les raisons critiquer la validité de ce projet et d'exiger du Gouvernement qu'il respecte les principes de la Loi sur la qualité de l'environnement en vertu desquels le projet devrait être soumis à une procédure d'évaluation des impacts et d'audiences publiques.

Pierre Larochelle, professeur titulaire
École d'architecture
Université Laval

Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

La réfection de la Côte des Éboulements au coût de plus de 14 millions n'est pas la meilleure option : Réactions au rapport Malouin

Québec, le 31 mars 1999. Le *Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements* partage les conclusions du rapport du coroner Malouin en ce qui a trait à l'inutilité de la reconstruction maladroite de la côte des Éboulements et presse le gouvernement à tenir des audiences publiques tel que prescrit par la loi.

Le projet retenu par le ministère des Transports du Québec (MTQ) n'est pas sécuritaire. La construction d'une route en ligne droite sur près de 1.5 km et à 14 degrés d'inclinaison incitera les automobilistes à une vitesse excessive et augmentera les risques d'accident dans le bas de la côte et à l'entrée du village de St-Joseph-de-la-Rive. De plus, un véhicule en perdition dans le haut de la côte aura encore plus de chance de créer un accident majeur en raison de l'absence de lit d'arrêt. (Rappelons que les conclusions du rapport Malouin identifiaient une déficience au niveau des freins et la négligence du propriétaire comme les principales causes de la tragédie du 13 octobre 1997.)

Selon les ingénieurs du projet, d'autres alternatives simples et relativement peu coûteuses permettraient de rendre la côte réellement sécuritaire sans détruire cette région et dilapider les fonds publics. Par exemple, l'installation d'un (ou deux) lits d'arrêt et la correction de la dernière courbe seraient réalisables rapidement et à faible coût (environ 1 million de dollars) et permettrait de rendre la côte sécuritaire sans détruire irrémédiablement cette région, tout en respectant les cadres réglementaires (schéma d'aménagement, zonage agricole, loi sur la qualité de l'environnement).

Selon Bernard Gauthier, porte-parole du Regroupement, « le gouvernement a tout fait pour contourner les lois en manipulant les caractéristiques du projet. De fait, le MTQ a prolongé la longueur du projet, modifié la ligne des hautes eaux en bordure du fleuve, afin d'éviter des

audiences publiques. Le MTQ adopte ainsi le même comportement que dans le dossier de Hertel-des-Cantons. »

Le gouvernement s'apprête à détruire l'un des plus importants sites patrimoniaux du Québec classé biosphère mondiale par l'UNESCO. Les plateaux des Éboulements et la rivière du Seigneur constituent l'un des plus anciens sites d'établissement humain du Québec et classés zone de protection patrimoniale par le Schéma d'aménagement de la MRC de Charlevoix ; de plus le site est zoné agricole et zoné « rouge » par le ministère de l'Énergie et Ressources, c'est à dire une zone de mouvement de terrain élevé. Toutes constructions, en particulier les routes, y sont donc interdites de par le schéma d'aménagement.

Le Regroupement est supporté par au-delà de 50 personnalités québécoises dont Pierre Dansereau, Hubert Reeves, Philys Lambert, Jean-Claude Marsan et de nombreux artistes et scientifiques québécois.

-30-

Personnes ressources: Joanne Côté (514) 849-6548; Bernard Gauthier (514) 495-2277

Yvon Dubé, Président-fondateur, Réserve mondiale de la Biosphère de Charlevoix (418) 668-8013

Fiche technique

La dilapidation des fonds publics : de 3 millions de dollars, le projet est estimé maintenant à 20-25 millions de dollars

- Le 9 décembre 1997, le MTQ dévoilait son projet de reconstruction de la côte des Éboulements sur une distance de 2,6 km qui traversait le plateau Est des Éboulements. Les coûts étaient alors estimés de 3 à 6 millions de dollars.
- Suite à la pression de lobbies proches du gouvernement, le MTQ a modifié son projet le 15 janvier 1998 pour le faire passer sur la rivière du Seigneur et le plateau Ouest des Éboulements dans une zone classée « rouge ».
- Lors du dévoilement officiel du nouveau projet du MTQ le 7 avril 1998, le projet était évalué de 6 à 8 millions de dollars et était prolongé à 4.4 km afin d'éviter les audiences publiques prescrites par la Loi sur la qualité de l'environnement.
- Dans les mois qui suivirent, le projet a été réévalué à 10 millions, ensuite à 12 millions, et finalement à 14 millions aujourd'hui.
- Ces coûts ne comprennent toutefois pas le déplacement de la voie ferrée sur près de 1 km dans les battures du fleuve St-Laurent, la construction d'un belvédère, et les différents coûts supplémentaires (extras) du contracteur. Les coûts du projet s'élèveront donc plutôt de 20 à 25 millions de dollars.

Fiche technique

Les impacts du projet du MTQ

- Les impacts du projet du MTQ seront dévastateurs sur les plateaux des Éboulements et Charlevoix, un territoire classé patrimonial, zoné agricole, classé zone « rouge » (mouvement de terrain fort) et classé par l'UNESCO comme réserve mondiale de la biosphère. Le projet inclus :
- Le déplacement de la voie ferrée sur une distance de 800 mètres dans les battures du fleuve
- Un tunnel de 45 mètres de long et un échangeur au plateau des Éboulements dans une zone classée patrimoniale;
- Une route surélevée à 2 niveaux séparée par un mur de béton de 1,5 mètres de hauteur empêchant les utilisateurs de la route de voir le fleuve;
- La déviation de la rivière du Seigneur et la construction d'un remblai de 130 mètres de large par 30 mètres de haut sur la rivière classée patrimoniale;
- Le remblayage de 2 des 3 cours d'eau de Charlevoix classés patrimoniaux par la MRC de Charlevoix (la rivière du Seigneur et le ruisseau Bonneau);
- La destruction d'une vallée et d'une falaise boisées et des battures du fleuve St-Laurent ;
- L'enlèvement de 35 à 40,000 camions d'argile de la vallée de la rivière du seigneur constituant un impact majeur tant sur la vallée que lors de leur déversement sur des sites voisins.
- La construction de murs anti-éboulis le long de la route en prévision de glissements de terrain dans la zone rouge.

DESTINATAIRES : Affectateurs, chefs de pupitre, journalistes en environnement et aux affaires municipales.

Front commun contre le projet de réaménagement de la Grande Côte des Éboulements

L'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec, l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) et le Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements convient les médias à une conférence de presse, qui aura lieu **le mercredi 31 mars 1999 à 09 h 30 à l'hôtel Loew le Concorde**, afin de faire le point suite au dépôt du rapport du coroner Malouin et de la réaction gouvernementale dans le dossier du réaménagement de la Grande Côte des Éboulements.

Outre les représentants de l'UQCN et du Regroupement, seront présents à l'occasion de cette conférence de presse, le Président de l'Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec, monsieur Pierre Sirois, monsieur Serge Gauthier, Président de la Société d'histoire de Charlevoix, Monsieur Pierre Larochelle, Vice-Président du Conseil des monuments et sites du Québec et monsieur Yvon Dubé, Président-fondateur de la Réserve mondiale de la Biosphère de Charlevoix.

DATE: LE MERCREDI, 31 MARS 1999

HEURE: 9 H 30 AM

OÙ: HOTEL LOEW LE CONCORDE, SALLE PILOT
1225 PLACE MONTCALM, À QUÉBEC

SERONT PRÉSENTS: LES PORTE-PAROLLES DES ORGANISMES
IDENTIFIÉS À LA CONVOCATION.

-30-

Pour plus d'informations: Denis Bergcron,
UQCN (418) 648 2104

Bernard Gauthier
(514) 340-6809

Pour diffusion immédiate

**Projet de réaménagement de la Grande Côte des Éboulements :
non à la «culture du décret».**

Québec, le 18 août 1998—L'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) réitère la pertinence et le bien-fondé de son argument que le projet de réaménagement de la Grande Côte des Éboulements du ministère des Transports fasse l'objet d'une étude d'impact et d'une consultation publique, tel que le prévoient la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) et ses règlements. L'UQCN considère inopportune la demande des élus de Charlevoix de procéder par décret afin que le gouvernement passe outre à ses obligations prévues par la LQE.

Pour Harvey Mead, président de l'UQCN et membre du Cercle des Phénix de l'environnement, «Le gouvernement a déjà assez abusé de la procédure par décret et doit plutôt s'appliquer à respecter ses propres lois dont celles qui garantissent que le public soit consulté sur un projet d'une telle envergure». Au sujet de l'implication de l'UQCN dans ce dossier, monsieur Mead ajoute que «les enjeux reliés à ce projet dépassent largement les seuls enjeux locaux, d'où l'implication d'un groupe comme le nôtre». «Le fait que ce projet modifiera irrémédiablement un milieu reconnu pour sa beauté et sa fragilité justifie d'agir avec prudence, dans le respect de la lettre et de l'esprit de la LQE» de conclure monsieur Mead.

Pour sa part, monsieur Pierre Dansereau, écologiste émérite et également membre du Cercle des Phénix de l'environnement, «les urgences invoquées de même que les pressions économiques et politiques demandent la soumission à un examen plus compétent et objectif. Je puis difficilement admettre que le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) ne soit pas impliqué puisqu'il exerce avec compétence la double fonction de l'évaluation et de la consultation». Pour monsieur Dansereau «considérant le statut de Charlevoix à titre de Réserve mondiale de la biosphère, les enjeux reliés au projet de réaménagement de la Grande Côte ne sauraient être laissés aux seules autorités locales».

Rappelons que le Cercle des Phénix est une distinction honorifique parrainée, entre autre, par le ministère de l'Environnement et de la Faune et est remise à des personnalités reconnues pour leur contribution remarquable à la cause environnementale. Messieurs Mead et Dansereau y ont été intronisés en mai dernier.

L'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) regroupe plus d'une centaine d'organismes affiliés et près de 5 000 membres individuels. L'UQCN publie le magazine *Franc-Vert*.

-30-

Source: Denis Bergeron (418) 648-2104

Lévis, le 19 août, 1998

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

RÉAMÉNAGEMENT DE LA CÔTE DES ÉBOULEMENTS: RESPECTER L'HISTOIRE, LA NATURE ... ET LES QUÉBÉCOIS.

Il est des lieux au pays qui, par leur sens, dépassent la simple propriété des citoyens qui les habitent. C'est le cas de l'île d'Orléans, par exemple; c'est également la même situation pour les caps et les plateaux de Charlevoix, des espaces naturels nationaux biens inscrits dans la mémoire collective et relevant d'une identité de peuple. La proposition d'une nouvelle Grande-Côte aux Eboulements tranche dans un tissu sensible d'intérêt national et préoccupe tous les Québécois.

Après des années de revendication, le Québec ne possède toujours pas de politique du patrimoine. Même déficience quant à une loi de protection et de mise en valeur des paysages. La conservation des biens naturels et culturels identitaires devient donc affaire de cas par cas, des objets de luttes interminables qui nécessitent à chaque fois mobilisation populaire et perte d'énergie.

La valeur du site en cause dans Charlevoix tient à l'harmonie et à l'équilibre entre les traces d'occupation, le contenu culturel, et les caractères naturels exceptionnels d'un panorama à couper le souffle. La meilleure solution à des besoins spécifiques d'intervention sera toujours celle qui se fera la plus discrète et la plus légère possible. De l'avis général des professionnels de l'environnement et du patrimoine, l'imposition par le

présent gouvernement d'une solution lourde dans le réaménagement de la Grande-Côte meurtrit inutilement un ensemble exceptionnel.

L'intégrité naturelle, écologique et patrimoniale du village de Saint-Joseph-de-la-Rive, des plateaux des Eboulements et du panorama de l'Île-aux-Coudres exige la tenue d'audiences publiques menées par le BAPE, ouvertes à tous ceux qui veulent s'exprimer sur le sujet. Le gouvernement doit respecter le maigre cadre législatif en vigueur et, minimalement, écouter les citoyens. Des alternatives plus respectueuses s'imposent, en harmonie avec les patrimoines naturel et culturel, tout en assurant une solution sécuritaire au besoin de voie carrossable.

Michel Lessard, historien

Professeur à l'Université du Québec à Montréal

Président par intérim du GIRAM

Membre du C.A. du Conseil des monuments et sites du Québec.

1-418-837-8363 tel

1-418-837-2406 fax

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pour diffusion Immédiate

La Grande Côte des Éboulements: des enjeux qui dépassent les considérations purement locales

Québec, le 19 août 1998— *Le Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements* a tenu une conférence de presse en compagnie du *Conseil des Monuments et sites du Québec*, de l'*Union Québécoise pour la Conservation de la Nature* et de l'écologiste Pierre Dansereau afin de réclamer à nouveau que le projet de réaménagement de la Grande Côte des Éboulements du ministère des Transports (MTQ) fasse l'objet d'une étude d'impact et d'une audience publique. Cette procédure permettrait que la pertinence du réaménagement proposé ainsi que les différents enjeux que ce projet soulève, puissent bénéficier de l'arbitrage social et environnemental qu'offre à tous les citoyens la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

Bien que certains dont le maire des Éboulements, voudraient ramener le débat entourant le réaménagement de la Grande Côte à un niveau purement local, le *Regroupement* est d'avis que les enjeux que le projet soulève sont de nature nationale. En effet, le promoteur du projet, le MTQ, est un organisme provincial; le financement du projet provient des impôts de l'ensemble des contribuables québécois et les lois qui régissent ce projet, en particulier la *Loi sur la qualité de l'environnement*, sont provinciales. Pour le *Regroupement*, tous les citoyens québécois sont donc concernés par ce projet qui affecte leur patrimoine collectif et ont droit d'être entendu. De plus, Charlevoix faisant partie depuis 1988 du Réseau mondial de la Biosphère de l'UNESCO, le respect du patrimoine et de l'environnement des Éboulements est d'autant plus important.

