

EVALUATION DES IMPACTS
SOCIO-COMMUNAUTAIRES DU
PROJET DE REAMENAGEMENT
D'UN TRONCON DE LA ROUTE
138 ENTRE LES RIVIERES PETITS-
ESCOUMINS ET PETITE ROMAINE

André Roy, M.A.

• ANTHROPOLOGUE
• CHERCHEUR EN COMMUNICATION
3475, PLAISANCE
SAINTE-FOY, (QUÉBEC)
G1X 2J2
418 • 657 • 1738

Don - Cem - Mon

CAUQ

TR

GE

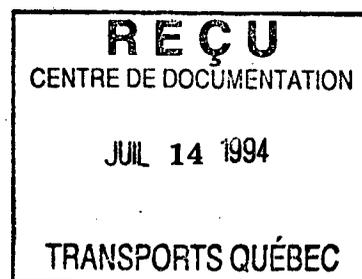
CA

242

334244

Évaluation des impacts socio-communautaires
du projet de réaménagement d'un tronçon de la
route 138 entre les rivières Petits-Escoumins et
Petite Romaine

Rapport



Par André Roy, m.a.
anthropologue

Pour le Service de l'environnement
Ministère des Transports
Gouvernement du Québec

Sainte-Foy

22/02/92

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

TABLE DES MATIERES

Recommandation	4
1. Le mandat	6
2. La réalisation du mandat	7
3. Le profil socio-communautaire	9
3.1. <i>Le territoire</i>	10
3.2. <i>La population</i>	13
3.2.1. Les propriétaires résidents permanents	15
3.2.2. Les propriétaires résidents occasionnels	18
3.2.3. Les propriétaires non résidents	20
3.3. <i>Les activités économiques</i>	21
3.3.1. Les activités économiques privées	21
3.3.2. Les activités économiques industrielles	22
3.3.3. Autres activités	23
3.4. <i>Les activités de loisirs</i>	24
3.5. <i>L'organisation socio-communautaire</i>	24
3.6. <i>L'histoire du territoire</i>	26
4. La faisabilité sociale du projet	30
4.1. <i>Nature du changement généré</i>	31
4.1.1. La route 138: un lien affectif	31
4.1.2. Le trafic routier: importance et danger	32
4.1.3. Perte de parcelles de terrain	32
4.1.4. Tourbières Lambert: changements majeurs	33
4.2. <i>Présence de groupes sociaux plus touchés</i>	33
4.2.1. Les personnes à la maison	33
4.2.2. Les écoliers	34
4.2.3. Les propriétaires de chalet	34
4.3. <i>Valorisation des pôles socio-communautaires</i>	35
4.3.1. L'ensemble résidentiel du lot 26-a	35
4.3.2. La rivière Petite Romaine	36
4.3.3. La tourbière	36
4.4. <i>Cohésion sociale</i>	37
4.5. <i>Réactions vis-à-vis du projet</i>	37
4.5.1. Les lenteurs gouvernementales	38
4.5.2. Les glissements de terrain et le danger des courbes	38
4.5.3. L'incertitude face au déménagement	38
4.6. <i>Possibilités réelles de concrétisation des mesures d'atténuation</i>	39
4.7. <i>Faisabilité sociale: conclusion</i>	39
5. Les impacts sociaux	41
5.1. <i>Tracé 1</i>	44
5.1.1. Impacts négatifs	44
5.1.2. Impacts positifs	46
5.1.3. Conclusion	47

5.2. Tracé 4	48
5.2.1. Impacts négatifs	48
5.2.2. Impacts positifs	50
5.2.3. Conclusion	51
5.3. Tracé 5	52
5.3.1. Avantages et inconvénients identiques au tracé n° 4	52
5.3.2. Autres impacts	52
5.2.3. Conclusion	53
5.4. Synthèse	53
6. Conclusion	57
7. Bibliographie	59

LISTE DES TABLEAUX, DES CARTES ET DES PHOTOGRAPHIES

Tableau 1: Le profil socio-communautaire, synthèse des données à recueillir	9
Tableau 2: Population des municipalités de la MRC de la Haute-Côte-Nord	14
Tableau 3: Liste des résidents permanents	15
Tableau 4: Familles Tremblay et Dugas résidant sur le lot 26-a	16
Tableau 5: Famille Bérubé résidant sur le lot 26-a	16
Tableau 6: Liste des résidents occasionnels et lieu de leur résidence permanente	18
Tableau 7: Faisabilité sociale du projet	30
Tableau 8: Éléments favorables et défavorables à la faisabilité sociale du projet	40
Tableau 9: Synthèse des impacts sociaux	43
Tableau 10: Impacts sociaux négatifs et positifs sur les résidents du lot 26-a	54
Tableau 11: Impacts sociaux négatifs et positifs sur les propriétaires de chalets près de la rivière Petite Romaine	55
Tableau 12: Impacts sociaux négatifs et positifs sur la tourbière	55
Tableau 13: Autres Impacts sociaux négatifs et positifs	56

Carte 1: La MRC de la Haute-Côte-Nord et l'emplacement du projet de modification de la route 138 à Saint-Paul-du-Nord	12
Carte 2: Relevé à la main de l'emplacement des résidences sur le lot 26-a	13
Carte 3: Liens de parenté des habitants du lot 26-a en fonction du lieu de résidence	18
Carte 4: Emplacement des chalets sur le territoire concerné	20
Carte 5: Les cinq tracés proposés par le ministère des Transports	42

Photographie 1: Résidence de Jean-Marie Tremblay et Fabiola Dugas	27
Photographies 2 et 3: Ligne d'Hydro-Québec devant les résidences situées à l'ouest de la route actuelle	28

RECOMMANDATION

Suite à l'étude des facteurs socio-communautaires et des impacts sociaux associés à chacun des tracés proposés par le ministère des Transports pour la relocalisation de la route 138 entre les rivières Petits-Escoumins et Petite Romaine;

Et compte tenu de ces seuls facteurs, notre recommandation est la suivante:

ATTENDU que le projet de relocalisation est socialement réalisable car la modification du tracé actuel est fortement attendue et n'implique pas de transformations majeures pour la population;

ATTENDU que la population résidant sur le territoire ne désire en aucun moment être isolée de la route 138;

ATTENDU que la municipalité de Saint-Paul-du-Nord ne désire en aucun cas prendre en charge la portion de route qui conduirait les résidants touchés par le tracé 1 vers la route 138 à cause des coûts importants d'entretien pour une petite population et à cause des risques d'éboulements toujours présents;

ATTENDU que dans la perception des résidants, le tracé n° 4 perturbe considérablement la rivière Petite Romaine et que ceci augmentera sans doute les délais de réalisation;

ATTENDU que les tracés 4 et 5 causent des inquiétudes aux résidants des chalets près de la rivière Petite Romaine;

ATTENDU que les effets des tracés 1, 4 et 5 sur l'entreprise Tourbières Lambert sont considérables, notamment pour certaines planches en production, le stationnement des semi-remorques, les chemins d'accès aux bâtiments et le gravier disponible;

ATTENDU que l'entreprise Tourbières Lambert est un employeur important pour la municipalité de Saint-Paul-du-Nord, et qu'elle est considérée comme un élément-clé du plan de relance de la MRC par l'OPDQ et la CDE de la Haute-Côte-Nord;

ATTENDU que le choix d'un tracé ne peut se faire sur des considérations sociologiques objectives; qu'il implique plutôt une décision politique basée sur les valeurs que l'on accordera, d'une part, au potentiel économique de la tourbière, d'autre part, au respect des aspirations des résidants permanents;

NOUS NE RECOMMANDONS AUCUN DES TRACÉS ACTUELLEMENT ENVISAGÉS PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET LUI SUGGERONS DE TROUVER UNE ALTERNATIVE RÉPONDANT MIEUX AUX BESOINS EXPRIMÉS PAR LA POPULATION ET LES ADMINISTRATEURS DE LA TOURBIÈRE EN EXPLOITATION.

1. LE MANDAT

Il s'agit de réaliser le volet socio-communautaire de l'étude d'impact du projet de réaménagement d'un tronçon de la route 138 entre les rivières Petits-Escoumins et Petite Romaine dans les municipalités des Escoumins et de St-Paul-du-Nord de la circonscription électorale de Saguenay.

Selon l'article 1.0 du devis technique, ce mandat comprend trois étapes de travail:

- l'élaboration du profil socio-communautaire des populations concernées;
- l'analyse des éléments susceptibles d'influencer plus fortement la faisabilité sociale de ce projet;
- la prévision des impacts sociaux ponctuels liés au projet et des mesures visant à les atténuer.

Dans un annexe au document intitulé Étude socio-communautaire et consultation. Coordonnées de l'approche, il est aussi spécifié que les impacts sociaux doivent être déterminés en fonction des trois pôles suivants:

- les résidants les plus touchés par ce projet, résidants permanents ou non, au nombre approximatif de 12 dans la municipalité de Saint-Paul-du-Nord;
- trois chalets installés de part et d'autre de la rivière Petite Romaine avec un accès direct à la route 138. Il serait important d'en contacter les propriétaires afin d'être renseignés au moins sur: leur(s) forme(s) et fréquence d'utilisation; la nécessité d'accès sur la 138;
- les tourbières. L'état de leur exploitation, la nécessité du stationnement pour les remorques, etc.

Le travail se fera en fonction des meilleures alternatives retenues, soit le tracé n° 1, le tracé n° 4 et le tracé n° 5.

2. LA RÉALISATION DU MANDAT

Afin de mener à bien notre travail, nous avons procédé à une analyse détaillée des variables socio-communautaires qui peuvent influencer, positivement ou négativement, le projet de relocalisation. Nous avons séjourné dans la région de Saint-Paul-du-Nord du 16 au 20 octobre 1991.

Nous avons d'abord identifié les propriétaires des lots touchés par le projet de relocalisation. Une rencontre avec la secrétaire-trésorière de la municipalité de Saint-Paul-du-Nord, madame Marguerite Plourde, nous a permis de mieux connaître le secteur touché. Nous avons aussi rencontré l'inspecteur municipal, monsieur Cyrille Tremblay, ainsi que le maire, monsieur Jules Gagnon, qui nous ont fait part des différentes problématiques en regard de l'entretien des routes municipales, de l'importance de la tourbière pour les revenus de la municipalité, des problèmes d'eau potable des résidants du lot 26-a, et enfin des relations entre la municipalité et ces résidants.

Nous avons discuté avec monsieur Doris Labrie, commissaire industriel de la Corporation de développement économique de la Haute Côte-Nord qui a situé, pour nous, l'exploitation de la tourbière dans son contexte régional, principalement en fonction du plan de relance de l'OPDQ. Il nous a aussi démontré le faible impact économique de la forêt privée par rapport aux grandes exploitations sur les terres publiques.

Nous avons aussi rencontré les propriétaires touchés par les expropriations sur le lot 26-a, c'est-à-dire tous les résidants à l'ouest de la route 138. Nous nous sommes entretenu avec M. Thadéa Dugas, le propriétaire de la majeure partie du lot 26-a et qui réside à l'est de la route 138. Nous avons aussi discuté avec Daniel Bouchard, résidant du lot 26-a; il est propriétaire, avec ses frères et ses soeurs, de plusieurs terrains près de la rivière Petite Romaine. Son frère Marc, de Baie-Comeau, est aussi propriétaire d'un chalet près de la rivière.