Pour le *Regroupement*, le tracé annoncé par le MTQ le 7 avril présente plusieurs problèmes : (1) Bien que le projet parle de la construction d'une "petite route rurale", l'emprise moyenne sur les 2,6 km du projet proprement dit est toutefois de plus de 50 mètres de large et dépasse 105 mètres à certains endroits. (2) Bien que le projet gouvernemental parle de la construction d'un *ponceau* sur la rivière du Seigneur, le "petit pont" s'avère être un remblai de plus de 110 mètres de large (la longueur d'un terrain de base-ball) à la base par près de 25 mètres de haut. (3) La zone de réalisation des travaux proposés par le MTQ s'effectuerait dans une zone classée *zone rouge* par le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, c'est-à-dire zone de mouvements de terrain élevés ce qui entraînera des délais de construction et des coûts très importants, soit plus de 10 millions de \$.

Pour Joanne Coté, co-porte-parole du *Regroupement*, « le projet de réaménagement de la Grande Côte des Éboulements aura des impacts environnementaux et patrimoniaux très importants, qui pourraient être évités si des alternatives au projet actuel étaient examinées. » A l'instar de l'*Association professionnelle des Ingénieurs du gouvernement du Québec* qui a également dénoncé le projet, le *Regroupement* croit qu'il existe des aménagements alternatifs qui n'auraient pas les impacts patrimoniaux et environnementaux du projet actuel et qui n'impliqueraient aucune expropriation de résidences. Le *Regroupement* croit que la population a le droit d'être informée pleinement des impacts attendus du projet du MTQ et d'être consultée, en toute transparence, sur les alternatives possibles avant que des décisions irrémédiables ne soient prises qui compromettraient la beauté de la région.

Le *Regroupement* rappelle que la cour supérieure a été saisie d'une demande d'injonction afin d'enjoindre le MTQ à respecter la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Le *Regroupement* demande donc simplement que les lois, les institutions démocratiques et les tribunaux québécois soient respectées.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pour diffusion immédiate

Le projet de réaménagement de la Côte des Éboulements : Le ministère des Transports veut esquiver ses responsabilités environnementales

Québec, le 29 avril 1998---Aujourd'hui, l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) a interpellé formellement par lettre le ministre de l'Environnement et de la Faune du Québec, monsieur Paul Bégin, afin que celui-ci soumette à la procédure d'étude d'impact et de consultation publique le projet de réaménagement de la Côte des Éboulements du ministère des Transports (MTQ).

Sur la base d'un avis juridique portant sur ce projet, l'UQCN affirme que le ministère des Transports viole la lettre et l'esprit de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, de la responsabilité du ministre Bégin. L'UQCN met directement en cause la bonne foi du MTQ quant à la manière qu'il a confectionné son projet, de façon à le soustraire de la procédure d'étude d'impact et d'audience publique. Le projet de réaménagement serait soustrait de la procédure, la moyenne de l'emprise de la route projetée étant de 32,5 mètres, alors que le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* prévoit la soumission de ce type de projet à partir de 35 mètres.

Cette façon d'agir fait dire à monsieur François Hulbert, vice-président de l'UQCN «qu'il est outrageant de voir un ministère, une institution gouvernementale, se soustraire délibérément et avec autant de désinvolture de ses responsabilités environnementales, sapant ainsi le fondement même de la *Loi sur la qualité de l'environnement*».

Tout en reconnaissant la pertinence de réaliser certains travaux sur la Grande Côte des Éboulements, l'UQCN s'interroge sérieusement sur le projet imposé par le MTQ. Le processus d'étude d'impact et d'audience publique aurait le mérite de déterminer si cette solution est la bonne, aussi bien au plan social qu'environnemental.

«Il est impératif que le ministre de l'Environnement et de la Faune agisse avec célérité et fermeté dans ce dossier, considérant le dangereux précédent qui serait créé si le MTQ va de l'avant avec son projet, sans étude d'impact et de consultation publique. Il y va de la crédibilité du processus d'évaluation environnementale, de celle du ministre et du gouvernement» d'ajouter monsieur Hulbert.

L'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) regroupe 112 organismes affiliés et 5000 membres individuels. Elle publie le magazine *Franc-Vert*.

- 30 -

Sources: François Hulbert: (418) 656-2131 poste 2526
Denis Bergeron: (418) 648-2104

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pour diffusion immédiate

Côte des Éboulements : une consultation du BAPE est nécessaire et incontournable

Québec, le 29 avril 1998 -- Une coalition formée du *Conseil des monuments et sites du Québec*, de l'*Union québécoise pour la conservation de la nature*, du *Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements* et de l'écologiste Pierre Dansereau, a demandé que le projet de réaménagement de la côte de Éboulements présenté par le ministre des Transports le 7 avril dernier soit soumis à la procédure d'évaluation environnementale et de consultation publique.

La *coalition* croit que le projet de réaménagement de la Grande côte des Éboulements entraînerait des impacts environnementaux, patrimoniaux et humains très importants.

Les faits cachés, les erreurs et les faussetés

Selon la *coalition*, tout indique que le ministère des Transports a modifié les caractéristiques réelles du projet afin d'échapper aux mécanismes d'étude d'impacts et de consultation publique prévus par la Loi sur la qualité de l'environnement. La coalition a présenté trois illustrations :

1) *La longueur du projet.* Lors des annonces officielles précédentes, le projet du Ministère des transports a toujours porté sur la construction ou la reconstruction de la Côte des Éboulements sur le territoire de cette municipalité. Le projet présenté le 7 avril incorpore maintenant la réfection de la chaussée du village voisin de Saint-Joseph-de-la-Rive. Aux yeux du Ministère, cet ajout permettrait de soustraire le projet de réaménagement de la côte à la loi sur l'environnement qui prévoit que tout projet de route de plus de 35 mètres d'emprise doit automatiquement être soumise à la procédure d'évaluation des impacts et de consultation publique. En ajoutant au projet initial le repavage d'une partie du village voisin (dont l'emprise moyenne de la rue principale est de moins de 8 mètres), le Ministère peut ainsi ramener l'emprise moyenne des 2 projets à 32,5 mètres et croit ainsi passer en dessous de la norme des 35 mètres. Aux yeux de la *coalition*, il ne faut toutefois pas être naïf compte tenu du fait que les 2,6 kilomètres de reconstruction de la côte s'effectue sur une emprise moyenne de plus de 50 mètres ce qui automatiquement oblige le ministère des Transports à se soumettre à la procédure d'évaluation et de consultation publique.

2) *La petite route rurale.* Bien que le projet présenté par le Ministre Brassard parle de la construction d'une "petite route rurale", l'emprise moyenne sur les 2,6 kilomètres du projet proprement dit est toutefois de plus de 50 mètres de largeur et dépasse 110 mètres à certains endroits. De plus, deux routes adjacentes et construites à des niveaux différents seraient aménagées à partir des plateaux sur une distance de près d'un demi-kilomètre. Littéralement, c'est une sorte de boulevard séparé par un mur de béton qui, en plus de diviser les plateaux patrimoniaux des Éboulements et de détruire l'environnement naturel, empêchera l'accès au fleuve aux résidents du plateau Ouest et la vue sur le fleuve aux usagers de la route.

3) *Le ponceau.* Tandis que le projet du ministère des Transports parle de la construction d'un ponceau sur la rivière du Seigneur afin de permettre à la nouvelle route de rejoindre le plateau Ouest, celui-ci est en réalité un remblai de plus de 110 mètres de large à la base par 25 mètres de haut. Le "petit pont" du Ministère aurait des effets irréremédiables sur le patrimoine de Charlevoix, sur les paysages et l'environnement des plateaux et sur l'écologie du bassin de la rivière du Seigneur.

Les impacts du projet

Comme le rappelle Pierre Larochelle, professeur d'architecture à l'Université Laval et vice-président du *Conseil des monuments et sites du Québec*, "les plateaux des Éboulements que traverserait la nouvelle route constituent l'un des plus importants et anciens ensembles naturels et architecturaux du Québec. Ceux-ci ont d'ailleurs été classés *Arrondissements patrimoniaux* par la MRC de Charlevoix en raison de leur intérêt historique et culturel. On y retrouve une forte concentration de bâtiments anciens et une organisation traditionnelle de l'espace dans l'un des plus beaux sites du Québec."

De plus, pour le professeur Larochelle, "la construction d'un immense remblai au-dessus de la rivière du Seigneur (dite aussi rivière du Moulin) sur une distance équivalente à un terrain de base-ball comme le prévoit le projet, constituerait un impact irrémédiable sur la plus importante rivière de la région et qui est classée *zone de protection patrimoniale* par la MRC de Charlevoix." Celui-ci note d'ailleurs que le projet du Ministère des transports toucherait directement à 2 des 3 cours d'eau classés patrimoniaux dans le comté de Charlevoix, soit la rivière du Seigneur et le ruisseau Bonneau.

Également, la zone de réalisation des travaux proposés par le ministère des Transports est une zone classée *zone rouge* par le Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, c'est-à-dire zone de mouvements de terrain. Comme le rappelle Bernard Gauthier, professeur à l'École des Hautes Études Commerciales et l'un des porte-parole de la *coalition*, "les difficultés techniques de construction et aîneraient, en plus des impacts environnementaux et patrimoniaux majeurs, d'importants délais de construction et des coûts très importants pour le Trésor public."

Le professeur Gauthier reconnaît que certains travaux doivent être réalisés, mais compte tenu des restrictions budgétaires en cours, il lui apparaît hautement singulier que le gouvernement choisisse parmi les solutions qui lui ont été présentées et qui rencontrent l'objectif de sécurité, l'alternative qui est la plus coûteuse, la plus longue à réaliser et la plus dommageable pour l'environnement. Certaines des alternatives présentées par exemple seraient réalisables pour moins de 1 million de dollars, contre près de 10 millions pour le projet du Ministère.

Le fond du problème : le ministre Brassard refuse une consultation indépendante sous l'égide du BAPE

Pour l'écologiste Pierre Dansereau, "le projet des Éboulements ne saurait être laissé aux seules autorités locales". "Les urgences invoquées par le récent projet et les pressions économiques et politiques qui y ont répondu demandent la soumission à un examen plus compétent et plus objectif." Celui-ci souligne : "Je puis difficilement admettre que le BAPE ne soit pas impliqué puisqu'il exerce avec compétence la double fonction de l'évaluation et de la consultation."

Depuis 1988, Charlevoix fait partie du réseau mondial des réserves de la biosphère de l'UNESCO. Comme le rappelait récemment le président-fondateur de la Réserve mondiale de la biosphère de Charlevoix, monsieur Yvon Dubé, "le projet actuel du gouvernement contrevient au contrat qui lie le gouvernement du Québec à l'UNESCO et à la population de Charlevoix. Il doit être modifié pour ne pas entacher la réputation du Québec à l'étranger."

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pour diffusion immédiate

Côte des Éboulements: Le Regroupement en appel au Premier ministre

Québec, le 1 avril 1998 -- Dans une lettre ouverte adressée au Premier ministre du Québec en date du 23 mars 1998, le *Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements*, en association avec l'*Union québécoise pour la conservation de la nature* et le *Conseil des monuments et sites du Québec*, demande au Premier ministre d'intervenir dans le dossier du réaménagement de la Grande côte des Éboulements.

Le *Regroupement* rappelle que sans présumer des conclusions de l'enquête du coroner en cours, il apparaît que les facteurs principaux qui ont provoqué la tragédie relèveraient non pas de la côte, mais de bris mécaniques et de problèmes de supervision des véhicules lourds.

Malgré ces faits et malgré les nombreuses oppositions manifestées depuis le dépôt du projet du ministère des Transports au mois de janvier dernier, celui-ci a décidé de persister dans son projet de construire une nouvelle route et entend déposer son projet définitif le 7 avril prochain.

Le *Regroupement* est d'avis que la construction d'une nouvelle route entraînerait des impacts négatifs majeurs sur l'environnement naturel et humain, et compromettrait la vocation patrimoniale et touristique, de même que l'héritage naturel des plateaux des Éboulements et du village de Saint-Joseph-de-la-Rive.

Le Québec s'était pourtant résolu à protéger cette région d'une façon toute particulière lors de la création de la Réserve mondiale de la Biosphère de Charlevoix en 1988. Le gouvernement s'était alors engagé envers l'UNESCO à respecter des normes d'aménagement et de protection de l'environnement exemplaires. Comme le rappelait le président-fondateur de la Réserve mondiale de la Biosphère de Charlevoix, M. Yvon Dubé, dans sa lettre du 5 janvier adressée au Premier ministre, les vues du ministère des Transports ne respectent pas l'entente contractuelle du Québec envers l'UNESCO et les citoyens. Elles risquent aussi d'entacher la réputation du Québec à l'étranger.

La construction d'une nouvelle route est d'autant plus surprenante qu'il existe des moyens tout aussi sécuritaires qui ne causeraient pas les impacts négatifs de la route prévue et qui pourraient être réalisables à un dixième des coûts. L'une de ces options prévoit par exemple l'installation d'une sortie d'urgence et la correction de la dernière courbe. Malgré tout, le ministère a choisi la construction d'une nouvelle route, malgré ses impacts négatifs majeurs et ses coûts disproportionnés par rapport aux besoins réels.

Le *Regroupement* trouve mal avisé en cette période de compression budgétaire d'investir 10 millions de dollars dans des infrastructures inutiles et dommageables pour le patrimoine québécois, l'environnement et le tourisme. Selon eux, il y aurait lieu d'examiner les solutions moins dommageables, d'attendre les conclusions de l'enquête du coroner et de renforcer l'application des règlements concernant la sécurité des autobus et des camions.

De plus, le respect des droits démocratiques des citoyens s'oppose à ce que le cadre législatif concernant l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement soit court-circuité par un décret ministériel comme on s'apprêterait à le faire. Aussi, cette question ne concerne pas seulement les citoyens des Éboulements mais également la population de Saint-Joseph-de-la-Rive et du Québec dans son ensemble.