A Québec, nous avons contacté et rencontré M. Pierre Bernier, propriétaire d'un chalet en bordure de la rivière Petite Romaine et contacté Denis Brazeau, un autre propriétaire de chalet construit sur l'emplacement de l'ancienne maison familiale de la famille Bouchard.

Nous nous sommes aussi intéressés à la situation de la tourbière et, à cette fin, une première rencontre avec M. Gaston Sirois, gérant de la tourbière à Saint-Paul-du-Nord nous a permis de contacter M. Clément Dubé, directeur de la production que nous avons rencontré à Rivière-Ouelle en compagnie du contrôleur et du président de Tourbières Lambert.

Les données recueillies lors de ces rencontres ont été analysées et ordonnées. Ce présent rapport est le fruit de cette analyse. Il reprend les différents éléments du mandat qui nous a été confié et se divise en trois parties. Il suit en cela les recommandations de madame Carolle Bouchard. La première présente un profil socio-communautaire des populations concernées. La seconde examine la faisabilité sociale du projet et répond à la question suivante: peut-on intervenir sur le territoire sans perturber la population? Enfin, la dernière analyse les trois options proposées par le ministère des Transports.

3. LE PROFIL SOCIO-COMMUNAUTAIRE

L'élaboration du profil socio-communautaire permet de connaître les populations concernées. Il a pour but d'identifier les gens en fonction de leur lieu de résidence spécifique sur le territoire et surtout en fonction des relations qu'ils entretiennent entre eux. Le profil socio-communautaire fait aussi ressortir l'utilisation du territoire par les populations environnantes, que ce soit par des activités économiques, ou ludiques, ainsi que par leurs rapports symboliques au territoire.

Dans le présent cas, la problématique est "relativement" simple car elle implique, tout au plus, une quarantaine de résidants et une seule activité économique majeure par rapport à l'ensemble du territoire environnant. Le tableau synthèse suivant (tableau 1) présente les différentes données que nous avons retenues pour construire le profil socio-communautaire. Préparé avant le travail sur le terrain, il a permis de construire nos schémas d'entrevue et identifié les personnes à rencontrer.

Tableau 1: Le profil socio-communautaire, synthèse des données à recueillir

CHAMPS D'ÉTUDE	OBJETS	DONNÉES À RECUEILLIR
Territoire	St-Paul-du-Nord	Connaissance du projet
	Enclave de Sault-au-Mouton	
	M.R.C. Haute-Côte-Nord	Profil économique de la région
	Conseil économique	Contextualiser la tourbière dans l'ensemble régional
Population	Propriétaires-résidents	Noms, adresses et téléphone
	Propriétaires-non-résidents	Noms, adresses et téléphone Fréquence d'utilisation du territoire
	Propriétaires- résidents occasionnels	Noms, adresses et téléphone Fréquence d'utilisation du territoire
	Locataires	Noms, adresses et téléphone
	Données sociographiques	Sexe, âge, famille, emploi, scolarité, automobile et autres véhicules
Activités économiques	Primaires	Tourbières Lambert
		Emplois et revenus Importance pour la population directement touchée Aménagement du sol
		Autres activités agricoles et forestières
	Secondaires	
	Tertiaires	
Activités de loisirs	Chasse et pêche	Selon les propriétaires En regard des chalets

Tableau 1: Le profil socio-communautaire, synthèse des données à recueillir (suite)

	Autres	Motoneige Ski de fonds Autres
	Accès au fleuve	Importance Faisabilité
Organisation socio-communautaire	Services essentiels (Relations habitants et territoire régional)	Soins médicaux Consommation
	Écoles primaire/secondaire	Autobus scolaire Sécurité de la route 138
	Autres services	Loisirs Bénévolat
	Voisinage	Relations avec les voisins (échanges, parenté, autres)
Historique du territoire	Occupation du territoire	Age des maisons et chalets Nombre d'années d'occupation Habitations disparues Nouvelle vocation Pêche/Chasse/Motoneige
	Population	Mobilité des populations Liens entre individus Relations avec la municipalité Aménagement du territoire (Rapport affectif au territoire)
	Utilisation du territoire	Par les propriétaires-résidents Par les propriétaires-non-résidents Valeurs et identification

3.1. Le territoire

Il s'agit d'un segment de 7,5 km de la route 138 au nord de la rivière Petits-Escoumins et au sud de la baie des Bacon dans la municipalité de Saint-Paul-du-Nord. Cette municipalité fait partie de la municipalité régionale de comté de la Haute-Côte-Nord dans la circonscription électorale québécoise de Saguenay.

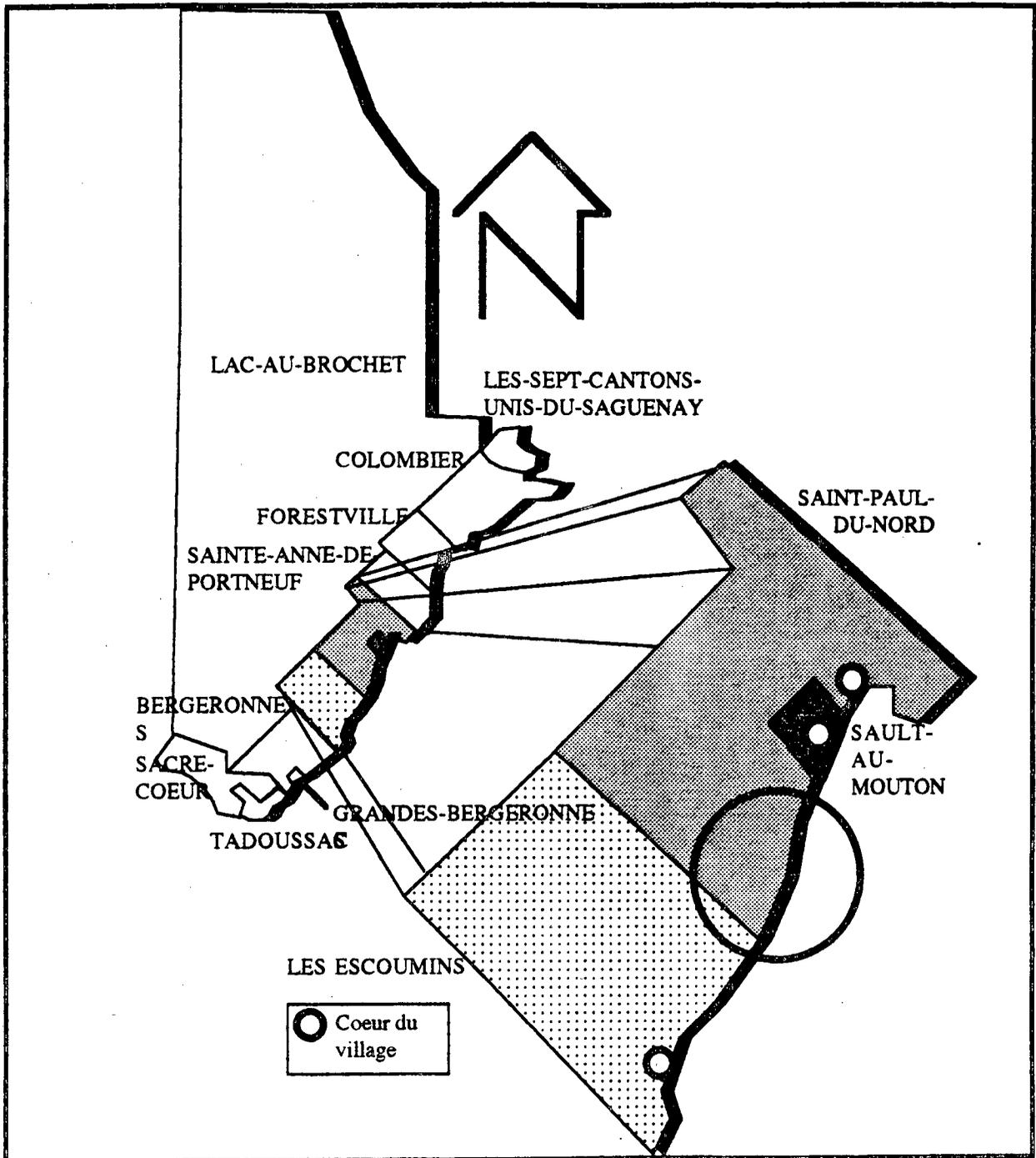
La MRC de la Haute-Côte-Nord occupe un territoire de 12 508,69 km² dont environ 92% appartiennent au domaine public. Neuf des dix municipalités de la MRC sont situées sur le littoral du Saint-Laurent. La dixième, Sacré-Coeur, est située le long du littoral de la rivière Saguenay. La route 138 est la seule route qui traverse le territoire du sud-ouest au nord-est. Elle occupe ainsi une place importante dans la vie des habitants de la région. L'accès aux territoires voisins se fait par la 138 en direction de Baie-Comeau à 100 km au nord-est, et par le traversier Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine et la 138 vers Québec à environ 275 km au sud-ouest. La route 172 relie Tadoussac à Chicoutimi à 125 km au nord. Au moment de notre visite dans la région, aucun traversier ne reliait la MRC à la rive sud du Saint-Laurent.

Les services à la population sont très dispersés sur le territoire et plusieurs ne sont disponibles qu'à l'extérieur du territoire de la M.R.C., ce qui occasionne de nombreux déplacements. Les principaux pôles d'attraction sont Baie-Comeau pour les municipalités au nord de Saint-Paul-du-Nord et Chicoutimi pour les municipalités au sud de Sainte-Anne-de-Portneuf. A l'intérieur du territoire, les municipalités de Forestville et des Escoumins sont les deux centres régionaux¹.

Le territoire touché par le projet de relocalisation de la route 138 est situé à la limite sud de Saint-Paul-du-Nord sur les lots cadastrés 1 à 28-a. Plusieurs de ces lots sont des terres publiques et certains ont été accordés à Tourbières Lambert en vertu de la loi sur les mines (bail minier ou claim minier). Il s'agit des lots 9 à 14, 21 et 22 du rang I et 11 à 18 du rang II. Les lots privés sont situés au nord du territoire touché entre les lots 18 et 28 des rangs I et II. Les personnes résidant en permanence sur le territoire possèdent des lotissements sur le lot 26-a. D'autre part, trois chalets situés sur les lots 19-a, 20 et 21 du rang I appartiennent à des personnes demeurant à l'extérieur du territoire. L'accès aux lots 7 à 10 du rang II se fait grâce à un droit de passage sur le chemin d'accès à la tourbière (appelé dans la région «Chemin des colons»). La route 138 longe le fleuve Saint-Laurent au haut de la falaise jusqu'à la rivière Petite Romaine. À cet endroit, la route est à quelques mètres du fleuve. Plus au nord, la route entreprend deux courbes prononcées qui se terminent devant les premières maisons du lot 26-a. La carte no° 1 montre la situation de Saint-Paul-du-Nord à l'intérieur de la MRC et l'isolement particulier des résidants de la zone concernée par rapport au centre du village de Saint-Paul-du-Nord.