Le *Regroupement* demande au Premier ministre, en tant que chef et protecteur de nos institutions démocratiques, la tenue d'une consultation publique sous l'égide du BAPE comme le stipule la loi, afin que puisse s'exprimer l'expertise et les opinions des individus et organismes de défense du patrimoine naturel et culturel. Cette mesure contribuerait à bonifier le projet et à préserver la sécurité et l'identité du lieu. Il en va de l'intérêt patrimonial, environnemental et touristique de la région de Charlevoix; sans oublier la réputation du Québec.

-30-

Joanne Côté
Comédienne

Bernard Gauthier
Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive
et des plateaux des Éboulements

Pierre Larochelle
Vice-président, Conseil des monuments et sites du Québec

Harvey Meed
Président, Union québécoise pour la conservation de la nature

Pierre Tremblay
Maire, Municipalité de Saint-Joseph-de-la-Rive

Source: Bernard Gauthier (514) 340-6809
 François Hulbert (418) 656-2131 poste 2526

**AVIS DE CONVOCATION
CONFÉRENCE DE PRESSE**

OBJET: Problèmes d'environnement et d'aménagement que pose le projet de réaménagement de la Grande Côte des Éboulements

À: Tous les membres de la presse

DE: Le Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements et l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN)

OÙ: YMCA (anciennement le Club des employés civils) au 650, avenue Wilfrid-Laurier (près du Manège militaire)

DATE: Le jeudi 26 février

HEURE: 10 heures

Québec, le 24 février 1998 - - Le Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements et l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) vous invitent à une conférence de presse qui portera sur les problèmes d'environnement et d'aménagement que pose le projet de réaménagement de la Grande Côte des Éboulements par le Ministère des transports, suite à l'accident du 13 octobre dernier.

Des représentants des groupes suivants seront présents lors du point de presse:

- Pierre Tremblay, maire de la Municipalité de Saint-Joseph-de-la-Rive
- Denis Bergeron, Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN)
- Conseil des monuments et sites du Québec
- Yvon Dubé, président-fondateur, de la Réserve mondiale de la Biosphère de Charlevoix
- Comité touristique de Saint-Joseph-de-la-Rive
- Association Touristique Régionale de Charlevoix

Sources: Bernard Gauthier, Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la Rive et des plateaux des Éboulements (514) 495-2277
→ Denis Bergeron, UQCN (418) 648-2104

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pour diffusion immédiate

Réaménagement de la côte des Éboulements: Une étude d'impact et une audience publique, pour éviter une décision précipitée prise sur le coup de l'émotion.

Québec, le 26 février 1998--- L'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) considère qu'il faut agir avec pondération dans le dossier du projet de réaménagement de la côte des Éboulements, suite à la tragédie de l'été dernier.

Tout en reconnaissant le drame que représente cet événement, il faut agir sans précipitation et ne pas improviser un projet qui pourrait être coûteux aussi bien au plan financier qu'environnemental. Pour monsieur François Hulbert, responsable de ce dossier à l'UQCN, «s'il faut améliorer la sécurité, cela n'exclut pas l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie des résidents».

Pour faire le meilleur choix d'aménagement, l'UQCN recommande d'étudier l'ensemble des alternatives possibles et de les étayer dans une étude d'impact qui sera soumise à une consultation publique.

Dans ce contexte, l'UQCN demande que la procédure prévue à la Loi sur la qualité de l'environnement s'applique dans son intégralité et que le public soit consulté, afin de déterminer la meilleure option possible, en accord avec la population.

«La procédure d'étude d'impact et d'audience publique par le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) est le meilleur outil afin de réaliser un arbitrage entre les intérêts sociaux et environnementaux à faire dans ce dossier» de conclure monsieur Hulbert.

L'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) regroupe 112 organismes affiliés et 5000 membres individuels. Elle publie le magazine *Franc-Vert*.

-30-

Source: François Hulbert: (418) 648-2104

Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN)

690, Grande-Allée Est, 4^e étage, Québec (Québec) G1R 2K5 Tél.: (418) 648-2104 Fax: (418) 648-0991

Internet: <http://uqcn.qc.ca> Courriel électronique: courrier@uqcn.qc.ca



C O N S E I L
D E S M O N U M E N T S
E T S I T E S D U
Q U É B E C

POUR PUBLICATION IMMÉDIATE

La Côte des Éboulements est beaucoup plus qu'une route !

Québec, le 26 février 1998.- Le Conseil des monuments et sites du Québec (CMSQ) s'associe au Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements.

Le CMSQ convient que des modifications doivent être faites pour améliorer la sécurité de la grande côte des Éboulements. Le Conseil est toutefois très inquiet de l'attitude que le Gouvernement semble vouloir adopter dans ce dossier. Invoquer l'urgence ne permet pas de faire fi des mesures normales de contrôle des interventions dans des milieux d'une telle sensibilité et d'évaluation des impacts sur un paysage d'une aussi grande valeur patrimoniale.

Les premières hypothèses de tracés qui ont été élaborées montrent que le problème n'a été appréhendé que comme un problème de voirie, sans égard pour les paysages culturels hérités et leur valeur identitaire. Le patrimoine bâti ne peut se réduire aux seules maisons anciennes. La structure des villages, les structures territoriales et les paysages culturels font aussi partie de la culture matérielle de la société. Les voies de circulation ne sont pas des objets autonomes mais des éléments qui doivent être analysés en fonction de l'ensemble de relations du système viaire avec le système parcellaire, les bâtiments et la structure géomorphologique du site.

Le Conseil réclame la tenue d'audiences publiques pour permettre que l'expertise des organismes de défense du patrimoine naturel et culturel soit mise à profit de façon à bonifier le projet et à concilier les interventions requises par les exigences de sécurité et la sauvegarde de l'identité du lieu.

- 30 -

Source : Nancy Vaillancourt
Agente de liaison
Tél. (418) 647-4347
Télec. : (418) 647-6483

**Comité Touristique
de St-Joseph de la Rive**

Pour diffusion immédiate.

Vous connaissez sûrement l'importance de la conservation du caractère unique de notre région; pour les résidents comme pour les touristes, ce qu'ils aiment ici, c'est la paix, la douceur de vivre, la beauté, la qualité et la diversité de la nature, des maisons et des gens. Pour tous, ce qui crée l'attraction pour Charlevoix (Réserve mondiale de la Biosphère), Les Éboulements, St-Joseph de la Rive, c'est le retour aux sources, à la nature, c'est le contraste entre mer & montagne, c'est l'absence de béton, c'est le charme d'un petit village, d'une petite route...

Nous croyons important parce que nous y vivons et parce que nous vivons du tourisme que notre population soit consultée quant au projet de la côte.

Nous croyons aussi qu'il est important de sécuriser la côte, mais que cela peut se faire sans tout chambarder, les gens, la faune, la flore, les maisons, le patrimoine... la beauté.

La pente peut être amoindrie et la courbe adoucie... l'arrêt obligatoire est déjà là, il manque un lit d'arrêt et un point d'observation... le "jacob break" aussi peut devenir obligatoire pour les camions et autobus... il y a beaucoup de signalisation mais elle pourrait être encore plus précise pour les gens qui ne connaissent pas le mot compression et les vitesses 1 et 2. Il y a présentement du développement qui se fait pour le tourisme international, alors, cette signalisation pourrait être bilingue.

Nous voyageons constamment par cette côte; nos enfants vont à l'école aux Éboulements ou à Baie-St-Paul, de plus, elle est bien entretenue. Pour nous, résidents, elle n'est pas un problème mais nous sommes conscients qu'il faut la rendre sécuritaire pour les nombreux visiteurs que notre village accueille... Ce qu'il ne faut surtout pas oublier, c'est la raison pour laquelle ces visiteurs nous choisissent.

Nous vous invitons donc à prendre tout cela en considération; prenez le temps de bien faire les choses pour ainsi éviter de détruire à jamais des sites exceptionnels.

Bien à vous

Diane Dufour

Diane Dufour

Présidente du comité touristique.

6. Lettres de citoyens et groupes au Premier ministre et au
ministre des Transports

Folie furieuse aux Éboulements

Lettre ouverte à M. Lucien Bouchard, Premier Ministre du Québec

Monsieur le Premier Ministre,

ATTENDU

- que plusieurs personnes du monde de l'écologie, des sciences, des arts, et des médias se sont prononcées contre un projet qu'ils jugent de monstruosité environnementale dans cette région classée « Réserve mondiale de la Biosphère » de Charlevoix et qui est aussi une zone patrimoniale;
- que la région est sujette aux tremblements de terre assez forts, plusieurs résidents situés dans l'axe du projet peuvent en témoigner, (c'est celui de 1663 qui donna son nom au village des Éboulements);
- que le sol est formé de glaise sujette aux glissements (Éboulements) que seuls des arbres réussissent à maintenir en place par leurs racines. Les géologues savent que cet emplacement est classé « zone rouge », et sont extrêmement réticents à ce que se concrétise un projet alléchant matériellement pour l'entrepreneur, mais risqué;
- qu'une telle conception de quasi-autoroute avec muret central favoriserait la vitesse à l'entrée du village, ce qui pourrait, tout en lui enlevant son cachet, engendrer d'autres accidents, et le tout pour passer d'une dénivellation de 18° à 14° [source : Association professionnelle des ingénieurs du gouvernement du Québec. *La Presse*, 23 mai 1998];
- que l'enquête du coroner Luc Malouin sur la catastrophe des Éboulements conclut qu'il y a d'autres mesures à prendre que de construire une route-toboggan pour enrayer ce genre d'accident non seulement dans Charlevoix, mais dans tout le Québec (*La Presse*, 26 mars 1999). Que sert au gouvernement de demander une enquête du coroner (longue et coûteuse) s'il ne tient pas compte de ses rapports et recommandations?

- que ce qui a été réalisé par le ministère des transports et la S.A.A.Q. a déjà amélioré la situation notamment en ce qui concerne la signalisation qui avait été négligée depuis 20 ans,

NOUS PROPOSONS une simple correction de la voie actuelle avec une signalisation adéquate (comme le Ministère a commencé à le faire); un îlot ralentisseur comme projeté; un lit d'arrêt aux deux tiers environ et un réaménagement de la chaussée avec inclinaison latérale appropriée de la dernière courbe.

Conclusion

Que dire d'un gouvernement plein de bonne volonté qui, sous certaines pressions, a contourné de façon legaliste l'obligation de consultation ouverte au Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE)?

Nous ne souhaitons pas le voir miner sa crédibilité en façonnant lui-même son talon d'Achille à un moment où s'amorce une étape décisive pour le Québec.

Notre lettre se situe dans le prolongement des récents articles sur la tragédie des Éboulements :

de Mario Cloutier (*Le Devoir*, 24 mars 1999)

Jean Chartier (*Le Devoir*, 25 mars 1999)

Martin Pelchat (*La Presse*, 26 mars 1999)

Michel Venne (éditorial, *Le Devoir*, 29 mars 1999)

Veuillez agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de nos sentiments respectueux et distingués.

Gilles Tremblay, compositeur

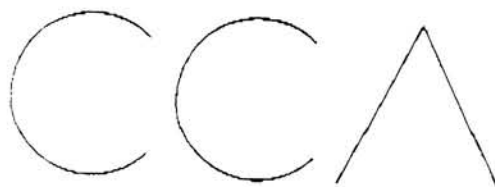
Pierre Dansereau, écologiste

GILLES PELLETIER,

HOMME DE THÉÂTRE

Le 2 avril 1999 -

Gilles Tremblay
Pierre Dansereau
Gilles Pelletier

**Centre Canadien d'Architecture/Canadian Centre for Architecture**

Bureau du Directeur/Office of the Director

Le 26 octobre 1998

Monsieur Lucien Bouchard
Premier ministre du Québec
885 Grande-Allée Est
Édifice J, bureau 2.11
Québec (Québec)
G1A 1A2

Monsieur le Premier ministre,

Connaissant votre attachement à la beauté de Charlevoix, je vous demande d'intervenir auprès du ministère des Transports afin que le réaménagement de la Grande Côte des Éboulements soit effectué dans le respect du caractère patrimonial des lieux et de l'environnement, sans oublier la sécurité.

Il ne faut pas accuser la côte. Elle n'est pas responsable des accidents. Il lui manque cependant un lit d'arrêt dans son tiers inférieur. Ce qui est bien loin de l'immense entaille maladroite dans un environnement fragile et harmonieux que représenterait le projet retenu par le ministère des Transports. Au surplus, ce projet augmenterait la vitesse des véhicules.

Il est au Québec des lieux grandioses et des espaces naturels symboliques qui font partie de notre conscience collective. Ceux de Charlevoix sont notoires, dont les Éboulements et Saint-Joseph-de-la-Rive. Ces montagnes, rivières et paysages agricoles attirent depuis longtemps peintres, artistes et écrivains qui ont chanté le pays avec grâce et intelligence. L'UNESCO a même fait de Charlevoix une réserve mondiale de la biosphère.

Je demande votre intervention avant que des gestes irrémédiables ne soient posés. Des alternatives plus légères en harmonie avec ce site exceptionnel doivent être examinées. Et des audiences publiques doivent être tenues afin que les experts et les citoyens puissent s'exprimer sur cette question d'intérêt national. Ainsi, l'esprit de la Loi sur la qualité de l'environnement serait respecté. Mon expérience m'a confirmé que des audiences publiques mènent à des améliorations importantes aux projets.



Ce dossier comporte des décisions qui relèvent de votre compétence. Je compte sur votre célérité pour en arriver à une solution qui respecterait l'environnement et la caractère unique de Charlevoix.

Veuillez agréer, monsieur le Premier ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments

A handwritten signature in dark ink, which appears to read 'Phyllis Lambert'.

Phyllis Lambert, O.C., C.Q., O.A.L., F.I.R.A.C.
le Directeur

.ms



Université du Québec à Montréal

CASE POSTALE 8888, BUREAU 800 Centre V. inc.
Montréal (Québec) Canada
H3C 3P8

le 17 avril 1998

M. Lucien Bouchard, premier ministre
885, Grande Allée Est, Édifice J, 3^e étage
Québec, QC
G1A 1A2

Cher Monsieur Bouchard:

Je me permets de vous écrire de nouveau (suite à ma lettre du 16 décembre 1997) pour porter à votre attention une déclaration ci-jointe dont je suis le co-signataire concernant les projets de voirie aux Éboulements récemment rendus publics par M. Brassard.

Sans reprendre les arguments qui y sont développés, il me tient à cœur de réaffirmer mon souci d'étendre au paysage entier les préoccupations environnementales qui se limitent trop souvent au contrôle de la pollution (physique, chimique, acoustique ou même visuelle) sans encadrer ces mesures dans l'harmonie du paysage.

Les urgences invoquées par le récent projet et les pressions économiques et politiques qui y ont répondu demandent la soumission à un examen plus compétent et plus objectif. Je puis difficilement admettre que le BAPE ne soit pas impliqué puisqu'il exerce avec compétence la double fonction de l'évaluation et de la consultation. Le projet en question ne saurait être laissé aux seules autorités locales.

J'espère que vous voudrez bien vous pencher sur ce dossier où les décisions auront une valeur exemplaire.

Bien à vous.

Pierre Dansereau

Pierre Dansereau, C.C., C.O.Q.
Professeur d'Ecologie

L'UQAM
une force
novatrice

PD/vw



Université du Québec à Montréal

Case postale 1700, Ancienne Capitale
Montréal (Québec) Canada
H3C 3P8

1e 16 décembre 1997

M. Lucien Bouchard
Premier Ministre
885, Grande Allée Est, Edifice J, 3^e étage
Québec, QC
G1A 1A2

Monsieur le Premier Ministre:

Mon ami Gilles Tremblay m'a fait lire la lettre qu'il vous adressait le 15 décembre, et je me permets de vous écrire pour m'associer à son propos.

Le paysage de Charlevoix a été proclamé Réserve de la Biosphère par l'UNESCO, il y a déjà plusieurs années. Cette consécration nous engage à un respect particulier pour cette région où nous sommes en mesure d'offrir un prototype d'aménagement exemplaire. Cette responsabilité et cette mission, nous avons commencé à les assumer par la fondation du Jardin Botanique (en 1936) et ces récentes années nous avons su occuper un premier plan culturel avec l'invention des CEGEPs, l'ouverture du Musée de la Civilisation, la création du Biodôme.

Des catastrophes comme celle de St-Joseph-de-la-Rive semblent demander des solutions urgentes, et il s'ensuit malheureusement une confusion qui favorise des projets inacceptables et même prétentieux. La décision ne saurait être laissée aux instances locales. L'avenir du paysage est celui d'un patrimoine commun qui se trouve fortement menacé par des tracés dessinés à la hâte, et sans consultation compétente.

En ma fonction d'écologiste j'aurai été témoin, et occasionnellement acteur, dans les écodécisions qui donnent le signal aux entrepreneurs. De grands investissements comme ceux de la Baie James nous ont donné les moyens et la compétence voulues pour mettre au point une expertise qu'il faut impliquer dans la zone en question.

Si je me permets de m'adresser à vous, en m'associant au message de Gilles Tremblay, c'est que les valeurs que met en cause la voirie de St-Joseph-de-la-Rive dépassent la juridiction des ministères. J'espère donc, en m'adressant à vous, qu'on ne laissera pas des décisions aussi graves aux seuls techniciens de la route.

Je termine en vous souhaitant une heureuse année nouvelle.

Bien à vous.

Pierre Dansereau, C.C., G.O.Q.
Professeur d'Ecologie

L'UQAM
une force
novatrice

PD/vw



Sillery, le 5 janvier 1998

Monsieur Lucien Bouchard
Premier ministre du Québec
885, Grande-Allée Est
Édifice J, Québec
G1A 1A2

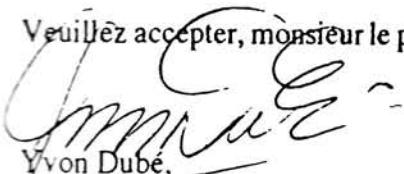
Monsieur le premier ministre,

Monsieur Gilles Tremblay, qui habite l'ancienne maison de monseigneur Félix-Antoine Savard tout au pied de la côte des Éboulements, m'a transmis deux documents du ministère des Transports montrant concepts et tracés préparés en vue d'améliorer cette côte.

Les ingénieurs semblent avoir obtenu peu de latitude, car le projet actuel ajoute une immense balafre inutile, une destruction patrimoniale incompréhensible et un injustifiable empiètement sur le fleuve.

Si le remède proposé est appliqué, le Québec donnera un très mauvais exemple et la qualité de nos talents sera certainement mise en doute. Il y a des solutions plus simples et plus fines, surtout que nous sommes ici dans une Réserve mondiale de la Biosphère depuis 1988.

Veuillez accepter, monsieur le premier ministre, l'expression de ma très haute considération.


Yvon Dubé.

président fondateur de la Réserve mondiale de la Biosphère de Charlevoix
et membre du conseil d'administration actuel
1430, Av. Belcourt
Sillery, Qc G1T 2S8
Tél. 688-8013

cc. Jacques Brassard, ministre des Transports
Gilles Tremblay, Les Éboulements

Saint-Joseph-de-la-Rive, le 31 décembre 1997

Monsieur Lucien Bouchard
Bureau du premier ministre
Hôtel du Gouvernement
Québec (Québec) G1A 1A2

Objet : Côte des Éboulements

Monsieur le Premier Ministre,

Permettez-moi, en tant qu'auteur d'un ouvrage que j'ai principalement écrit pour la préservation de Charlevoix, de vous faire part des inquiétudes que suscite chez moi, comme chez tant d'autres habitants et amis de ce pays, le projet d'aménagement routier de la côte des Éboulements.

Il se trouve que cette montée traverse un long segment d'un plateau formé par la mer Champlain et respecté par le tremblement de terre de 1663. Cette terrasse naturelle – le Plateau, ainsi qu'on l'appelle – est un des joyaux de Charlevoix et les demeures anciennes qui la jalonnent contribuent puissamment à son charme.

Or, le tracé qu'on propose entame sérieusement ce lieu unique, faisant en même temps disparaître plusieurs de ces demeures, ainsi que d'autres au bas de la côte où s'élève, notamment, la maison construite par Félix-Antoine Savard. Comme bien d'autres, je me demande si tous ceux qui, de près ou de loin, ont quelque part à ce projet routier se font une juste idée de ce qu'ils songent à détruire. Faut-il, pour faciliter l'accès à ce pays, qu'on accepte de le massacrer ?

Je m'étonne, enfin, que l'on conçoive une côte du genre autoroute pour accéder à Saint-Joseph-de-la-Rive, petit village dont l'étroit territoire est impérieusement tranché par un chemin de fer, lequel ne laisse de place qu'à une maigre venelle mal entretenue et résistant plutôt mal que bien à la constante poussée de la falaise boisée qu'elle longe.

JEAN des GAGNIERS
144, rue Félix-Antoine-Savard, Saint-Joseph-de-la-Rive

Tél. : (418) 635-2354

Cette pauvre route, dira-t-on, dessert aussi les habitants de l'Île-aux-Coudres, hélas. Mais pour ceux-là qui se déplacent généralement vers Baie-Saint-Paul ou Québec, ce n'est pas la bonne côte qu'on réaménage.

Puisque vous avez vous-même des racines en Charlevoix, je suis persuadé que vous voudrez que toutes les précautions – autres qu'oratoires – soient prises pour la protection des valeurs environnementales et patrimoniales, si fragiles, si menacées, qui sont pour ainsi dire le trésor et l'avenir de Charlevoix.

Le problème est ardu, je ne l'ignore pas. C'est pourquoi il mérite de n'être pas traité à l'emporte-pièce, sans consultation véritable et sans respect de tous ceux qui risquent d'être cruellement touchés. « Le patrimoine, a dit Félix-Antoine Savard, oblige l'héritier ».

Veuillez être assuré, Monsieur le Premier Ministre, de mes sentiments respectueux.

Jean des Gagniers

c c M. Jacques Brassard, ministre des Transports
M. Rosaire Bertrand, député de Charlevoix
M. Gilles Tremblay

Ouhremont

Le 15 décembre 1997

Monsieur Lucien Bouchard,
Premier ministre du Québec,
Bureau du Premier ministre,
75 Pl. René-Levesque, 12^{ième} étage
Montréal

Monsieur le Premier ministre,

C'est à titre de
compositeur et de propriétaire de l'ancienne maison de
Félix-Antoine Savard que je me permet de vous écrire
au sujet du projet soumis la semaine dernière comme
solution pour la Côte des Eboulements. Ce projet, en
plus de défigurer un des plus beaux sites du Québec,
accentue la catastrophe d'octobre par des expropriations
qui auraient des conséquences humaines, agricoles, environne-
mentales et patrimoniales désastreuses. Il pénalise aussi
les personnes qui les premières se sont rendues sur les
lieux de ce terrible accident et ont tendu leurs mains
secourables.

Lors du projet de câble sous-marin vers l'Île aux-
Coudres par l'Hydro-Québec (réalisé l'été dernier), des études
ont été faites. Dans ce cas-ci il s'agit d'humains

et l'on en a pas tenu compte: aucun résident n'a été
consulté avant le dévoilement des solutions proposées.

Personne aux Eboulements ou au Québec
n'est contre la sécurité, au contraire. Cependant
une solution respectueuse des personnes et des lieux
doit être trouvée, incluant entre autre une nouvelle
étude par la Côte de la Misère (où, soit dit en passant
il n'y a jamais eu d'accidents majeurs). Les travaux,



Municipalité de Saint-Joseph-de-la-Rive

Saint-Joseph-de-la-Rive, le 27 janvier 1998

M. Jacques Brassard
Ministre des Transports
Cabinet du Ministre des Transports
700, Boul. René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec, QC
G1R 5H1

Objet: Côte du Port des Éboulements

Monsieur le Ministre,

Pour faire suite à notre rencontre du 15 de janvier et après en avoir discuté avec différentes personnes (citoyens impliqués, maires, gens du village) mon devoir en tant que maire de St-Joseph-de-la-Rive, est de vous demander que d'ici la fin février, votre Ministère présente à la population, deux tracés clairement délimités dont:

- l'un passant du côté ouest en descendant tel que montré à la rencontre du 15-01-98, et
- un autre passant du côté est, à gauche (en regardant vers le fleuve) de la maison des Auger directement au coin des Éboulements-Centre. Bien que ce tracé implique l'expropriation de la grange, des deux petites serres ainsi que la maison non habitée appartenant à M. Jean Leblond, cette déviation vers la gauche, permettra de prendre le détour à la même place tout en étant beaucoup moins prononcé qu'il ne l'est actuellement. Comme vous l'avez dit vous même M. le Ministre, le couloir qu'ont choisi les gens de l'époque était le moins élevé et le plus sécuritaire de tous et ça le demeure encore aujourd'hui.

Je l'ai déjà dit et écrit, cette côte n'est pas dangeureuse. Elle est tout simplement abrupte. Un arrêt obligatoire, une signalisation adéquate (travaux déjà effectués), un site photographique et un lit d'arrêt, permettraient de sécuriser la côte pour l'ensemble des usagers de ce tronçon routier dont fait notamment la clientèle touristique de groupe et individuelle.

En tant que Maire de St-Joseph-de-la-Rive, je dois vous préciser que le scénario idéal pour nous serait d'étudier la possibilité de passer par la Côte à Godin (également appelée Côte de la Misère). Ce scénario pourrait nous offrir la possibilité d'apporter diverses solutions à certains problèmes vécus par notre municipalité, soit: une circulation très dense, l'élimination des gros camions dans le village de St-Joseph-de-la-Rive et le désengorgement de la file d'attente pour le traversier. Ce scénario amènerait des retombées intéressantes pour les populations de l'Île-aux-Coudres et Saint-Joseph-de-la-Rive. En effet, pour ces municipalités, cette suggestion présente une diminution importante du trajet pour accéder au pôle régional (Baie-Saint-Paul). De plus, pour St-Joseph-de-la-Rive ceci permettrait un désengorgement du coeur du village, l'amélioration de la sécurité de nos adeptes de la marche et du vélo et l'accroissement la tranquillité des lieux.

Je n'en rajouterai pas plus, vous avez entre les mains, M. le Ministre, tout ce qu'il faut pour corriger une côte abrupte en la rendant sécuritaire et en améliorant l'essor économique de notre coin de région. Une réponse dans les plus brefs délais serait grandement appréciée. Merci.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes salutations les plus distinguées.

Pierre Tremblay
Maire de St-Joseph-de-la-Rive

C.C. Henri Desmeules, direction de Québec, MTQ
Bernard Gauthier, H.E.C

Montréal, le 28 septembre 1998

Monsieur Lucien Bouchard
Premier ministre du Québec
885 Grande-Allée Est
Edifice J, bureau 2.11
Québec G1A 1A2

Monsieur le Premier ministre,

Connaissant votre attachement à la beauté de Charlevoix, nous vous demandons d'intervenir auprès du ministère des Transports afin que le réaménagement de la Grande Côte des Éboulements soit effectué dans le respect du caractère patrimonial des lieux et de son environnement.

Il ne faut pas accuser la côte. Elle n'est pas responsable des accidents. Il lui manque cependant un lit d'arrêt dans son tiers inférieur. Ce qui est bien loin de l'immense entaille maladroite dans un environnement fragile et harmonieux que représenterait le projet retenu par le ministère des Transports. Au surplus, ce projet augmenterait la vitesse des véhicules.