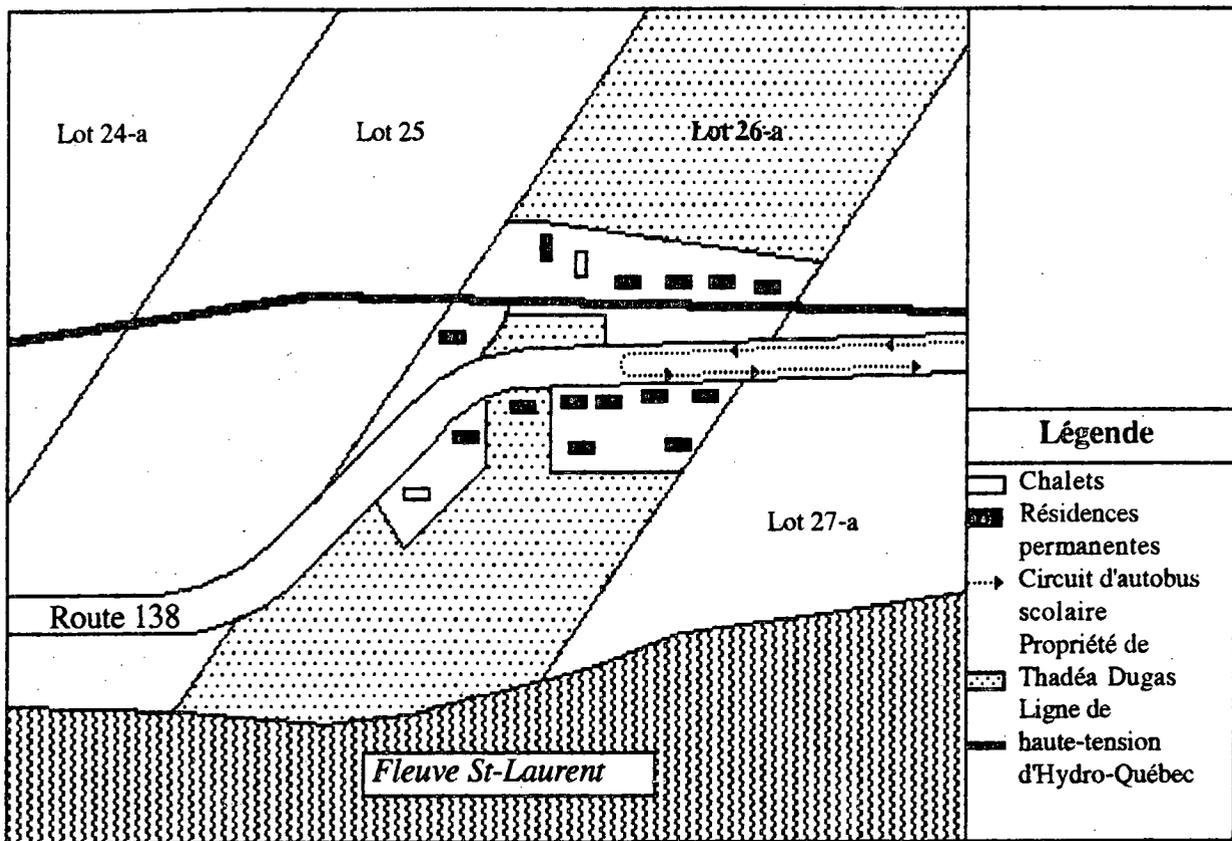
¹ M.R.C. de la Haute-Côte-Nord, (1989) Schéma d'aménagement entré en vigueur le 14 septembre 1989, mis à jour en décembre 1989, p. 9-11.

Carte 1: La MRC de la Haute-Côte-Nord et l'emplacement du projet de modification de la route 138 à Saint-Paul-du-Nord



Emplacement du réaménagement de la route 138 à Saint-Paul-du-Nord. Le coeur du village de Saint-Paul-du-Nord se situe au nord du territoire de la municipalité. De ce fait, les résidents concernés par le réaménagement de la route 138 sont isolés à la limite sud de la municipalité. Entre les deux se trouve le village de Sault-au-Mouton, enclavé dans la municipalité de Saint-Paul-du-Nord.

Carte 2: Relevé à la main de l'emplacement des résidences sur le lot 26-a



Relevé à la main de l'emplacement des résidences le long de la route 138 sur le lot cadastré 26-a de Saint-Paul-du-Nord. Il faut remarquer que toutes les résidences à l'ouest de la route 138, à l'exception de celle de Jean-Marie Tremblay, ont été construites au-delà de la ligne de haute-tension d'Hydro-Québec tout en respectant une servitude de 50 pieds. Entre la ligne d'Hydro et la route 138, aucun résidant n'a effectué d'aménagement paysager. L'ensemble de ces résidences forme un petit hameau isolé du reste de la municipalité.

3.2. La population

Il y a quatre groupes de gens touchés par le projet de relocalisation. Les plus touchés sont ceux qui résident en permanence sur le territoire. Il y a aussi des propriétaires résidents occasionnels qui possèdent des chalets sur le territoire et des propriétaires non résidents qui ne possèdent que des terrains. De plus, un couple résidant est locataire d'une maison du côté est de la route 138. Les propriétaires non-résidents sont cependant presque tous résidents de Saint-Paul-du-Nord (à l'exception des propriétaires de chalets).

Tableau 2: Population des municipalités de la MRC de la Haute-Côte-Nord

Municipalité	Population	%	Superficie (km ²)
Forestville	3955	28,02%	241,73
Les Escoumins	2340	16,58%	267,33
Sacré-Coeur	2121	15,03%	341,74
Sainte-Anne-de-Portneuf	1115	7,90%	241,23
Colombier	1113	7,88%	313,20
<i>Saint-Paul-du-Nord</i>	896	6,35%	289,40
Tadoussac	838	5,94%	74,59
Sault-au-Mouton	792	5,61%	6,95
Grandes-Bergeronnes	696	4,93%	4,79
Bergeronne	249	1,76%	287,10
Lac-au-Brochet	1	-	10 334,19
Les Septs-Cantons-Unis-du-Saguenay	0	0%	107,44
Total	14 116	100,00%	12 508,69

Sur le plan démographique, Saint-Paul-du-Nord est une petite municipalité qui ne représente que 6,35% de la population de la MRC comme l'indique le tableau 1. La population de cette municipalité est répartie le long des 20 kilomètres de la route 138 qui traverse la municipalité du sud au nord. Le centre du village est situé à 2 kilomètres au nord de l'enclave de Sault-au-Mouton. C'est là que réside la majorité de la population de Saint-Paul-du-Nord (entre la limite municipale de Sault-au-Mouton et la rivière Éperlan). Le reste de la population habite dans le secteur de la Pointe-à-Boisvert au nord du village et dans le secteur de la baie des Bacon au sud de Sault-au-Mouton. Les résidences du lot 26-a forment un petit hameau et sont isolées par rapport au village de Saint-Paul-du-Nord, d'autant plus que vers le sud, il faut faire près de 20 kilomètres pour atteindre le village des Escoumins. De façon générale, la population de Saint-Paul-du-Nord est peu scolarisée. Le recensement de 1986 fait état que 34,4% de la population de 15 ans et plus de la M.R.C. ne possède pas une 9^{ième} année². Le schéma d'aménagement précise aussi que 32% de la population de Saint-Paul-du-Nord travaille dans le secteur primaire, 23% dans le secteur secondaire et 45% dans le secteur tertiaire³. La population résidant dans le secteur touché répond sensiblement à ces caractéristiques.

² Office de la planification et de développement du Québec. (1991) Profil socio-économique et perspectives de développement. MRC de la Haute-Côte-Nord. Contrat de relance, OPDQ, Direction régionale Côte-Nord, avril 1991: 16.

³ MRC de la Haute-Côte-Nord, op. cit., p. 12.

3.2.1. Les propriétaires résidents permanents

Toutes les résidences permanentes situées sur le territoire touché par la relocalisation sont construites sur le lot 26-a. La première résidence y a été construite en 1976, les autres ont été construites par la suite, la plus récente ayant environ cinq ans. Le lots 26-a regroupe 17 résidences dont 15 sont habitées en permanence. Le tableau suivant donne la liste des propriétaires et le nombre d'habitants par maison. Dans la majorité des cas, ce sont des familles avec des enfants d'âge scolaire (9 familles). Une seule famille est mono-parentale et une autre regroupe trois adultes. On retrouve aussi trois célibataires qui résident seuls, généralement dans de petites maisons en retrait des autres (voir la carte n° 3). Ces quarante résidents permanents représente 4,46% de la population de la municipalité.

Tableau 3: Liste des résidents permanents

Propriété de	Adresse	Nombre d'adultes	Nombre d'enfants
<i>Côté ouest (du sud au nord)</i>			
Jean-Marie Tremblay	32 route 138	2	1
Claude Bérubé	36 route 138	1	
Julien Beaulieu	42 route 138	2	2
Daniel Tremblay	44 route 138	2	2
Daniel Bouchard	48 route 138	2	1
Marcel Poitras	50 route 138	2	2 (majeurs)
<i>Côté est (du sud au nord)</i>			
Sylvain Tremblay	27 route 138	2	1
Thadéa Dugas	29 route 138	3	1
Jean-Charles Bérubé	31 route 138	2	
Aurèle Quinn	33 route 138	1	
Victor Tremblay	35 route 138	2	1
André Dugas	37 route 138	2	2
Donat Dugas	39 route 138	1	
Jocelyne Bérubé	41 route 138	1	2
Total		25	15

Les résidents de ce secteur ont presque tous un lien de parenté entre eux. En fait, il s'agit de deux familles. Les graphiques suivants illustrent, à la manière ethnographique, les liens de parentés qui unissent les différents résidents du lot 26-a. Pour une raison de commodité, nos points de référence (ego) sont, d'une part, Jean-Marie Tremblay, le propriétaire de la seule maison qui pourrait être déplacée (dans la perspective du choix des tracés 4 ou 5); d'autre part, Jean-Charles Bérubé, arbitrairement choisi le point central de la deuxième famille importante.

Tableau 4: Familles Tremblay et Dugas résidant sur le lot 26-a

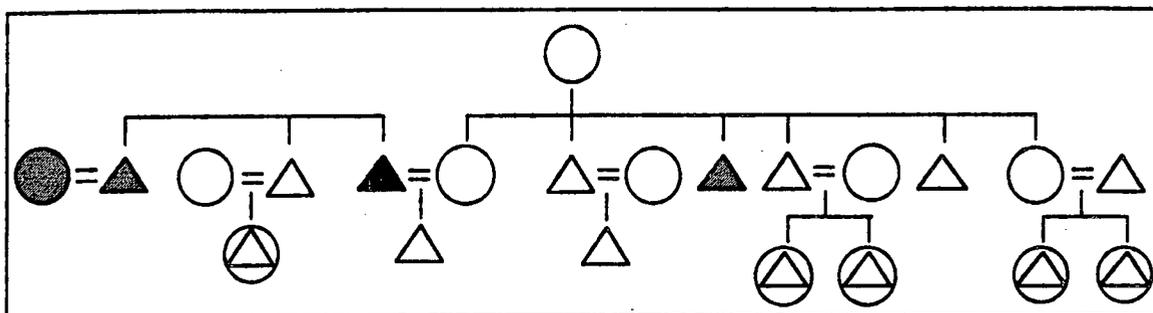
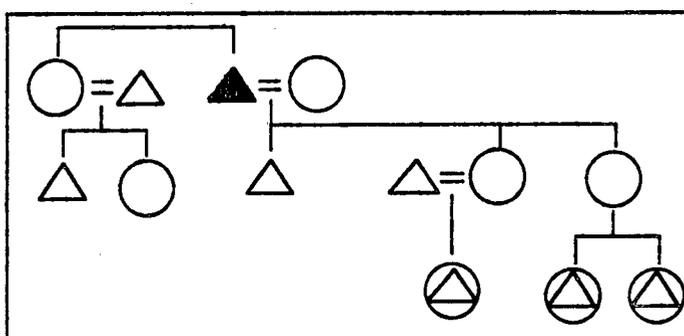


Tableau 5: Famille Bérubé résidant sur le lot 26-a



Le premier encadré présente la famille élargie de Jean-Marie Tremblay et de son épouse Fabiola Dugas⁴. On remarque ici la présence de deux familles, les Tremblay et les Dugas, unies par le mariage de Jean-Marie Tremblay et Fabiola Dugas. La famille Dugas (17 membres) est la plus importante. C'est aussi un membre de cette famille qui possède le lot 26-a. La doyenne des 40 résidants permanents est aussi une Dugas. Elle est la mère de Fabiola, Thadéa, André et Donat et elle habite chez son fils Thadéa. Six enfants fréquentent les écoles primaires de Sault-au-Mouton ou de Saint-Paul-du-Nord et l'école secondaire de Forestville.