Il est au Québec des lieux grandioses et des espaces naturels symboliques qui font partie de notre conscience collective. Ceux de Charlevoix sont notoires, dont les Éboulements et Saint-Joseph-de-la-Rive. Ces montagnes, rivières et paysages agricoles attirent depuis longtemps peintres, artistes et écrivains qui ont chanté le pays avec grâce et intelligence. L'UNESCO a même fait de Charlevoix une réserve mondiale de la biosphère.

Nous demandons votre intervention avant que des gestes irrémédiables ne soient posés. Des alternatives plus légères et en harmonie avec ce site exceptionnel doivent être examinées. Et des audiences publiques doivent être tenues afin que les experts et les citoyens puissent s'exprimer sur cette question d'intérêt national. Ainsi, l'esprit de la Loi sur la qualité de l'environnement serait respecté.

Ce dossier comporte des décisions qui relèvent de votre compétence. Nous comptons sur votre célérité pour en arriver à une solution qui respecterait l'environnement et le caractère unique de Charlevoix. Veuillez agréer, monsieur le Premier ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments.

- Agathe Baez n.d.

consultant aux centres hospitaliers de
Malbio et B St Paul

Liste de cinquante personnalités scientifiques et artistiques

- YVES TOURVILLE M.D.

Chirurgien à B.S.P.

- Jacques Barnier fils

Saint-Joseph de la Rive

ancien curé de l'Éboulements

- F. Blanchette ex D.F. BLANCHETTE géologue de Charlevoix

Montréal, le 28 septembre 1998

Monsieur Lucien Bouchard
Premier ministre du Québec
885 Grande-Allée Est
Edifice J, bureau 2.11
Québec G1A 1A2

Monsieur le Premier ministre,

Connaissant votre attachement à la beauté de Charlevoix, nous vous demandons d'intervenir auprès du ministère des Transports afin que le réaménagement de la Grande Côte des Éboulements soit effectué dans le respect du caractère patrimonial des lieux et de son environnement.

Il ne faut pas accuser la côte. Elle n'est pas responsable des accidents. Il lui manque cependant un lit d'arrêt dans son tiers inférieur. Ce qui est bien loin de l'immense entaille maladroite dans un environnement fragile et harmonieux que représenterait le projet retenu par le ministère des Transports. Au surplus, ce projet augmenterait la vitesse des véhicules.

Il est au Québec des lieux grandioses et des espaces naturels symboliques qui font partie de notre conscience collective. Ceux de Charlevoix sont notoires, dont les Éboulements et Saint-Joseph-de-la-Rive. Ces montagnes, rivières et paysages agricoles attirent depuis longtemps peintres, artistes et écrivains qui ont chanté le pays avec grâce et intelligence. L'UNESCO a même fait de Charlevoix une réserve mondiale de la biosphère.

Nous demandons votre intervention avant que des gestes irréversibles ne soient posés. Des alternatives plus légères et en harmonie avec ce site exceptionnel doivent être examinées. Et des audiences publiques doivent être tenues afin que les experts et les citoyens puissent s'exprimer sur cette question d'intérêt national. Ainsi, l'esprit de la Loi sur la qualité de l'environnement serait respecté.

Ce dossier comporte des décisions qui relèvent de votre compétence. Nous comptons sur votre célérité pour en arriver à une solution qui respecterait l'environnement et le caractère unique de Charlevoix. Veuillez agréer, monsieur le Premier ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Liste de cinquante personnalités scientifiques et artistiques

Herman Gilbert HERMAN GILBERT M.D. BAIE ST. PAUL
Victor Bouchard VICTOR BOUCHARD
Baie St-Paul

Québec, le 31 octobre 1997

Monsieur Jacques Brassard, ministre
Ministère des transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Objet : Réfection de la grande côte de Saint-Joseph-de-la-Rive

Monsieur le Ministre,

Les membres de l'Ordre des urbanistes sont aussi consternés que puisse l'être toute la population du Québec suite au terrible accident routier de Charlevoix. Ils souscrivent également à l'idée que des gestes concrets soient posés à court terme pour minimiser, voire anéantir les chances de répétition d'une telle catastrophe.

Vous avez cependant déjà dû recevoir à ce jour des dizaines d'offres de service ou de propositions d'intervention toutes plus intéressantes les unes que les autres, selon leur promoteur. Ces propositions témoignent d'un consensus sur l'importance d'agir mais peuvent différer grandement quant à la méthode la plus appropriée de faire les bons choix, tant au niveau technique, sécuritaire, économique et paysager.

Aussi, au nom des membres du bureau de direction de l'O.U.Q. et en mon nom personnel, je voulais témoigner de notre engagement à participer au processus de réflexion devant conduire au choix de la meilleure solution à tous les points de vue. Nous croyons aussi que les États généraux du paysage québécois, regroupement interdisciplinaire de 12 associations professionnelles et dont nous avons initié la création à Québec en 1995, puisse vous conseiller efficacement en ce qui concerne l'analyse des impacts de l'une et l'autre des solutions.

...2

Nous faisons cette démarche avec la conviction absolue de participer nous aussi par ce processus de réflexion et d'action à la sauvegarde des paysages québécois et à la protection de l'intérêt du public habitant et visitant ces régions.

Nous espérons que vous n'hésiteres pas à recourir à notre expertise le plus tôt possible dans le processus de réflexion et d'action, et nous vous en remercions.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

Serge Filion, urbaniste

c.c. Gisèle Floc'h Rousselle, directrice générale de l'O.U.Q.
David Belgue, président des États généraux du paysage québécois

** PAGE TOTALE.03 **

Montréal, 15 février 1998

Monsieur Jacques Brassard,
Ministre des Transports,
Gouvernement du Québec.

Re: La Grande Côte des Eboulements

Monsieur le Ministre,

C'est avec plaisir que nous avons appris que, suite aux nombreuses protestations qui vous ont été faites, les premiers plans que vous aviez élaborés concernant la Grande Côte des Eboulements ont été modifiés et ne conduiront pas à l'expropriation d'un grand nombre de maisons, ni à la destruction du paysage unique du plateau des Eboulements.

Vous avez en effet compris que le problème essentiel de cette côte - et la raison la plus probable du terrible accident de l'automne dernier - est cette dénivellation exagérée qui lui a été donnée dans les années '70 pour faire disparaître les lacets antérieurs pourtant très sécuritaires. Tout l'été les résidents doivent endurer les odeurs très désagréables de freins brûlés par des automobilistes qui ne savent plus ce que veulent dire les affiches "compression" ou "18%", et qui deviennent très angoissés devant cette dénivellation extrême. Nous comprenons que vous avez décidé de refaire cette partie de la côte pour rendre cette dénivellation plus normale.

Nous sommes cependant très inquiets d'apprendre que vous auriez décidé que, rendue au plateau, la côte doive traverser immédiatement le ravin très profond situé à droite, afin d'éviter la dernière courbe qui conduit au village de St Joseph de la Rive.

En tant que propriétaires depuis plus de 30 ans sur ce versant ouest du plateau, cette solution nous apparaît à la fois très nuisible au plan environnement, probablement extrêmement coûteuse, et surtout absolument non nécessaire, une fois que vous aurez réglé le problème initial de la dénivellation. Expliquons chacune de ces affirmations:

Nuisible au plan environnement: la traversée de ce ravin très profond impliquera nécessairement avec le remplissage important qui devra être fait la destruction d'un environnement très fragile. Nous sommes des témoins oculaires à chaque année d'affaissements de terrains dans ce secteur, car il s'agit de sols glaiseux qui lâchent sous l'effet de pluies le moins importantes. Le pont qui franchit la rivière du Seigneur pour conduire à nos propriétés a été emporté à deux reprises par des crues majeures au cours des 20 dernières années, et nous avons dû souvent refaire en grande partie notre route d'accès. Les falaises qui bordent nos propriétés au sud (en descente vers la route de St Joseph de la Rive) perdent chaque année en éboulis plusieurs mètres d'un sol qui n'est protégé que par les quelques arbres qui ont pu s'y enraciner au cours des ans et qu'il faut absolument protéger.

Extrêmement coûteuse: il est assez évident que cette solution impliquera des coûts considérables. Il faudra construire un nouveau pont, faire un remplissage majeur du ravin, et trouser largement la montagne du côté ouest du ravin pour y ouvrir une route complètement nouvelle dans des sols extrêmement fragiles. L'entretien à long terme sera aussi sans doute très dispendieux en raison de cet environnement très particulier.

Absolument non nécessaire: en effet, une fois que vous aurez réduit la dénivellation exagérée de la Grande Côte pour la rendre plus normale, le problème de la dernière courbe (où s'est abîmé l'autobus) qui conduit au village de St Joseph de la Rive perd beaucoup de son importance, car c'est seulement la vitesse gagnée durant la descente antérieure qui rend cette courbe si dangereuse. Vous pourriez cependant l'élargir sur son versant ouest pour en faciliter le tournant. A ce sujet, il serait intéressant que vous vous penchiez sérieusement sur le scénario alternatif qui vous a été proposé entre autres par le Maire de St-Joseph de la Rive, M. Pierre Tremblay (lettre du 27 janvier 1998), et qui consiste à faire arriver la Grande Côte sur le plateau entre la propriété de M. Jean Leblond et la maison Auger, ce qui permettrait d'élargir encore plus vers l'est le virage vers St Joseph de la Rive et d'utiliser le pont existant.

Les millions épargnés par l'abandon du projet de passage sur le ravin pourraient être bien utilisés à refaire la côte dite "de la Misère", située à l'ouest des Eboulements, évitant ainsi à une grande partie du trafic qui va à l'Ile-aux-Coudres la traversée du village de St-Joseph de la Rive. Ce village, un des joyaux de Charlevoix, de plus en plus sacrifié par une

circulation lourde qui l'envahit à toutes les demi-heures pendant tout l'été, pourrait ainsi retrouver son calme et son charme.

En somme, Monsieur le Ministre, s'il est essentiel de mettre tout en oeuvre pour éviter la répétition des événements tragiques de l'automne dernier, il est aussi essentiel de choisir une solution qui, tout en étant très sécuritaire, soit la moins coûteuse possible dans le contexte actuel des contraintes budgétaires majeures, et qui respecte au maximum cet environnement unique que constitue le plateau des Eboulements.

Nous apprécions d'avance votre attention à cette importante question.



Claude et Monique Bruneau
2820 chemin Hill Park,
Montréal, Qc H3H 1T1
Tel: 937-7186



Yvon Gauthier, m.d.
260 Sherbrooke est, # 422,
Montréal, Qc H2X 1E1
Tel: 288-3670
fax 514 345 4635

cc M. Rosaire Bertrand, député de Charlevoix
M. Antoine Deschênes, maire des Eboulements
M. Pierre Tremblay, maire de St Joseph de la Rive
Mme Jacinthe Simard, Préfet MRC de Charlevoix
M. Eric Gourdeau, ingénieur

Le 10 février 1998

M. Lucien Bouchard
Premier ministre du Québec
Ministère du Conseil exécutif
885 Grande-Allée Est
édifice J, bureau 2.11
Québec G1A 1A2

M. Le premier ministre,

À titre de citoyen préoccupé par le patrimoine naturel et bâti de Charlevoix, je vous écris afin de solliciter votre intervention auprès de votre collègue M. Jacques Brassard pour qu'il retire la dernière proposition de réaménagement de la «Grande côte» des Éboulements et révise le processus de planification en cours. Je désire par ailleurs vous faire part de ma plus grande inquiétude face à l'évolution de ce projet.

Vous avez à juste titre annoncé en octobre dernier l'intention de votre gouvernement de prendre tous les moyens pour améliorer la sécurité des routes d'accès à Saint-Joseph-de-la-Rive. On se demande aujourd'hui si cet engagement ne sert pas de prétexte à certains pour proposer à toute vapeur un grand projet, bien visible, mais désastreux au plan environnemental, risqué au plan technique et très coûteux au plan des finances publiques. Je me réfère ici à la dernière proposition de tracé déposée le 15 janvier dernier par le ministère des Transports, ainsi qu'à plusieurs des ambitieux scénarios étudiés depuis le tragique accident.

La dernière proposition déposée en janvier par le MTQ modifie considérablement le tracé de la «Grande côte». Le tracé proposé traverse un terrain en forte pente dans la partie ouest du Plateau des Éboulements. Issue du désir de régulariser une courbe et de minimiser les expropriations dans la partie est du Plateau, cette option causerait toutefois d'irréversibles dommages environnementaux. Elle soulève par ailleurs de grandes contraintes techniques.

À la hauteur du Plateau, le MTQ propose de traverser la rivière du Seigneur au moyen d'un important remblai de plusieurs dizaines de mètres de hauteur. L'impact des milliers de mètres cubes de terre qui seront déversés au-dessus de cette magnifique rivière se passe de commentaires. Entre le Plateau et la rive, le MTQ propose de traverser la montagne à l'ouest de la route actuelle, creusant une inévitable tranchée dans un sol réputé très instable. Pour sécuriser cette route et éviter les éboulements, on peut anticiper que le Ministère devrait construire de grands remparts qui auraient pour effet de défigurer cet extraordinaire pan de montagne visible du fleuve et de l'Île-aux-Coudres (voir pièces jointes). En fait, si jamais ce projet s'avérait techniquement faisable, il serait cependant très difficile de minimiser la tranchée de la route et retenir ce sol argileux; les ouvrages tels que construits pourraient donc être fort différents des ouvrages planifiés.

Le 10 février 1998

M. le premier ministre Lucien Bouchard

page 2

Le patrimoine naturel et historique de Charlevoix est reconnu et protégé par l'Unesco. Le moins que l'on puisse attendre du MTQ, c'est qu'il respecte les règles que les québécois se sont données pour protéger un tel patrimoine. Or le Gouvernement s'apprête à court-circuiter ses propres exigences d'études et de consultation publique contenues dans les lois sur la protection du territoire agricole, la qualité de l'environnement ainsi que l'aménagement et l'urbanisme. *Compte tenu des multiples améliorations qui peuvent être apportées à la route actuelle sans la dévier substantiellement, ce projet requiert-il d'engloutir des sommes considérables, de saccager l'environnement et d'esquiver notre cadre légal par un autre décret d'urgence ?*

Je sollicite donc avec empressement votre intervention afin de remettre un peu d'ordre dans un processus qui semble s'emballer. J'ai écrit au ministre des Transports le 29 octobre dernier (avant que ne soient annoncés ses projets) afin notamment que le MTQ évite tout précipitation et respecte le cadre légal normal. J'ai reçu un accusé de réception le jour même où le ministère a annoncé dans la région ses projets d'aménagement.

Le cheminement actuel des scénarios est piégé par un processus local de négociation qui pourrait faire bien peu de cas des enjeux nationaux que représentent la conservation de l'environnement, du paysage et du patrimoine de Charlevoix. Votre intervention permettrait de faire le point sur les enjeux de ce projet, tant aux plans de son opportunité, de sa faisabilité que de ses impacts sur l'environnement et les finances publiques.

Je demeure confiant que la sécurité des chemins d'accès à Saint-Joseph-de-la-rive sera améliorée dans le respect de ce milieu exceptionnel.

Veuillez agréer, M. le premier ministre, l'expression de mes sentiments distingués.



Louis-François Monet, urbaniste
Service de l'urbanisme
Ville de Montréal
303 rue Notre-Dame Est, bureau 5.365
Montréal, H2Y 3B3

téléphone : (514) 872-7711
télécopieur : (514) 872-0024

Pièces jointes : 1. Photographie de Saint-Joseph-de-la-rive
2. Nouvelle proposition du MTQ (trait rouge) et route actuelle (trait vert)

c.c. M. Jacques Brassard, ministre des Transports

Martin Gauthier, m.d.

Psychiatre et psychanalyste

4000, rue Marcell
Montréal, Québec H4A 2Z6
(514) 485-6747

Montréal, le 31 janvier 1998

Monsieur Jacques Brassard
Ministre des transports
Cabinet du Ministre
Gouvernement du Québec
Québec

Monsieur le Ministre,

Je voudrais porter à votre attention l'évolution préoccupante du dossier concernant la grande côte des Éboulements, suite au tragique accident d'octobre 1997. Un nouveau tracé présenté en décembre 1997 impliquait l'expropriation de nombreuses maisons et endommagerait sévèrement le patrimoine naturel du secteur est de la côte (appelé les Éboulements Centre). Suite à l'opposition de nombreux citoyens, dont des personnalités importantes comme l'écologiste Pierre Dansereau, le cinéaste Pierre Perrault ou encore le compositeur Gilles Tremblay, prenant tous position pour la nécessité de respecter le patrimoine naturel et humain de cette région unique, ce premier tracé était abandonné au profit d'un nouveau tracé passant cette fois du côté ouest de la grande côte des Éboulements. C'est ce nouveau tracé, tout aussi problématique que le premier, qui m'amène à vous écrire.

En passant du côté ouest de la grande côte, le nouveau tracé nécessite le remplissage d'une rivière importante du secteur (la rivière du Seigneur, celle traversant la Seigneurie des Éboulements), l'élimination d'un boisé encore préservé et la destruction du paysage actuel pour pratiquer une ouverture à même la montagne qui descend vers le fleuve. Outre la difficulté technique d'un tel tracé, outre les coûts très élevés (c'est l'une des solutions les plus coûteuses), les conséquences écologiques pour l'environnement doivent être considérées sérieusement. La préservation du patrimoine naturel et historique s'y trouve menacée.

Compte-tenu de toute l'expertise disponible au Québec, compte-tenu de la richesse collective que constitue la région de Charlevoix et sa préservation, il est possible de parvenir à une solution non seulement sécuritaire pour les voyageurs, mais aussi respectueuse de notre patrimoine. En précipitant des décisions qui risquent de sacrifier l'un pour l'autre, nous nous tirons dans le pied. À l'heure où d'autres projets gouvernementaux soulèvent des critiques quant au manque d'études environnementales, la côte des Éboulements pourrait être un projet de partenariat actif respectueux de tous les facteurs impliqués (et des lois en vigueur).

Parmi les nombreux tracés qui ont déjà été envisagés ou proposés, la majorité d'entre eux

Martin Gauthier, m.d.

Psychiatre et psychanalyste

4000, rue Maril
Montréal, Québec H4A 2Z6
(514) 485-6747

respectent la barrière naturelle de la rivière du Seigneur et maintiennent la côte du côté est de la rivière. À des coûts moins élevés, en creusant le sommet de la côte actuelle pour en diminuer l'inclinaison et en déplaçant le tracé légèrement vers l'est (de façon beaucoup plus limitée que dans la première suggestion, évitant ainsi de nombreuses expropriations), le dangereux virage au pied de la côte pourrait être élargi et devenir sécuritaire, tout en préservant l'environnement actuel. C'est là une proposition -il y en a sans doute d'autres- et elle est certes moins complexe et moins défigurante que celle récemment présentée en janvier 1998. En tout état de cause, notre patrimoine mérite sûrement une consultation large et réfléchie.

Le gouvernement et les citoyens québécois ont traversé admirablement la crise du verglas. Dans le même esprit, le problème de la côte des Éboulements peut permettre de faire valoir notre ingéniosité, en regardant fièrement vers l'avenir tout en préservant la beauté de ces lieux que nos ancêtres nous ont légués. Le projet actuel présente au contraire une solution précipitée et de courte vue, au niveau environnemental et patrimonial.

Je me permets de vous adresser cette lettre, Monsieur le Ministre, en devinant par ailleurs la difficulté de votre tâche et les nombreux dossiers dont vous avez charge. Je tenais cependant à apporter ma contribution dans ce dossier important pour la région de Charlevoix.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, mes salutations les plus respectueuses.

Martin Gauthier, m.d.

Martin Gauthier, m.d.
psychiatre, professeur à l'Université McGill
propriétaire aux Éboulements

cc. Monsieur Lucien Bouchard, Premier Ministre du Québec
Monsieur Rosaire Bertrand, Député à l'Assemblée nationale

07:16PM PIONEER
P.2/3

Le 30 janvier 1998

Monsieur le Ministre Jacques Brassard
Ministre des transports
Gouvernement du Québec
Place Hauteville
700 boul. René-Lévesque Est
Québec, Qué. G1R 5H1

Cher Monsieur le Ministre,

Je vous écris concernant le projet de ré-aménagement de la côte/route principale reliant Les Éboulements à St-Joseph de la Rive et l'Île aux Coudres dans le comté de Charlevoix.

Votre ministère étudie une nouvelle option, jusqu'ici écartée, qui verrait la route dévier du côté ouest du tracé existant.

Je voudrais vous signaler que plusieurs propriétaires du côté "ouest", d'autres citoyens et moi-même sommes opposés et inquiets au sujet de cette option "ouest", en grande partie pour des raisons d'ordre écologique et de sécurité routière. Par exemple:

- (1) L'impact environnemental sera énorme étant donné la rivière Des Seigneurs et la vallée qui devront être remplis et les deux collines qui devront être enlevées. Cette rivière est d'ailleurs la plus importante entre Baie St-Paul et La Malbaie.
- (2) Plusieurs citoyens/citoyennes et propriétaires du côté ouest sont fortement opposés à cette option et s'organisent déjà pour obtenir l'appui du public et de mouvements écologiques.
- (3) La stabilité du sol du côté "ouest" est très fragile et il y a eu plusieurs éboulements depuis 20 ans (entre autres le chemin et pont non-verbalisé ont été emportés 2 fois). Cette zone est à l'intérieur de la zone "rouge" établie par votre ministère.
- (4) Le coût de cette option serait considérablement plus élevé que les autres options disponibles et étudiées par votre ministère, étant donné l'ampleur des travaux et la rivière qui s'y trouve.

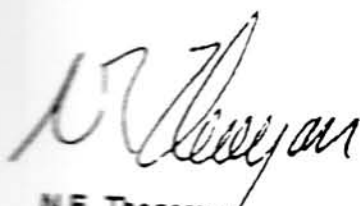
- 12
- (5) Il existe au moins une alternative moins coûteuse et qui aurait beaucoup moins d'impact environnemental, et cette option serait de passer du côté est, mais sur les terres d'un seul propriétaire. Une autre alternative souhaitée par le Maire de St-Joseph de la Rive et ses citoyens serait le réaménagement de la "Côte de la Misère", une route beaucoup plus directe et qui offrira une sortie beaucoup plus logique pour les gens de l'Île aux Coudres, et assurera une sécurité routière accrue dans le village de St-Joseph de la Rive.

En conséquence, je vous demande respectueusement de faire abandonner l'option "ouest" de la déviation routière, de faire ré-évaluer l'option "est" ainsi que d'autres options disponibles à votre ministère, et de demander à votre ministère de choisir une de ces dernières.

J'ose espérer que les raisons évoquées ci-haut ainsi que votre souci, et celui du Gouvernement, de protéger l'environnement québécois dans la mesure du possible de cette région en particulier au Québec (qui est un patrimoine) et votre souci pour la sécurité routière sauront vous persuader d'abandonner l'option "ouest".

Je demeure,

Votre tout dévoué,



N.E. Thogersen
82 Thomas Chapais
Boucherville, Québec
J4B 5E8

cc: M. Rosaire Bertrand
Député provincial à l'Assemblée Nationale
480 rue St-Etienne
Bureau 100
La Malbaie, Québec G5A 1H5

Le 17 Decembre 1997

Monsieur Antoine Deschenes
Maire de la Municipalite des Eboulements
248 Village
Les Eboulements,
Comte de Charlevoix, Province de Quebec
Canada, G0A 2M0

Monsieur le maire,

Sujet: Cote des Eboulements

Je suis proprietaire d'une maison sur le rang du Plateau. Depuis bientot un siecle, les familles Forget et Casgrain ont manifeste d'une facon ou d'une autre leur attachement a la region de Charlevoix. C'est vous dire que c'est avec emotion que je vous adresse ces quelques mots.

On a beaucoup parle recemment d'une amelioration sensible de la cote des Eboulements. Les rumeurs allant bon train.

Ces jours derniers, c'est avec stupeur que j'apprends qu'une decision aurait ete prise.

Certaines interrogations me viennent a l'esprit:

1 - A-t-on tenu des reunions d'information et de concertation (je n'ai recu aucune communication a ce sujet)

2 - A-t-on presente des choix de trace pour examen?

3 - A-t-on suscite des reactions dans le milieu: la M.R.C. l'Association Touristique de Charlevoix, les compagnies d'immeubles, la societe de developpement economique, la regie de securite publique, les aubergistes, etc ?

4 - Existe-t-il une etude d'impacts environnementaux, economiques et sociaux?

La population d'ici et d'ailleurs deplore toujours le double accident de la cote et partage avec affection la douleur de ceux qui y ont perdu des etres chers

Par respect pour ces personnes, trouvons une solution harmonieuse, en ayant le souci du bien commun.

De grace, evitons une decision hative, non murie, prise dans le feu de l'action et du choc emotif, une decision qui affectera des generations a venir dans Charlevoix, site classe "Reserve mondiale de la biosphere" par l'ONU.

Je compte sur vous pour faciliter les representations necessaires a qui de droit.

Veuillez agreer, monsieur le maire, l'expression de mes sentiments distingues.

Madame Claude L. Casgrain
Proprietaire
59 du Plateau, (rang du Centre)
Comte de Charlevoix.

Adresse de correspondance: 4165 avenue Marlowe, Montreal, H4A 3M3
Telephone: 514-481-5036

CC Monsieur Jacques Brassard, Ministre des transports
Madame Jacinthe Simard, Presidente MRC, Baie St-Paul
Professeur Francois Bergeron, Phd, Universite Laval

Lettre ouverte au Premier ministre du Québec concernant la Côte des Éboulements

Le 23 mars 1998

Monsieur le Premier ministre,

Nous vous écrivons aujourd'hui afin que vous interveniez dans le dossier du réaménagement de la Grande côte des Éboulements. Sans présumer des conclusions de l'enquête du coroner en cours, il apparaît que les facteurs principaux qui ont provoqué la tragédie relèvent non pas de la côte, mais de bris mécaniques et de problèmes de supervision des véhicules lourds.

Malgré ces faits et malgré les nombreuses oppositions manifestées depuis le dépôt du projet du ministère des Transports au mois de janvier dernier, celui-ci a décidé de persister dans son projet de construire une nouvelle route d'accès au village de Saint-Joseph-de-la-Rive et entend déposer son tracé dit "définitif" le 27 mars prochain.

Ce projet évalué à près de 10 millions de dollars impliquera la construction d'un second pont au-dessus de la plus importante rivière de la région, la rivière du Seigneur, et la construction d'une seconde route dans un secteur boisé et très fragile écologiquement en raison de l'instabilité des sols.

La construction d'une nouvelle route entraînerait des impacts négatifs majeurs sur l'environnement naturel et humain, et compromettrait la vocation patrimoniale et touristique, de même que l'héritage naturel des plateaux des Éboulements et du village de Saint-Joseph-de-la-Rive.

Le Québec s'était pourtant résolu à protéger cette région d'une façon toute particulière lors de la création de la Réserve mondiale de la Biosphère de Charlevoix en 1988. Le gouvernement s'était alors engagé envers l'UNESCO à respecter des normes d'aménagement et de protection de l'environnement exemplaires. Comme vous le rappelait le président-fondateur de la Réserve mondiale de la Biosphère de Charlevoix, M. Yvon Dubé, dans sa lettre du 5 janvier, les vues du ministère des Transports ne respectent pas l'entente contractuelle du Québec envers l'UNESCO et les citoyens. Elles risquent aussi d'entacher la réputation du Québec à l'étranger.