La famille Bérubé est l'autre grande famille installée sur le lot 26-a. Elle compte 13 membres. Jean-Charles Bérubé (ego), son beau-frère Marcel Poitras et leurs épouses sont des personnes âgées de plus de cinquante ans. Marcel Poitras a pris récemment sa retraite à cause de maux de dos chroniques (il était camionneur). Trois enfants fréquentent les écoles primaires et secondaire. Selon Fabiola Dugas, les Bérubé et les Dugas sont des "petits cousins

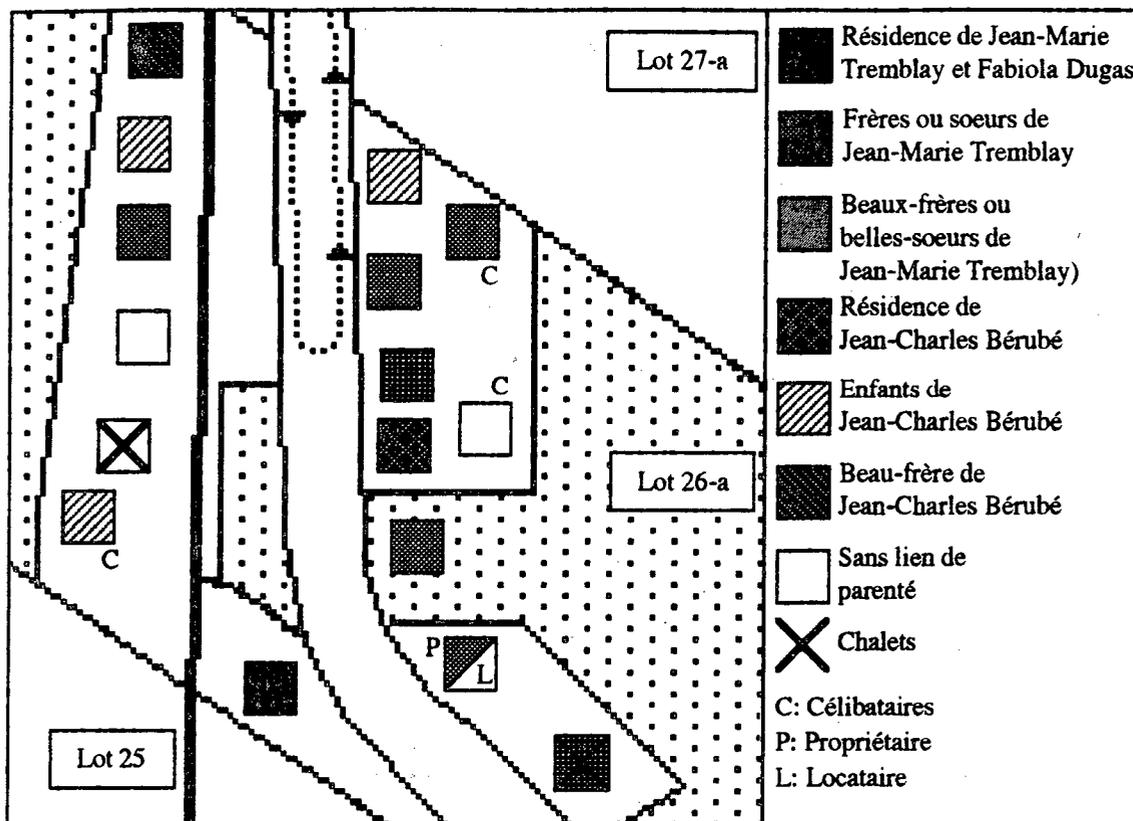
⁴ Les hommes sont représentés par un triangle, les femmes par un cercle, un triangle dans un cercle signifie que le sexe est inconnu. Les mariages sont représentés par le signe "=" et les liens de consanguinité par les barres horizontales (frère, soeur) et verticales (fils, fille). Le triangle noir situe "ego", le point de référence et les signes gris des parents propriétaires de terrains mais non résidants permanents.

éloignés". Ces liens de parenté ont naturellement favorisé l'établissement de nombreux rapports de voisinage, d'échanges et d'entraide entre les résidants du lot 26-a.

Outre les familles Dugas-Tremblay et Bérubé, huit autres résidants forment les trois dernières familles. On retrouve d'abord les Beaulieu (deux adultes et deux enfants d'âge scolaire) qui habitent au 42 de la route 138, les Tremblay (Sylvain), qui ne sont pas parents avec la famille de Jean-Marie Tremblay. Ces Tremblay (deux adultes et un enfant) habitent au 27 de la route 138 et ne sont pas propriétaires de cette résidence. Elle appartient à Jean Dugas (triangle gris dans le tableau 3). Enfin, à l'arrière de la résidence de Victor Tremblay, Aurèle Quinn, célibataire occupe une maisonnette.

La carte n° 3 présente les différents liens de parenté des résidants en fonction de la situation de leur résidence. On remarque que les deux grandes familles ne sont pas regroupées mais plutôt établies de façon éparse sur le territoire. Ceci accentue naturellement les échanges entre les deux familles. De même, les résidants qui ne sont pas membres de ces deux grandes familles ne sont pas isolés. Les Beaulieu résident à l'ouest de la route, au centre du hameau, les Tremblay sont établis à la limite sud du hameau à l'est de la route, tandis qu'Aurèle Quinn possède une maisonnette derrière les résidences de Jean-Charles Bérubé et Victor Tremblay à l'est de la route au centre du hameau.

Carte 3: Liens de parenté des habitants du lot 26-a en fonction du lieu de résidence



3.2.2. Les propriétaires résidants occasionnels

Il existe cinq chalets sur le territoire concerné, trois sont construits sur les lots 19-a, 20 et 21 près de la rivière Petite Romaine, les deux autres sur le lot 26-a. Le tableau suivant présente les propriétaires de ces chalets en précisant le lieu de leur résidence principale.

Tableau 6: Liste des résidants occasionnels et lieu de leur résidence permanente

Nom du propriétaire	Résidence permanente	Emplacement du chalet
Bouchard, Marc	Baie-Comeau	19-a pte
Bernier Pierre	Québec	20-21 pte
Brazeau, Denis	Knowlton (Lac Brome)	21 pte
Tremblay, Simon	Saint-Paul-du-Nord	26-a pte
Sansfaçon, Michel	Québec	26-a pte

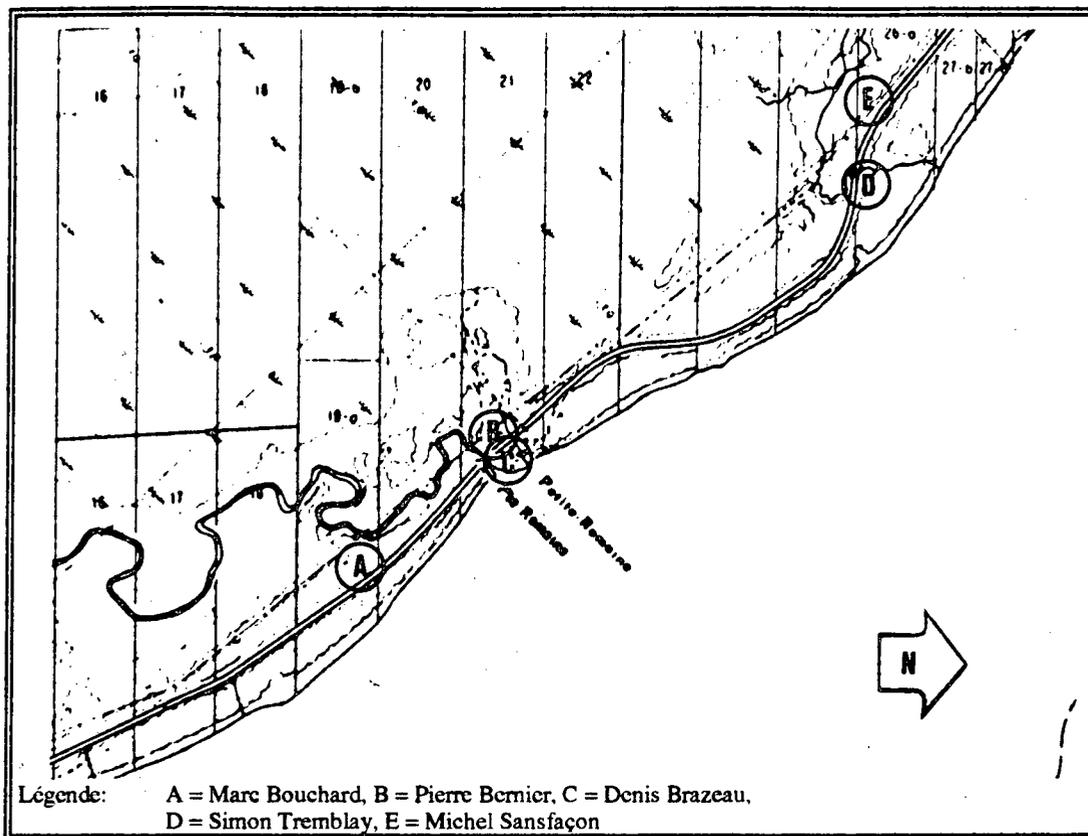
Les résidants occasionnels, au contraire des résidants permanents, ne forment pas un groupe homogène au plan des liens de parenté comme au plan des intérêts. Deux d'entre eux ont des liens de parenté avec les résidants du lot 26-a, il s'agit de Marc Bouchard, frère de Daniel (marié à une fille de Jean-Charles Bérubé), et de Simon Tremblay, frère de Jean-Marie Tremblay.

Selon les informations recueillies, deux de ces chalets servent principalement de pied-à-terre en période de chasse et de pêche. C'est le cas des chalets de Marc Bouchard et de Michel Sansfaçon. Le chalet de Simon Tremblay, acquis récemment de Camille Bouliane (de Saint-Paul-du-Nord), sert de résidence secondaire, les fins de semaine. Le chalet de Marc Bouchard n'est pas visible du chemin, il est protégé par un couvert végétal et une entrée discrète lui assure la tranquillité. Le chalet de Simon Tremblay est situé à l'entrée sud du hameau du lot 26-a du côté est de la route. Il s'agit d'une petite maison mobile aménagée en résidence secondaire.