La construction d'une nouvelle route est d'autant plus surprenante qu'il existe des moyens tout aussi sécuritaires qui ne causeraient pas les impacts négatifs de la route prévue et qui pourraient être réalisables à un dixième des coûts. L'une de ces options prévoit par exemple l'installation d'une ou deux sorties d'urgence et la correction de la dernière courbe vers l'extérieur. Le ministère a toutefois refusé jusqu'à maintenant de considérer ces options, s'enfermant dans le choix de construction d'une nouvelle route, malgré ses impacts négatifs majeurs et ses coûts disproportionnés par rapport aux besoins réels.

En cette période de compression budgétaire et d'effort qui a été demandé à la population, il est encore plus essentiel que les fonds publics soient investis à bon escient. Invertir 10 millions de dollars dans des infrastructures inutiles et dommageables pour le patrimoine québécois, l'environnement et le tourisme, est inadmissible.

Au surplus, l'entêtement du ministère des Transports à vouloir construire une nouvelle route sans accepter d'examiner les alternatives moins dommageables pour la région et sans attendre les conclusions de l'enquête du coroner contribuerait à reconforter le laxisme de la Société d'assurance automobile du

Québec dans l'application des règlements concernant la sécurité des autobus et des camions. A cet égard d'ailleurs, une partie des économies réalisées en corrigeant la côte sans construire une nouvelle route pourrait servir au resserrement des règlements de sécurité routière.

Le comportement du Ministère soulève également des questions fondamentales quant aux droits démocratiques des citoyens et au respect des cadres législatifs qui régissent l'aménagement du territoire. Le gouvernement et les ministères ne doivent pas se servir de l'émotion pour passer outre au respect des lois. Nous ne voulons pas croire que le ministère des Transports puisse décider de court-circuiter par voie de décret ministériel le cadre législatif en vigueur qui, en vertu de la loi sur la protection de l'environnement, la loi sur la protection du territoire agricole et la loi 125 sur l'aménagement du territoire, requiert que des audiences publiques soient tenues. De plus, cette question ne concerne pas seulement les citoyens des Éboulements, mais également la population de Saint-Joseph-de-la-Rive et la population du Québec dans son ensemble.

En tant que chef et protecteur de nos institutions démocratiques, nous vous demandons d'empêcher le ministère des Transports d'être juge et parti. Nous vous demandons de surcroît la tenue d'audiences publiques sous l'égide du BAPE afin que puisse s'exprimer l'expertise et les opinions des individus et organismes de défense du patrimoine naturel et culturel. Cette mesure contribuerait à bonifier le projet et à préserver la sécurité et l'identité du lieu. Il en va de l'intérêt patrimonial, environnemental et touristique de la région de Charlevoix; sans oublier la réputation du Québec.

Veuillez agréer monsieur le Premier ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Joanne Côté
Comédienne

Bernard Gauthier
Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive
et des plateaux des Éboulements

Pierre Larochelle
Vice-président, Conseil des monuments et sites du Québec

Harvey Mead
Président, Union québécoise pour la conservation de la nature

Pierre Tremblay
Maire, Municipalité de Saint-Joseph-de-la-Rive



BERNARD GAUTHIER

C.C. Mme. Louise Beaudoin, ministre de la Culture et des Communications
M. Paul Bégin, ministre de l'Environnement et de la Faune
M. Jacques Brassard, ministre des Transports

Québec, le 29 avril 1998

Ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec
Monsieur Paul Bégin, Ministre
Cabinet du Ministre
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (Québec)
G1R 5V7

Monsieur,

Récemment, le ministre des Transports du Québec faisait connaître publiquement son projet de réaménagement de la Côte des Éboulements. Comme vous devez sans doute le savoir, l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) est de ceux qui réclament que ce projet fasse l'objet d'une étude d'impact et d'une audience publique, afin que la pertinence du réaménagement proposé, ainsi que les différents enjeux que ce projet soulève, puissent bénéficier de l'arbitrage social et environnemental que permet la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

Or, il s'est révélé, à l'annonce du projet, que celui-ci serait soustrait de la procédure, sur la base que la moyenne de l'emprise prévue serait de 32,5 mètres, alors que le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement prévoit la soumission de ce type de projet sur la base d'une emprise de 35 mètres.

L'UQCN met directement en cause la bonne foi du ministère des Transports quant à la manière qu'il a confectionné son projet, de façon à le soustraire de la procédure d'étude d'impact et d'audience publique. En effet, sur la base d'un avis juridique portant sur ce projet, nous affirmons que le MTQ viole la lettre et l'esprit de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

Dans un avis juridique rédigé par Maître Michel Bélanger, de l'étude Lauzon Bélanger, celui-ci stipule que «...sur la base des informations(...) fournis, le projet de construction de la route dans le seul secteur de la Grande Côte, s'étale sur une distance d'environ 2.6 kilomètres. La largeur moyenne de l'emprise pour ce tronçon de route, selon les plans déposés par le ministère, est de 50 mètres, atteignant jusqu'à 106 mètres en certains endroits. Une autre section, celle-là de 1.8 kilomètres, consiste dans le repavage de la route dans la municipalité de Saint-Joseph-de-la-Rive, dont l'emprise moyenne n'est que

d'environ 8 mètres». L'avis précise «il n'est pas présomptueux de penser que le ministère (des Transports) a volontairement choisi d'allonger le projet de réfection à 4,4 kilomètres de manière à éviter de s'assujettir à la procédure d'évaluation environnementale. La légalité d'une telle interprétation nous apparaît douteuse et certainement contraire à l'esprit du législateur dans l'adoption des dispositions pertinentes». «Or, il nous semble que la portion des travaux qui ne concerne que le repavage ne saurait être une construction ou une reconstruction et encore moins un élargissement, au sens du règlement».

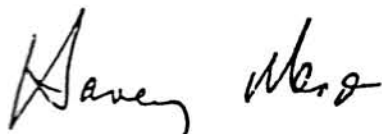
Il est particulièrement outrageant de voir un ministère, une institution gouvernementale, se soustraire délibérément et avec autant de désinvolture de ses responsabilités environnementales, sapant ainsi le fondement même de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Également, il nous apparaît inacceptable que le ministère des Transports ait occulté sa responsabilité de consulter les ministères fédéraux pour les éléments du projet qui touchent ses compétences, notamment en ce qui a trait à l'habitat du poisson par le réaménagement du lit de la rivière du Seigneur et le remblayage au fleuve sur plus de 20 mètres pour le déplacement de la voie ferrée.

C'est pourquoi, sur la base de l'avis juridique précité, l'UQCN vous demande d'assumer avec vigueur vos responsabilités et d'agir afin de soumettre le projet de réfection de la Côte des Éboulements à la procédure d'évaluation environnementale et de consultation publique prévue à la *Loi sur la qualité de l'environnement*, sur la base de l'article 2 e) du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, RRQ., c. Q2, r.9.

Comprenez, monsieur le Ministre, qu'il est impératif que vous agissiez avec célérité et fermeté dans ce dossier, considérant le dangereux précédent qui serait créé. Il en va de la crédibilité même de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, de la vôtre ainsi que celle du gouvernement.

Dans l'attente d'une réponse satisfaisante à la présente, veuillez accepter, Monsieur le Ministre, l'expression de nos considérations distinguées.



HARVEY MEAD
Président

p.j. avis juridique
correspondances

Québec, le 6 avril 1998

«Penser globalement, agir localement».

Ministère de l'Environnement et de la Faune
Monsieur Paul Bégin, ministre
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René Lévesque Est
30e étage
Québec (Québec)
G1R 5V7

Monsieur le ministre,

C'est avec inquiétude que nous avons appris que plusieurs projets routiers de la responsabilité du ministère des Transports du Québec seraient sur le point d'être réalisés sans qu'ils soient soumis au processus usuel d'étude d'impact et de consultation publique prévue au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement.

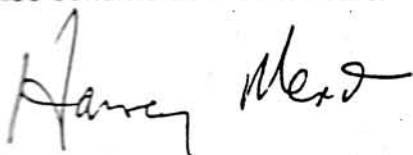
Ce serait notamment le cas de l'autoroute 25, annoncé par votre collègue des Transports au début du mois de mars dernier. Dans ce contexte, nous appréhendons fortement que le projet de réfection de la Grande Côte des Éboulements fasse l'objet du même traitement, alors que tout milite pourtant en faveur pour que le processus d'arbitrage social et environnemental que garanti la Loi sur la qualité de l'environnement et ses règlements joue son rôle.

Y-aurait-il eu modification du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement qui détermine, à l'article 2 e) que les projets d'infrastructures routiers doivent faire l'objet d'une étude d'impact et d'une consultation publique ? Ou encore de quelle façon interprète-t-on l'application de cet article qui aurait comme résultat de foutre à la poubelle 15 années de pratiques d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de ce type de projet ? Les précédents en cette matière sont nombreux pour démontrer la pertinence et la justesse du processus d'autorisation environnemental que doivent suivre les projets de la responsabilité du ministère des Transports.

Est-ce là une démonstration tangible du nouvel esprit d'autoresponsabilisation et d'autocontrôle qui doit animer les promoteurs en regard de leurs responsabilités environnementales ? Une instance gouvernementale, tel que le ministère des Transports doit, plus que tout autre promoteur, faire preuve d'une probité exemplaire en regard de l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement et de ses règlements.

Les malheureux précédents qui semblent s'instaurer actuellement nous laissent craindre le pire quant à l'application de la LQE ainsi que pour l'avenir de la protection de l'environnement au Québec. C'est pourquoi, monsieur le ministre, nous vous demandons d'intervenir avec toute la rigueur dont vous pouvez faire preuve afin de préserver les fondements de la Loi dont vous êtes le garant.

Dans l'attente de votre réponse, veuillez accepter, monsieur le ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Harvey Mead', with a stylized, cursive script.

Harvey Mead
Président

c.c. ministre des Transports

7. Pétitions

Grande Côte des Éboulements

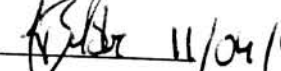
Pétition

- Attendu que le rapport d'enquête du coroner Malouin a démontré que la réglementation routière et l'état du véhicule sont les causes de l'accident du 13 octobre 1997;
- Attendu que le coroner Malouin juge inutile la reconstruction de la Côte des Éboulements ;
- Attendu que le gouvernement entend procéder, sans consultation publique, au :
 - déplacement de la voie ferrée sur 800 mètres le long des battures du fleuve ;
 - à l'enlèvement de plus de 50 000 camions d'argile et de glaise de la vallée de la Rivière du Seigneur ;
 - à la canalisation de la rivière du Seigneur et la construction d'un remblai de 400 pieds de long et 100 pieds de hauteur sur cette rivière classée patrimoniale par la MRC de Charlevoix ;
 - à la construction d'une route à 2 niveaux et séparée par un mur de béton de 5 pieds de hauteur qui empêchera les utilisateurs de la route de voir le fleuve ;
 - à la construction d'un tunnel de 150 pieds de longueur sous la route pour relier les plateaux Ouest et Est des Éboulements ;
- Attendu que des alternatives simples existent pour rendre la route sécuritaire et ce à faible coût et avec peu d'impacts, tel que l'installation de 1 ou 2 lits d'arrêt et la reconfiguration de la dernière courbe, tel que suggéré par le président de l'Association professionnelle des Ingénieurs du gouvernement du Québec (APIGQ) ;
- Attendu que le gouvernement a délibérément modifié la longueur de réfection de la route afin de contourner la loi sur l'environnement;
- Nous demandons la tenue d'audiences publiques afin que la population puisse être adéquatement informée et consultée avant la construction d'un tel projet.

Nom	Adresse	Signature	Date
-----	---------	-----------	------

CANTIN, M.	309 ST-DENIS	[Signature]	10/4/99
FRANÇOIS GUY	1850 BERRY #1211	[Signature]	10/4/99
Michelle Benaud	2133 rue Arago Québec	J. Benaud	10.04.99
Ron Rovers	3650 Hutchison	Ron Rovers	10/4/99
François Lepage	562 St-Urbain	M.H. Lepage	10-04-99
Amélie Lachance	2239 Wilson St	[Signature]	10-04-99
Sylvain Laroche	5027 ST-URBAIN	S. Laroche	10/04/99
Paul Laroche	4231, McCarrieur	[Signature]	10/04/99
Le Gervais	773 rue Orléans	[Signature]	10/4/99
François Laroche-Auger	3714 rue de Beaulieu, Montréal	[Signature]	10/04/99

Pétition

- | Nom | Adresse | Signature | Date |
|----------------|-------------------------------------|---|----------|
| Martine Jessop | 773 Ave Outremont |  | 10/04/99 |
| ALAIN ABEL | 3650 Hutchison |  | 10/04/99 |
| Hubert Bolduc | 879 rue de l'Anse, St-Jean-de-Lévis |  | 11/04/99 |

Pétition

- Nom Adresse Signature Date
- stitution en cours

Grande Côte des Éboulements, Charlevoix

Pétition

Par la présente, j'appuie la démarche de l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) et du Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements afin d'obtenir la tenue d'une audience publique et d'une étude d'impact dans le dossier du réaménagement de la Grande Côte des Éboulements par le ministère des Transports du Québec.

Nom	Adresse	Signature	Date
Michel Desjardins	980, ch. St-Louis Sillery		12/10/98
Antoine Desjardins			12/10/98
Jean-François Desjardins	980 ch St-Louis Sillery		12/10/98
Mr. Desjardins	6693, route Perron St-Emile		12/10/98
Joseph Boucher	576 Ch. du Quai	JBL	12/10/98
S. Desjardins	"		15/10/98

635-2892

Grande Côte des Éboulements, Charlevoix

Pétition

Par la présente, j'appuie la démarche de l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) et du Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements afin d'obtenir la tenue d'une audience publique et d'une étude d'impact dans le dossier du réaménagement de la Grande Côte des Éboulements par le ministère des Transports du Québec.