Le chalet de Denis Brazeau est situé à l'embouchure de la rivière Petite Romaine, à l'est de la route sur un petit promontoire qui domine la jonction de la rivière et du fleuve Saint-Laurent. C'est le chalet le plus visible car le couvert végétal est réduit. Monsieur Brazeau et son épouse ont l'intention d'y habiter en permanence quand ils seront à la retraite. Ils y ont investi 30 000\$ depuis l'incendie qui l'a partiellement détruit en 1986. Monsieur Brazeau y séjourne, entre autres, durant la saison de chasse. ✓

Le chalet situé de l'autre côté de la route, près de la rivière Petite Romaine et appartenant à Pierre Bernier, architecte de Québec, a été vandalisé en 1991. Il a acquis ce terrain en 1983 de la famille Bouchard et l'a utilisé régulièrement au cours des cinq premières années. Comme il trouvait ce chalet loin de Québec, il l'a mis en vente, il y a quatre ans et en a acquis un autre plus près de sa résidence permanente. Il n'a cependant eu aucune offre et depuis il l'utilise très peu. Il envisage maintenant de garder le terrain. L'idée de s'y établir un jour demeure une possibilité lointaine. La carte n° 4 localise les chalets sur les lots 19-a, 20, 21 et 26-a.

Carte 4: Emplacement des chalets sur le territoire concerné



3.2.3. Les propriétaires non résidents

Les propriétaires non résidents sont ceux qui possèdent des terrains, mais sur lesquels, il n'y a pas de résidence permanente ou de chalet. Les propriétaires de ces terrains sont, pour la majorité, des résidents de Saint-Paul-du-Nord. Deux propriétaires possèdent plusieurs lots; il s'agit de Georges-Henri Gagnon qui possède les lots 25-a, 27-a, 27-b, 28-a et 28-b; et des frères et soeurs Bouchard (dont Daniel [résident permanent] et Marc [résident occasionnel] qui ont hérité en succession de leur mère, des lots 16, 18, 19b, 20, et 21. Parmi les autres propriétaires, notons les gens de l'extérieur: Georges Couture de Québec (lots 20 pte et 23-a) et Jean-Guy Tremblay de Chelsea dans l'Outaouais (lot 24-a). Pour la plupart des résidents de Saint-Paul-du-Nord, les lots boisés du territoire servent essentiellement à des activités économiques secondaires ou des activités de loisir.

Monsieur Georges-Henri Gagnon de Saint-Paul-du-Nord aimerait vendre ses terrains. Il désire trouver un seul acheteur pour l'ensemble et il attend aussi que le prix proposé soit

raisonnable. Un écriteau «À VENDRE» est d'ailleurs installé sur le lot 27-a à proximité de la route.

3.3. Les activités économiques

Il y a des activités économiques des trois secteurs (primaire, secondaire et tertiaire) sur le territoire de la MRC de la Haute-Côte-Nord et dans la municipalité de Saint-Paul-du-Nord. Cependant, sur le territoire touché par le projet du ministère des Transports, il ne s'exerce que des activités du secteur primaire. Nous distinguerons deux types d'activités économiques primaires: les activités privées (coupes de bois, cultures maraîchères...) et les activités industrielles (essentiellement la tourbière).

3.3.1. Les activités économiques privées

La coupe de bois est une activité importante pour la MRC de la Haute-Côte-Nord. Cependant, la forêt privée ne représente que 1,5% du territoire boisé et le poids économique de celle-ci est négligeable à l'échelle de la MRC. Le Groupement agro-forestier et touristique de la Haute Côte-Nord ne compte qu'une centaine de membres dont aucun sur le territoire concerné par le projet du Ministère. La coupe de bois sur les terres privées constitue donc essentiellement une activité économique d'appoint. Le bois est coupé en bois de chauffage pour les propriétaires mais il est aussi préparé en bois de pulpe et vendu aux compagnies papetières. Certains font, chaque année, une demande à l'UPA pour des quotas de bois de pulpe. Ce revenu supplémentaire peut constituer un apport financier important pour les propriétaires de ces lots, d'autant plus que la plupart d'entre eux ont des emplois saisonniers et précaires.

Les activités agricoles se limitent essentiellement à l'entretien de jardins personnels pour les résidents du lot 26-a. Ces jardins sont situés à l'arrière des résidences et l'empiétement de la route sur les façades avant (dans le cas des tracés n° 4 et n° 5) n'aurait aucune conséquence sur ces aires de jardinage. Une soeur de Daniel Bouchard entretient un jardin personnel sur le lot 20 près de la rivière Petite Romaine; elle y sème seulement des pommes de terre.

3.3.2. Les activités économiques industrielles

Une seule industrie est présente sur le territoire touché. Il s'agit de Tourbières Lambert Inc. La tourbière de Saint-Paul-du-Nord est une des trois exploitations de l'entreprise qui administre aussi les tourbières des Escoumins (Tourbière Anse-aux-Basques) et de Rivière-Ouelle dans Kamouraska sur la rive sud du Saint-Laurent. Soulignons aussi que le siège social de l'entreprise est situé à Rivière-Ouelle et la gérance de la tourbière de Saint-Paul-du-Nord se fait aux Escoumins.

Présentement, il n'y a que les deux exploitations des Escoumins et de Saint-Paul-du-Nord qui soient en opération dans la MRC de la Haute-Côte-Nord malgré la présence de 27 zones humides. Comme la plupart des autres, à l'exception de celle de Colombier, sont trop petites pour que l'on envisage leur exploitation commerciale, les tourbières des Escoumins et de Saint-Paul-du-Nord représentent une source d'activité économique d'importance.

Tourbières Lambert emploie principalement des résidants de Saint-Paul-du-Nord et est un des principaux employeurs de la municipalité avec la Scierie Jacques Beaulieu Ltée. Cependant, les emplois à la tourbière sont saisonniers, l'entreprise étant ouverte d'avril à novembre. L'entreprise offre du travail à environ 35 personnes pour un total approximatif de 20 000 heures de travail et une masse salariale de 240 000\$. Ceci exclut l'administration et la gérance qui se font aux Escoumins et à Rivière-Ouelle. La production de la tourbe se fait sur des bandes de terre, appelées planches, mesurant 2 000 pieds par 150 pieds. La préparation d'une planche pour l'exploitation coûte environ 10 000\$.

La tourbière a connu, au cours de sa petite histoire, certaines difficultés, notamment en 1990, où elle n'a pas ouvert ses portes à cause du marché difficile. En 1991, après un changement dans la propriété de l'entreprise, et avec l'appui de la Corporation de développement économique de la Haute-Côte-Nord et de l'OPDQ, la tourbière développe de nouveaux marchés grâce à des produits plus spécialisés. La haute direction de l'entreprise et les responsables régionaux du développement économique croient l'avenir de la tourbière très prometteur.

En comparaison de la tourbière des Escoumins, celle de Saint-Paul-du-Nord a le double avantage d'être plus jeune et plus éloignée des aires résidentielles. La jeunesse de la tourbe permet une production commerciale axée vers le marché industriel et professionnel, tandis que la tourbière des Escoumins produit une tourbe de moins bonne qualité, destinée au marché

domestique. De plus, les perspectives d'avenir sont intéressantes en regard des superficies qui sont encore à exploiter. La mise en valeur des tourbières exige l'emploi de produits nauséabonds qui sont difficilement compatibles avec les aires résidentielles. Dans le cas de Saint-Paul-du-Nord, les résidences les plus proches sont situées sur le lot 26-a à plus d'un kilomètre de la tourbière.

Il n'y a qu'un seul résidant du lot 26-a parmi les employés de la tourbière; il s'agit de Daniel Bouchard. Deux autres résidants ont déjà travaillé à la tourbière, Thadéa Dugas, comme contremaître et Marcel Poitras comme camionneur.

La production de la tourbe se fait durant la saison estivale, l'automne est la période de la récolte, de l'ensachage et de l'expédition. Présentement, le chemin qui relie la route 138 aux installations de la tourbière n'est pas accessible aux transporteurs. Ce sont des employés de Tourbières Lambert qui préparent les semi-remorques et les conduisent sur l'aire de stationnement, à l'entrée de la route 138 afin d'éviter la détérioration du chemin par un passage trop rapide ou trop fréquent des camionneurs. Ceci représente près de 500 voyages par année. Ce chemin de gravier est construit sur la tourbe; les risques de s'embourber sur les côtés sont grands. Une autre aire de stationnement est présentement en préparation (gravier) à l'extrémité nord-est des zones exploités sur le bail n° 694 près du chemin d'accès du ministère des Ressources naturelles.

Au sud-ouest, un chemin longe l'actuelle exploitation sur le bail 694 et conduit à la réserve de gravier de la tourbière sur les lots 14, 15 et 16 du rang II. Ce gravier est nécessaire à l'entretien des chemins de la tourbière. Le chemin d'accès à la réserve de gravier n'est actuellement pas assez solide pour le passage de tracteurs et de semi-remorques. Tourbières Lambert est aussi un important contribuable de la municipalité de Saint-Paul-du-Nord.

3.3.3. Autres activités

Il existe, sur le territoire touché par le projet de relocalisation de la route 138, un site d'enfouissement de la municipalité de Saint-Paul-du-Nord. Il est situé à l'extrémité nord-ouest du lot 26-a et sur le lot 26-b. La route d'accès au dépotoir traverse les lots 27-a, 27-c et 28-a où elle rejoint la route 138. Bien que le site ne génère pas d'activité économique proprement dite, il est utile de savoir que les résidants du lot 26-a y voient là un danger pour l'eau qu'ils consomment.

3.4. Les activités de loisirs

Le territoire touché par la réfection de la route 138 est une zone qui présente certains avantages pour les activités de loisirs mais aussi certaines contraintes liées à la présence des tourbières.

La rive du fleuve est un élément important pour les activités de loisirs. La présence d'oiseaux migrateurs favorise naturellement la pratique de la chasse et plusieurs résidants du lot 26-a s'y adonnent. Un chemin d'accès sur les terres de Thadéa Dugas permet l'accès au rivage. La chasse se fait aussi à l'intérieur des terres. La présence de marécages sur le lot 26-a favorise la chasse au canard. Le petit gibier (lièvre, perdrix) est aussi chassé sur ces terrains. Plusieurs résidants rencontrés pratiquent la chasse aux petits gibiers et aux oiseaux migrateurs; le gros gibiers est généralement chassé à l'extérieur du territoire par les résidants du secteur.

En hiver, la motoneige est une activité qu'il est facile de pratiquer sur ces terres. Il y a quelques années, un sentier de motoneige passait un peu à l'ouest de la route et reliait les villages de la MRC. Aujourd'hui, le tracé passe plus à l'ouest, au delà des lignes de transmission, à la hauteur du quatrième rang selon les indications de certains résidants du lots 26-a. En été, la rivière Petite Romaine permet des activités de pêche à la truite et certains résidants du lot 26-a s'y adonnent. Cependant, selon certains, la rivière est maintenant polluée par la tourbière et il n'est plus possible de consommer l'eau de la rivière comme il y a quelques années. Il n'y a, sur les terrains concernés, aucune activité de loisir organisée.

La présence humaine constitue un risque d'incendie pour la tourbière. Ceci limite considérablement la tenue d'activités récréo-touristiques dans le secteur. La MRC exige d'ailleurs le maintien d'une zone tampon de "50 mètres minimum, composé à même le boisé existant, [...] autour du terrain où est exploitée commercialement une tourbière"⁵.

3.5. L'organisation socio-communautaire

La présentation du territoire et de ses habitants a démontré quelques points importants de l'organisation socio-communautaire. Premièrement, il n'existe pas sur le territoire touché d'institution communautaire particulière comme une école, une église, un parc, un centre com-

⁵ MRC de la Haute-Côte-Nord, op. cit., Annexe 4: Document complémentaire portant sur les normes générales et minimales, p. 10.

munautaire ou encore des services à la population comme un commerce, un service de santé, etc.

L'organisation communautaire, à l'exception des échanges entre les résidants, se fait donc exclusivement avec l'extérieur du territoire. Le schéma d'aménagement de la MRC de la Haute-Côte-Nord présente les pôles d'attraction et leur zone d'influence. Il en ressort que les municipalités au nord de Saint-Paul-du-Nord s'articulent autour de Baie-Comeau et que les résidants des municipalités au sud de Sainte-Anne-de-Portneuf choisissent Chicoutimi comme pôle d'attraction. Saint-Paul-du-Nord est inclus dans cet ensemble. Les centres régionaux sont Forestville d'une part et Les Escoumins d'autre part.

Les résidants que nous avons rencontrés sont unanimes à dire que Forestville est le centre régional pour les achats divers (épicerie, pharmacie, etc.). Ils trouvent surtout les services sociaux dont ils ont besoins aux Escoumins, notamment les services hospitaliers. Les déplacements vers l'extérieur du territoire se font donc vers le nord (Sault-au-Mouton, St-Paul, Forestville) comme vers le sud (Les Escoumins). Il n'y a aucun commerce de type "dépanneur" sur le territoire concerné, ni à la baie des Bacon, ce qui oblige les résidants à se rendre à Sault-au-Mouton pour ce type de service. Vers Les Escoumins, le dépanneur le plus proche est à une vingtaine de kilomètres. L'utilisation d'un véhicule automobile est naturellement généralisée pour les résidants du secteur.

Les résidants du lot 26-a font partie intégrante de la municipalité de Saint-Paul-du-Nord. Cependant, leur éloignement géographique du coeur du village de Saint-Paul limite les services municipaux qu'ils reçoivent. Ils n'identifient spontanément que la collecte des ordures. Ils ont récemment fait une demande à la municipalité pour qu'elle les dote d'un service d'aqueduc car leurs puits de surface ne fournissent pas à la demande et l'eau a une odeur et un goût particuliers. Les coûts d'aménagement et d'entretien d'un puits artésien commun pour ces résidants représentent de grosses dépenses pour la municipalité et l'augmentation des taxes foncières d'environ 600\$ par résidence pour la gestion du puits, et ce, en tenant compte des octrois gouvernementaux disponibles. Ce projet a fait l'objet d'une présentation aux résidants qui ne l'ont pas accepté. Thadéa Dugas pilote présentement un projet de coopérative pour la gestion de l'eau qui pourrait pallier à l'intervention de la

municipalité. Malgré ce contentieux, les relations entre les citoyens et la municipalité sont jugées très bonnes par les résidants comme par les administrateurs de la municipalité⁶.

Les deux municipalités de Sault-au-Mouton et Saint-Paul-du-Nord ne regroupant que 1688 habitants, le nombre de commerces y est très restreint et les résidants du lot 26-a préfèrent se rendre à Forestville où le choix est plus vaste. Les élèves de ces deux municipalités fréquentent les écoles primaires locales. Pour les résidant du lot 26-a, le premier cycle du primaire se donne à Sault-au-Mouton. Le deuxième cycle du primaire et le premier secondaire se donnent, quant à eux, à Saint-Paul-du-Nord. Les autres élèves du secondaire doivent fréquenter la polyvalente de Forestville. Le secteur du lot 26-a représente le point le plus au sud du circuit des autobus scolaires. La dernière halte est celle devant la demeure des Beaulieu, les autobus rebroussement chemin en empruntant le stationnement de la résidence de Victor Tremblay de l'autre côté de la route (voir la carte n° 2).

Les liens de parenté des résidants du lot 26-a influence grandement les rappports affectifs qui les unissent, nous pensons aux échanges de biens et services, à la garde des enfants, aux fêtes, etc. Les treize enfants mineurs qui habitent ce territoire se connaissent très bien et jouent naturellement ensemble selon leurs groupes d'âge respectifs. Les résidants rencontrés disent s'entendre très bien entre eux. La perspective de mettre sur pied une coopérative pour la gestion d'un puits artésien commun est un bon exemple de l'entente qui y règne. Lors d'un entretien avec Thadéa Dugas, nous avons été à même de constater que les liens qui les unissent favorisent les échanges. Bien que nous n'ayons pris rendez-vous qu'avec Thadéa Dugas, trois familles étaient présentes à sa résidence et l'entretien prévu a plutôt donné lieu à une discussion de groupe.

3.6. L'historique du territoire

L'occupation du territoire par la population blanche est plutôt récente. Sur le territoire concerné, les premières occupations ont eu lieu à l'embouchure de la rivière Petite Romaine et sur l'emplacement actuel des bâtiments de Tourbières Lambert.

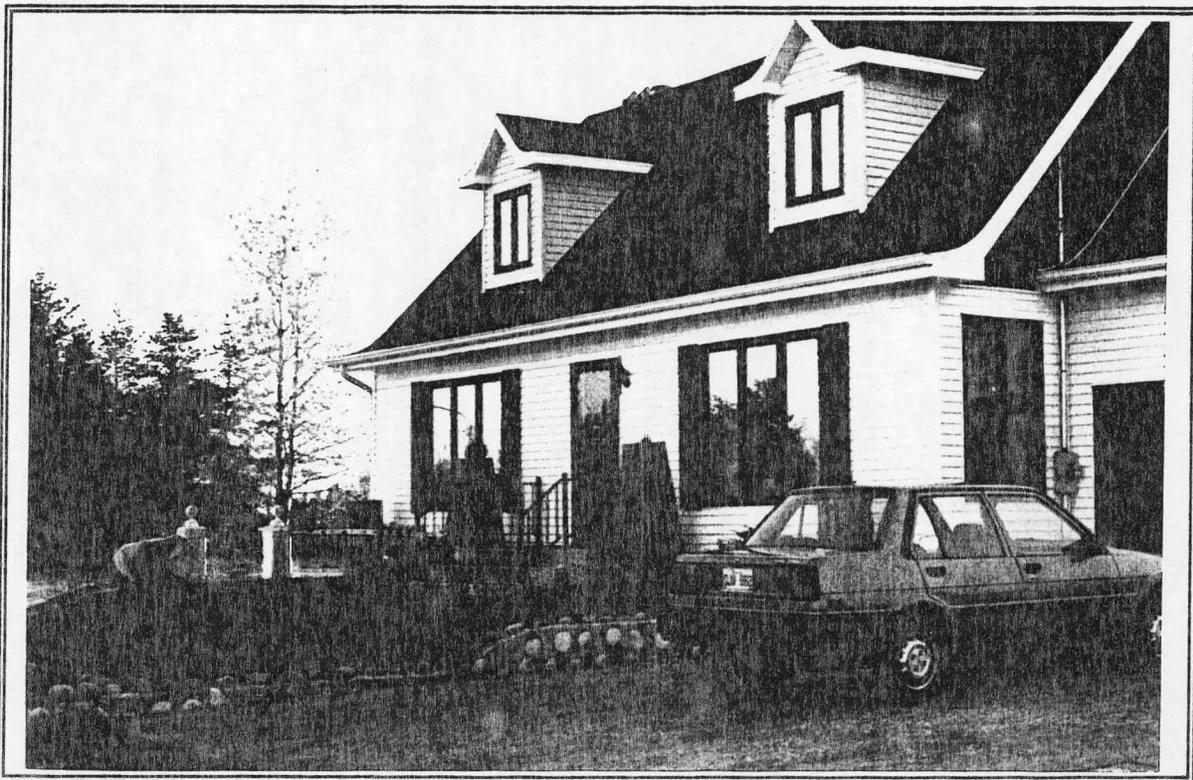
La plus vieille maison, à l'embouchure de la rivière a été abandonnée pendant quelques années. Une partie de celle-ci a été démolie suite à un incendie et, aujourd'hui, ce terrain est

⁶ Nous avons rencontré le maire, l'inspecteur municipal et la secrétaire-trésorière de Saint-Paul-du-Nord.

occupé par Denis Brazeau et son épouse. Anciennement, la maison appartenait à la famille Bouchard qui y a déjà pratiqué une agriculture artisanale. La succession Bouchard est toujours propriétaire de plusieurs terrains dans le secteur, Marc y a un chalet, Daniel une résidence, Gaëtan, un terrain, etc.

Les résidants du lot 26-a y sont établis depuis quelques années. À cette époque, il n'y avait pas de loi sur la protection des terres agricoles et forestières et plusieurs municipalités n'avaient pas de règlement de zonage. C'était, et c'est encore le cas, pour Saint-Paul-du-Nord qui adoptera prochainement son premier plan de zonage. Le premier résidant est Jean-Marie Tremblay qui y a construit sa maison en 1976. L'année suivante, Thadéa Dugas s'est installé de l'autre côté de la route. Les maisons les plus récentes ont été construites il y a 4 à 5. En 1987, Thadéa Dugas a acquis ce qui reste du lot 26-a (voir la carte n° 2). Quelques résidants ont installé des "maisons mobiles" sur leur terrain. La plus grosse maison est celle de Jean-Marie Tremblay. (Voir la photographie n° 1).

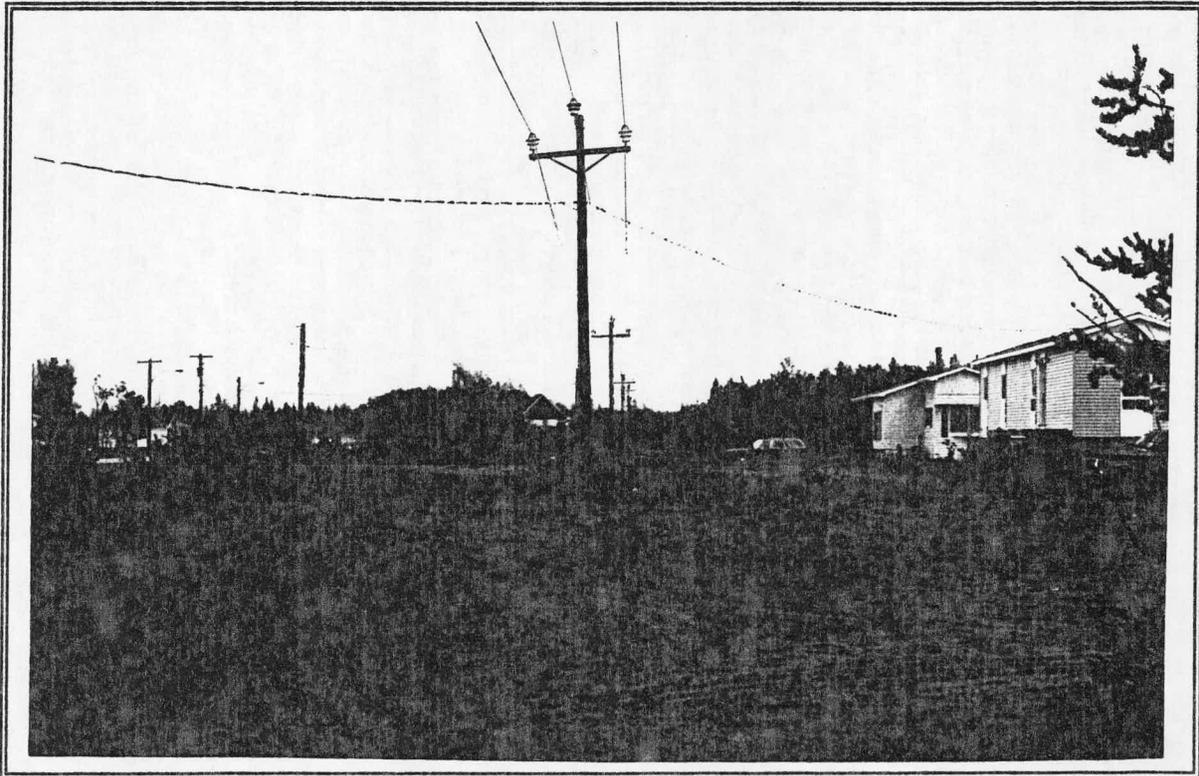
Photographie 1: Résidence de Jean-Marie Tremblay et Fabiola Dugas