Nom	Adresse	Signature	Date
PIERRE LAMARETTE	10415 HOUE	P. Lamarche	10/15/98
MARTHE FOUCAULT	5315 BORDENEAU	Danielle Foucault	15/10/98
LAMBERT Gerard	10345 FLEURIER	Gerard Lambert	15/10/98
PROUDE FRANCINE	4271 DESERABLES	Francine	15/10/98
Blanchin Serge-A	1834 Saint-Jean	S. Blanchin	15/10/98
André Goulet	191- 6 ^e Avenue Bisbriand	André Goulet	15/10/98
THU VAN TRAN Thi	11 ADONCOUR	Thi Van Tran	15/10/98
GUY BARBEAU	1690 MARIE-DUBOIS	Guy Barbeau	15/10/98
Mme TISOU	5245 BINK ST. 400	Mme Tisou	15/10/98
E. MARTEL	5446, AV. Montclair	Emile Martel	15.10.98
D.A. GAUTHIER	1879 de Champlain	Diane Gauthier	15.10.98
YVES ANDRE	747 BLOOMFIELD	Yves Andre	15/10/98

Les Éboulements, août 1998

Par la présente, nous désignons Bernard Gauthier porte-parole du Regroupement pour la protection de St-Joseph-de-la Rive et des Plateaux des Éboulements, pour représenter nos intérêts dans le dossier du réaménagement de la Grande côte des Éboulements, et pour protéger le patrimoine et l'environnement de la Grande côte des Éboulements.

Nom	adresse	signature	date
AGATHE BARRY	Les Éboulements - Charlevoix	Agathe Barry	98.08.1
Harold NETSCH	Rue Daulivier 5000 St Foy	H. Netsch	98-08-17
Georgette Leduc	St Foy		
Chantal Desjardins	St Foy	C. Desjardins	98-08-18
Jean - M. Desjardins	St Foy		98-08-18
Regina Desjardins	Beaufort		98-08-18
Jacques Barry	Quebec		98-08-22
Lucette Barry	Quebec		98-08-22
Lucette Barry	St Foy		98-8-22
Dominique Petit	QUEBEC		98-08-22
Lucette Barry	Quebec		98-08-24
Lucette Barry	Quebec		98-8-24
Lucette Barry	Quebec		98/8/24
Lucette Barry	Quebec		98/8/26
Lucette Barry	Quebec		98/8/27
Lucette Barry	Quebec		98/09/01
Lucette Barry	Quebec		98/09/14
Lucette Barry	Quebec		98/09/14
Lucette Barry	Quebec		98/09/14

Les Éboulements, août 1998

Par la présente, nous désignons Bernard Gauthier porte-parole du Regroupement pour la protection de St-Joseph-de-la Rive et des Plateaux des Éboulements, pour représenter nos intérêts dans le dossier du réaménagement de la Grande côte des Éboulements, et pour protéger le patrimoine et l'environnement de la Grande côte des Éboulements.

Nom	adresse	signature	date
Luc Tremblay	270 de l'Église St-Joseph de la Rive CI		10/08/98
Luc TREMBLAY	7808, Foucher Montréal		10/08/98
Michèle-Ann Thompson	7808 Foucher Montréal		10.08.98.
Jacques Landry	306 Marie Anne		10.08.98
MARTIN BRUNEAU	6, les Éboulements Centre		10.08.98
Anne Bruneau	6148 Des Étoiles, Montréal	Anne Bruneau	10/08/98
Jacques DESNOYERS	1409 CH. du LAC LÉRY	Jacques Desnoyers	15/08/98
MARGUERITE SEGGIN	1409 CH. du LAC LÉRY	Marguerite Seggin	15/08/98
Pierre Laroche	Fac. architecture + aménagement Université Laval.		18/08/98
Anne Lebeau	784 B CHampagneur Outremont		21/08/98

NOM	ADRESSE	SIGNATURE	DATE
MARTIN GAUTHIER	37 des Peupliers les Eboulements	Martin Gauthier	22/8/98
JOSEÉ DURANLEAU	6079 DUROCHER OUTREMONT	Josée Duranleau	22/8/98
Louis François Monet	6079 Durocher Outremont	Louis F. Monet	22/8/98
Louane Boucher	4000 Marul Montréal	Louane Boucher	22-8-98
Jacqueline B. Dubois	35 des Peupliers les Eboulements et 21 chemin des Capucines Hull, Québec	Jacqueline B. Dubois	6/9/98
Dominique Boucher	576 Ch du Quai St. Joseph de la Rive	Dominique Boucher	10/10/98
Capt. S. Chasle			
FÉLIX MARTEL	8176 HENRI-JULIEN MONTREAL	Félix Martel	10/10/98
LOUISE COLLIGNON	INDEN	Louise Collignon	10/10/98

Les Éboulements, août 1998

Par la présente, nous désignons Bernard Gauthier porte-parole du Regroupement pour la protection de St-Joseph-de-la Rive et des Plateaux des Éboulements, pour représenter nos intérêts dans le dossier du réaménagement de la Grande côte des Éboulements, et pour protéger le patrimoine et l'environnement de la Grande côte des Éboulements.

Nom	adresse	signature	date
FRANÇOIS GRENON	500 VERDUN	<i>François Grenon</i>	15 sept. 98
JOHANNE BÉLISLE	St-Nicolas	<i>Johanne Bélisle</i>	24 sept. 98
GINETTE BÉLISLE	St-Nicolas	<i>Ginette Bélisle</i>	98-09-30
GERMAIN MÉNARD	ST-NICOLAS	<i>Germain Ménard</i>	98-09-30
CAROLE MADEAU	QUÉBEC	<i>Carole Madéau</i>	98-09-30
DENISE BILLOIR	DÉLAPIAT	<i>Denise Billoir</i>	98 09 30
LOUISE RENAUD	ST-FOY	<i>Louise Renaud</i>	98 09 30
JOANNE BOURBEAU	ST-LAUR T. ORLÉANS	<i>Joanne Bourbeau</i>	98 09 30
BOUCHARD Monic Maude	Sillery	<i>Monic-Maude Bouchard</i>	98.09.30
Johanne Fortier	St-Foy	<i>Johanne Fortier</i>	98 09 30
LOUISE VU	Saint-Nicolas	<i>Louise Vu</i>	98 10 07
MARIE GRENON	Québec	<i>Marie Grenon</i>	98/10/11
Marc Barry	Lévis	<i>Marc Barry</i>	11 oct 98
Denise Filiatrault	76 Barras, G6V2M5	<i>Denise Filiatrault</i>	12/oct/98
RENÉ BARRY	St-Foy, Qué.	<i>René Barry</i>	98.10-11
Yvonne Rivill	Parc St-Paul	<i>Yvonne Rivill</i>	98 10 12
Lédiuc Boivin	Parc St-Paul	<i>Lédiuc Boivin</i>	98-10-12
Julie Tourville	Mauricie	<i>Julie Tourville</i>	98.10.12
PIERRE MONGRAIN	MAURICIE	<i>Pierre Mongrain</i>	98-10-12

Les Éboulements, août 1998

Par la présente, nous désignons Bernard Gauthier, porte-parole du Regroupement pour la protection de Saint-Joseph-de-la-Rive et des plateaux des Éboulements, pour représenter nos intérêts dans le dossier du réaménagement de la Grande Côte des Éboulements, et pour protéger le patrimoine et l'environnement de la Grande côte des Éboulements.

Nom	adresse	signature	date
LISE BÉLISLE	6687 DES ÉCORES MONTREAL H2G 2J8	Lise Bélisle	98.11.02
LOUISE BEAUCHESNE	155 MONTARVILLE REPENTIGNY J6A 6N5	Louise Beauchêne	98.11.02
Gilles Gauthier	1619 Lajûe Outeauville H3T 1V6	G. Gauthier	98.11.02
Marie ALLARD	4660 TERRE-PLAQUE MTL (QUE) H2V 4J4	Marie Allard	98.11.02
Georges Tangy	1067 Ovide Fungt Deux-Montagnes J7R 6R2	JGT	98-11-02
AYE A'/A/L	10580 Waverly #2 Montreal, QC H3L 2W6	Aye A'/A/L	98-11-02

Les Éboulements, août 1998

Par la présente, nous désignons Bernard Gauthier porte-parole du Regroupement pour la protection de St-Joseph-de-la Rive et des Plateaux des Éboulements, pour représenter nos intérêts dans le dossier du réaménagement de la Grande côte des Éboulements, et pour protéger le patrimoine et l'environnement de la Grande côte des Éboulements.

Nom	adresse	signature	date
L. BOUCHER	205 COUSINEAU Pont Vieux Rural	Perrine Boucher	30/8/98
CHAMPA, BOUCHER	123 bd QUINN Long JYH 2M7	[Signature]	30/8/98
Simone Levesque	4417 Harmonie Mtl. (H4A 2W9)	Simone Levesque	29/10/98
FRANCOEUR P	450 QUERBES OUTREMONT	[Signature]	
G. BELZILE	1855 FULLUM Montréal	[Signature]	2-11-98
ROBERT GAGNÉ	487 LOGAN SAINT-LAMBERT	[Signature]	
G. Brenner	4570 Circle Rd HBW 147	[Signature]	
P. Lanari	10390 St Urbain	[Signature]	2 nov. 98
PATRICIA Power	6589 des Perceps	[Signature]	2 nov. 98
Jeanne D. McNeil	34 Hazelwood	[Signature]	2 nov 98

Les Éboulements, août 1998

Par la présente, nous désignons Bernard Gauthier porte-parole du Regroupement pour la protection de St-Joseph-de-la Rive et des Plateaux des Éboulements, pour représenter nos intérêts dans le dossier du réaménagement de la Grande côte des Éboulements, et pour protéger le patrimoine et l'environnement de la Grande côte des Éboulements.

Nom	adresse	signature	date
BOUDREAU Carmen	6000 Deacon aff Montreal, Que. H3S 2T9	Carmen B Boudreau	8/9/98
BOUDREAU GUSTAVE	6000 Deacon aff Montreal, Quebec H3S-2T9	Gustave Boudreau	8/9/98
BERGERON MUGOETTE	470 LA BONTÉ LONGUEUIL J4H-2P9	Muguette Bergeron	08/09/98
Bouchard DENISE	190 Ste. Anne Bari St. Paul	Denise Bouchard	8 09
BUCKETTE DORIS	200 DECHATEAUGUY LONGUEUIL, QC. J4H 2K7	Doris Buckette	
Carole Leclerc	614 St. Thomas Longueuil Q.C. J4H 3A6	Carole Leclerc	

Les Éboulements, Août 1998

Par la présente, nous désignons Bernard Gauthier, porte-parole du Regroupement pour la Protection de St-Joseph-de-la-Rive et des Plateaux des Éboulements, pour représenter nos intérêts dans le dossier de la "Grande Côte" des Éboulements et pour protéger le patrimoine et l'environnement de la "Grande Côte" des Éboulements.

<u>NOM</u>	<u>ADRESSE</u>	<u>SIGNATURE / DATE</u>
Jeanne d'Arc Bergeron,	9, route du Port des Éboulements.	2.08.98 Jeanne d'Arc Bergeron
Micheline Deschênes	240 habrite apt I Longueuil	3.08.98 Micheline Deschênes
René Gauthier	642 rue Iberville, St-Jacques	4/8/98 R. Gauthier
Alain Desjardins	32 des Cèdres Île Bizard	5/08/98 Alain Desjardins
Luc Desjardins	37 des Cèdres Île Bizard.	23/08/98 Luc Desjardins
Denise Riendeau	10, 4 ^e E. Berri 2 ^e étage	24/0898 Denise Riendeau

LES Éboulements, Août 1998.

Par la présente, nous désignons Bernard Gauthier, porte-parole du Regroupement pour la Protection de St-Joseph-de-la-Rive et des Plateaux des Éboulements, pour représenter nos intérêts dans le dossier de la "Grande Côte" des Éboulements et pour protéger le patrimoine et l'environnement de la "Grande Côte" des Éboulements.

<u>Nom</u>	<u>Adresse</u>	<u>Signature / Date</u>
Rose M Côté	Rue principale des Éboulements	Rose M Côté - 6 août 98
PIERRE COTÉ	"	Pierre Côté
ELIZABETH GAUTHIER	8 Centre Les Éboulements	Elizabeth Gauthier
Yvon Gauthier	8 Centre Les Éboulements	Y Gauthier

Nom

Adresse

Signature

MARIE LEGAUT

1721 rue Kinouac #7
Lorimier J4G 1T1

Marie Legaut

Jean Chevalier

13 Avenue Ducloux
Chambly J3L 2K5

J. Chevalier

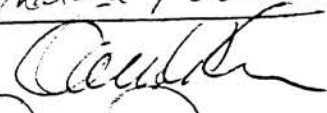
Mme Jean Gschene
MARIE Jean Gschene

34 M.A. Fourn, Bdz St Paul

Mme Jean Gschene

Les Éboulements, Août 1998.

Par la présente, nous désignons Bernard Cauthier,
porte-parole du Regroupement pour la protection
de St-Joseph-de-la-Rive et des Plateaux des
Éboulements, pour représenter nos intérêts
dans le dossier de la Grande Côte des
Éboulements et pour protéger le patrimoine et
l'environnement de la "Grande Côte" des Éboulements.

<u>Nom.</u>	<u>Adresse.</u>	<u>Signature / date.</u>
GARNEAU CLAUDE A.	SAINT-ANTOINE-DE-TILLY	 02-09-98
JULIA PÉRIE	ST-LAZARE	 02-09-98
Martial Cole-Fossambault		 02-09-98
Joanne Cole	3584 Rymer	 02-09-98
S. Tremblay	2151 rue. tur.	 526-7986