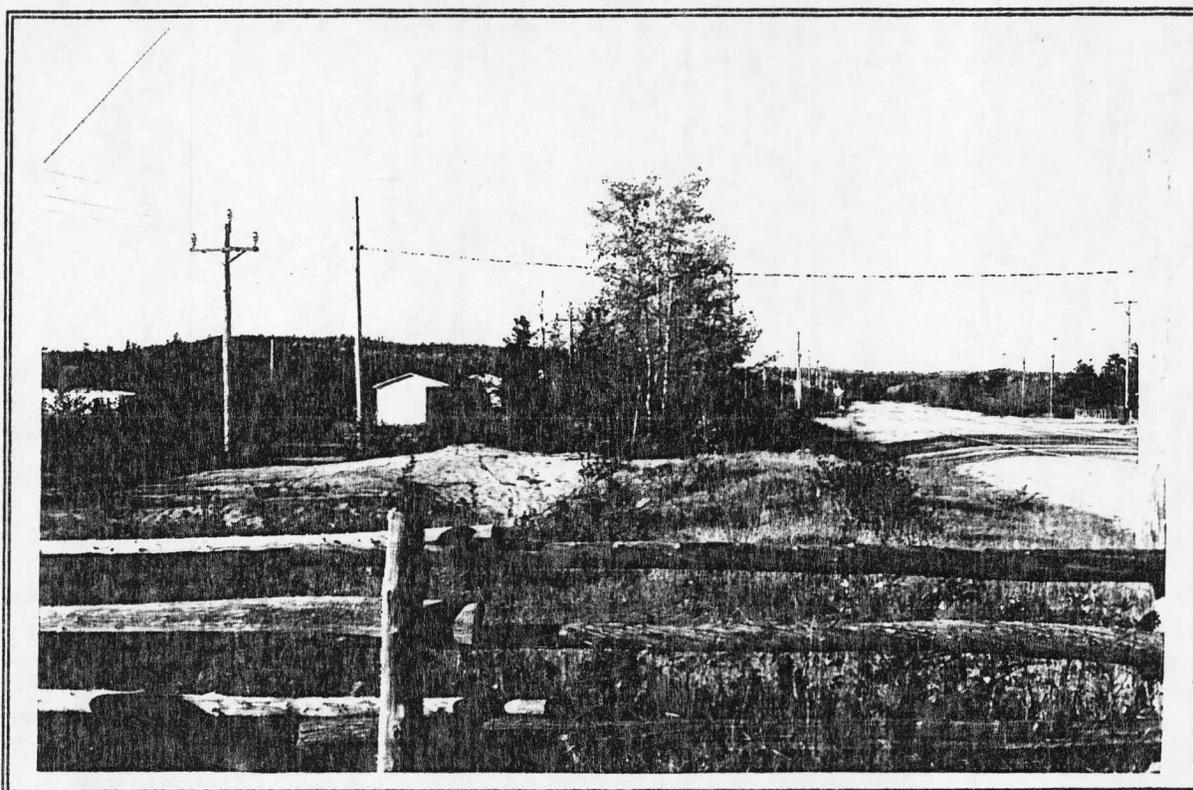


La présence d'une ligne de haute-tension d'Hydro-Québec, le long de la route 138, a façonné l'occupation du territoire par les résidants permanents et occasionnels du lot 26-a. Au

sud de ce lot, la ligne d'Hydro est éloignée de la route, la maison de Jean-Marie Tremblay est ainsi construite entre la ligne et la route 138. Au nord de cette résidence, la ligne passe plus près de la route et les propriétaires de ces lotissements n'ont eu d'autres choix que de construire leur résidence derrière la ligne d'Hydro. Une servitude de 50 pieds pour le passage des employés d'Hydro-Québec empêche les résidants de construire plus près de la route. Les photographies n° 2 et 3 montrent la ligne d'Hydro-Québec et les résidences construites à l'ouest de la route 138. Les résidants n'ont pas aménagé leur portion de terrain située entre la route et la ligne de transmission. Les résidants rencontrés, à une exception, ont clairement souligné leur attachement au territoire. Ils sont dans plusieurs cas d'anciens résidants de la baie des Bacon (particulièrement la famille Tremblay). Cet attachement au territoire sera encore plus fort lorsque les problèmes d'eau potable qu'ils connaissent seront réglés.

Photographies 2 et 3: Ligne d'Hydro-Québec devant les résidences situées à l'ouest de la route actuelle





Il y a quelques années, Thadéa Dugas a fait l'acquisition du lot 26-a pour son utilisation personnelle (bois de chauffage et bois de pulpe). Il projette pour l'avenir, mais sans fixer de date précise, d'installer deux bassins d'eau pour faire l'élevage de la truite (pisciculture). Ces installations seraient établies sur le lot 26-a à mi-chemin entre les habitations et le dépotoir de la municipalité.

La tourbière est en activité depuis quelques années seulement, sa mise en valeur et son exploitation en sont à leurs débuts. Le potentiel de la tourbière permet d'espérer une activité industrielle relativement longue.

4. LA FAISABILITÉ SOCIALE DU PROJET

Cette section se rapporte plus directement au projet de relocalisation de la route 138 et des différents facteurs qui peuvent influencer, positivement ou négativement, sa réalisation. Naturellement, les facteurs dont nous tiendrons compte ici sont ceux qui ont, prioritairement des incidences sur les populations concernées.

A l'instar de l'approche élaborée par Carolle Bouchard (1991), nous verrons, dans un premier temps la nature du changement généré par le projet, notamment dans l'optique de la relocalisation de la 138 au delà de la tourbière (tracé 1) et dans l'optique de l'expropriation d'une résidence sur le lot 26-a (tracé 2 à 5). En second lieu, nous discuterons de la présence de groupes plus vulnérables au changement. Troisièmement, nous présenterons les pôles socio-communautaires. En quatrième lieu, nous démontrerons la grande cohésion sociale du milieu. Enfin, en dernier lieu, nous analyserons les réactions face au projet et les perceptions que les populations ont du besoin et de l'urgence d'agir. Le tableau 7 présente, de façon synthétique, les principaux points retenus pour l'étude de la faisabilité sociale de ce projet.

Tableau 7: Faisabilité sociale du projet

CHAMPS D'ÉTUDE	OBJETS	DONNÉES A RECUEILLER
Nature du changement généré	Noms et nombre de propriétaires touchés	
	Changements physique	Territoires coupés Bâtiments déplacés Bâtiments démolis
	Changements économiques	Coûts
	Changements politiques	Pouvoirs face à la municipalité
	Changements (loisirs)	Perturbations (Sentier motoneige)
Concentration de groupes sociaux plus vulnérables	Impacts	personnes âgées, personnes handicapées enfants
	Impacts sur le déplacement des routes d'accès	Maisons/chalets/Tourbière
Valorisation des pôles socio-communautaires	Localisation et utilisation	Espaces de jeux Jardinage Dépendances
Cohésion sociale	Impact du déplacement d'une maison (économique, politique et communautaire)	Par les habitants Par les voisins Relations perturbées
Réactions vis-à-vis du projet	Perception générale des transports	Par les habitants Par la mairie Par les informateurs-clés

Tableau 7: Faisabilité sociale du projet (suite)

	Perception du système routier	Par les habitants Par la mairie Par les informateurs-clés
	Perception des projets gouvernementaux	Par les habitants Par la mairie Par les informateurs-clés
	Route actuelle	Perception du risque (peur, angoisse, etc.)
	Perception du projet (avantages/désavantages)	Population Entrepreneur Municipalité (politique) Municipalité (administratif) Autres
	Évaluation du degré de compréhension des projets	Évaluation personnelle du chercheur sur la compréhension par les populations
Possibilités réelles de concrétisation des mesures d'atténuation	Évaluation par les populations-cibles	Population Municipalité (politique) Municipalité (administratif) Autres

4.1. Nature du changement généré

Le changement généré par le projet est celui d'un déplacement de la route 138. Cette relocalisation n'augmentera pas le nombre de voie ni le trafic routier mais les solutions proposées ont des incidences particulières sur les populations et sur les activités économiques dans le secteur. Nous croyons qu'il est bon de rappeler ici le lien affectif qui unit les résidents à la route, l'importance du trafic routier dans le sentiment d'isolement de certains citoyens et les dangers liés à ce trafic.

4.1.1. La route 138: un lien affectif

La route 138 est, il faut le rappeler, la seule route existante permettant de relier les municipalités de la MRC. Elle constitue aussi un lien vital avec l'extérieur de la MRC, notamment vers Baie-Comeau, mais aussi vers le sud (Québec, Montréal). Un résident du lot 26-a faisait remarquer, avec justesse, que plusieurs villages de la région n'ont pas de route rurale (rang) et que la 138 est souvent, ou a été, pendant des années, la seule route municipale. Les citoyens originaires de ces municipalités n'ont pu y échapper, ils sont nés dans une maison le long de la route. Le rapport affectif que ces gens entretiennent avec la route est grand, il a ses assises dans l'histoire collective de la population. Lors des rencontres avec les citoyens, les mots "notre route", "la seule route", "chez nous" et même "nos courbes" sont

quelques exemples du sentiment d'appartenance à la route, de l'identification à celle-ci. Une relocalisation de cette route demande donc que l'on tienne compte de ce rapport affectif.

4.1.2. Le trafic routier: importance et danger

Pour tous les résidants rencontrés, le trafic sur la route 138 n'est pas un danger absolu qu'il faut éliminer. Certes, l'augmentation de ce trafic, particulièrement le trafic des camions, alourdit la circulation et est plus bruyant; il augmente aussi le danger d'accident, mais il reste qu'il fait partie de la vie quotidienne et qu'il est encore jugé tout à fait acceptable. En ce sens, le projet de municipaliser un tronçon de l'actuelle route 138 pour rejoindre les populations du lot 26-a (tracé 1) est vu comme quelque chose de totalement inacceptable par ces résidants. Plusieurs personnes rencontrées font référence à la situation de la Pointe-à-Boisvert à l'extrémité nord de la municipalité de Saint-Paul-du-Nord. Elles ont l'impression que le détournement de la route 138 dans ce secteur a mis fin au développement de la Pointe et amené plusieurs résidants à se relocaliser sur la 138.

Cependant, la modification de l'actuel trajet routier assurera, espèrent les résidants, la disparition des courbes qui, dans plusieurs cas, sont jugées plus dangereuses que les risques de glissements de terrain le long de la route. Tous ont souligné l'accident impliquant un camion transportant du phosphate, il y a quelques années, comme étant un exemple du danger potentiel qui guette les résidants du lot 26-a à tout moment. L'augmentation du trafic routier est, *dans ce cas particulier*, perçue comme quelque chose de néfaste et particulièrement dangereux. Deux courbes sont identifiées, il s'agit des courbes situées au sud du lot 26-a sur les lots 25 et 23-a. Pour les résidants les plus près de ces courbes, il est clair qu'elles doivent être améliorées. Elles sont dangereuses et ces résidants se font souvent déranger par des automobilistes qui font des embardées, notamment les nuits d'hiver.

4.1.3. Perte de parcelles de terrain

Pour les propriétaires de lots situés à l'ouest de la route 138, la perspective de voir la route être relocalisée plus près de la ligne de haute tension d'Hydro-Québec ne présente pas un changement insurmontable. En fait, mis à part l'expropriation totale d'une résidence, les autres résidants croient que cette relocalisation n'aura pas d'incidence véritable sur leur occupation du territoire, que ce soit au niveau de la perception des bruits, de l'aménagement physique des terrains ou des relations avec les voisins. Ces parcelles de terrain, si elles sont

appréciées car elles peuvent servir à l'occasion d'espace de stationnement ou d'aire de jeux, ne sont nullement essentielles.

4.1.4. Tourbières Lambert: changements majeurs

La tourbière exploite présentement des zones en bordure (à 50 mètres) de la route 138 actuelle et au nord-ouest de la rivière Petite Romaine. La relocalisation de la route 138 dans ce secteur ne change pas la nature du trafic routier. Si le changement généré n'a pas véritablement d'incidences socio-communautaires, il en va autrement des solutions proposées qui posent problèmes dans le cas de la tourbière, car une expropriation partielle ou totale de la tourbière, employeur majeur de Saint-Paul-du-Nord, aurait probablement un impact sur l'emploi et sur la richesse collective de la population. Ces impacts seront mis en évidence à la section 5 de ce rapport.

4.2. Présence de groupes sociaux plus touchés

Le petit nombre de résidants dans le secteur touché par la relocalisation de la route 138 limite naturellement la présence de grands groupes sociaux clairement définis comme les personnes âgées, les personnes handicapées. De plus, le territoire touché étant entièrement situé en zone rurale et en grande partie non habitée, le trafic piétonnier y est peu important en l'absence de zone institutionnelle ou commerciale. Les résidants actuels, nonobstant leurs situations financières individuelles, doivent absolument disposer d'un moyen de transport motorisé pour avoir accès au moindre produit ou service. En ce sens, tous sont dépendants du transport et de la route.

Cependant, nous croyons qu'il existe des cas particuliers de personnes plus touchées par les changements proposés. Ces groupes sont, premièrement, les personnes sans occupation à l'extérieur, des femmes dans la majorité des cas; deuxièmement, les écoliers; et enfin, les propriétaires de chalets.

4.2.1. Les personnes à la maison

Le problème dont il est ici question a été soulevé par une femme dont le mari s'absente quelques fois pendant de longues périodes sur des chantiers à l'extérieur de Saint-Paul-du-Nord. Son discours a été repris par d'autres femmes et souligné aussi par certains hommes.

Pour ces femmes, la 138 est un élément essentiel de leur vie et le trafic routier constitue en quelque sorte un réconfort durant les longues périodes d'hiver. La route et son trafic contribuent à animer ce secteur quand leur conjoint est parti travailler à l'extérieur. Cette perspective est perçue par plusieurs comme une catastrophe. "Qu'est-ce qu'on va faire si y a pu rien à voir sur la route?" posent-elles comme question. Une personne rencontrée nous a fait remarquer que c'est même un des seuls loisirs de sa mère, la seule personne âgée du secteur. L'idée de voir la route 138 déplacée loin de leur résidence pousserait plusieurs à déménager rapidement. La solution retenue devra tenir compte de cette perspective.

4.2.2. Les écoliers

Plusieurs enfants habitant dans les résidences situées sur le lot 26-a fréquentent les écoles de Saint-Paul-du-Nord, de Sault-au-Mouton et Forestville. La distance oblige tous ces enfants à prendre les autobus scolaires. Le circuit emprunté par les autobus est décrit à la section 3.5. Il représente pour certains propriétaires un danger dans la mesure où la présence de la courbe au sud des résidences empêche les automobilistes de bien voir l'autobus scolaire. Bien que quelques résidents aient la certitude que leurs enfants sont en sécurité et qu'il n'y a aucun risque, nous croyons qu'un déplacement de la route augmenterait le sentiment de sécurité chez les enfants comme chez les parents.

4.2.3. Les propriétaires de chalet

Le troisième groupe pouvant constituer un groupe «plus» vulnérable est celui des propriétaires de chalet, bien qu'il ne s'agisse pas d'un groupe homogène comme celui des résidents permanents. C'est justement ce qui le rend vulnérable car ses aspirations (relations avec le territoire dans l'avenir), ses occupations actuelles et antérieures ne rapprochent pas nécessairement les individus qui le composent. Il est difficile d'atteindre cette homogénéité avec des gens qui résident, pour la plupart, à l'extérieur de la municipalité, qui ne sont présents à Saint-Paul-du-Nord que quelques fois par année, qui y viennent pour des activités diverses et des motifs très différents. Certains viennent y trouver le repos, le "calme de la campagne, près du fleuve", d'autres y viennent pour la chasse et la pêche, etc. Certains ont l'intention de s'y installer à l'âge de la retraite, un autre cherche à vendre son terrain depuis quelques années.

L'hétérogénéité de ce groupe le rend donc vulnérable à toute transformation ou altération du territoire actuel, notamment dans le secteur de la rivière Petite Romaine. C'est à cet endroit que les propriétaires estiment que les risques de glissements de terrain sont les plus élevés. La rivière complique encore la situation. Une relocalisation signifie naturellement un accès plus difficile à ces chalets à cause des méandres de la rivière, à cause de la présence de la tourbière en exploitation et à cause de leur dispersion au sud et au nord de la rivière.

4.3. Valorisation des pôles socio-communautaires

On peut définir trois pôles socio-communautaires sur le territoire touché. L'ensemble résidentiel constitue un premier pôle où se pratiquent des activités d'échanges entre voisins, des activités de jeux pour les enfants et des activités de jardinage. La rivière Petite Romaine est aussi un pôle en soi car la présence de trois chalets favorise une utilisation particulière du sol. Enfin, la tourbière est, en quelques sorte un "cercle de vie" où s'articule l'existence d'une trentaine de travailleurs.

4.3.1 L'ensemble résidentiel du lot 26-a

Les quarante résidants du lot 26-a forment une communauté homogène à cause des liens de parenté qui les unissent, à cause de leurs origines (la baie des Bacon) et de leur statut socio-économique. L'isolement relatif de ces résidences, la présence des limites naturelles que constituent la forêt, les marécages, les tourbières et le fleuve font que ces résidants entretiennent plusieurs liens: voisinage, entraide économique, échanges de biens et services, etc. De même, les enfants ont fait, pour les mêmes raisons (limites naturelles et isolement), un cercle de vie de cet endroit. Les aires de jeux demeurent variées, les terrains à l'arrière des maisons étant des endroits propices et sécuritaires pour les jeux des plus petits. Le terrain à l'avant des maisons, plus dégagé car elles sont éloignées de la route, sert aussi d'aire de jeux. Plusieurs résidants se sont réservés un espace près des maisons pour jardiner, ce qui dans certains cas, peut constituer un apport économique non négligeable.

Ce cercle de vie n'est pas menacé par le réaménagement de la route 138. Toutefois, il pourrait être profondément perturbé par l'expropriation d'une résidence ou par un isolement total de la route. Il est donc essentiel pour la faisabilité sociale du projet que le réaménagement respecte l'accessibilité à chacune des habitations.

4.3.2. La rivière Petite Romaine

La première résidence de Saint-Paul-du-Nord était située à l'embouchure de la rivière Petite Romaine. En face, avant la construction du chalet de Pierre Bernier, l'endroit était connu comme «le camping» par les habitants de la région à cause de la présence d'un espace plat et non boisé à proximité de la rivière. Cet endroit est donc un lieu important dans l'histoire de la municipalité. Les lots près de la rivière Petite Romaine constituent ainsi un autre cercle de vie, mais à l'opposé des résidences du lots 26-a, cet espace social n'est pas collectif. En fait, il s'agirait, dans une certaine mesure, de plusieurs cercles de vie constitués par l'occupation occasionnelle du territoire par les propriétaires. A titre d'illustration, les propriétaires de chalet près de la rivière ne se connaissent pas. Ils connaissent un peu les Bouchard car ils ont acheté leur terrain de cette famille. Cet isolement des propriétaires ne diminue pas la réalité des cercles de vie. Ces endroits sont les lieux d'activités de loisirs et représentent pour leurs propriétaires des lieux privilégiés. Ce cercle de vie peut être remis en question par le réaménagement de la route 138 dans le mesure où l'accessibilité en soit grandement réduite.

4.3.3. La tourbière

Les spécialistes du management et des ressources humaines s'entendent pour dire qu'une entreprise a une culture propre. Les travailleurs s'identifient généralement à leur entreprise (positivement ou négativement) et entretiennent des liens affectifs et économiques avec elle. L'exploitation de la tourbière Lambert de Saint-Paul-du-Nord n'y échappe pas même si les activités de la tourbière sont saisonnières et que les employés n'y vivent pas en permanence. L'entreprise représente pour le travailleur un pourvoyeur de revenus qui satisfait plus ou moins ses besoins. Elle est aussi un lieu d'échange avec des amis, un objet de fierté personnelle et un lieu d'épanouissement de ses aspirations professionnelles.

La tourbière Lambert est donc un lieu où s'est établi au cours des années un cercle de vie important pour les travailleurs et leur famille. En soi, le déplacement de la route 138 ne perturbe pas ce pôle socio-communautaire. Il n'en va pas de même des solutions proposées par le Ministère et leurs impacts seront évalués à la section 5.

4.4. Cohésion sociale

La cohésion sociale est grande dans le secteur du lot 26-a. L'étude des comportements de ces résidants montre que tous s'entendent bien et qu'ils participent tous à la recherche d'un bien-être collectif. Le projet de mise sur pied d'une coopérative pour la gestion d'un puits artésien est un bon exemple de cette cohésion sociale. Le choix même d'une structure coopérative indique bien que ces résidants partagent des valeurs communautaires.

La stabilité est aussi un facteur de cohésion sociale, et la présence sur le territoire concerné de plusieurs propriétaires est aussi un facteur positif. Pour plusieurs, la résidence qu'ils possèdent sur le lot 26-a est leur première propriété. Au cours des années, on note seulement le départ d'un résidant et la vente d'un chalet.

Les résidants semblent entretenir de bonnes relations avec les exploitants de la tourbière. Dans les rencontres que nous avons eues avec les résidants, il n'a jamais été fait mention de difficultés avec la tourbière, des odeurs qui s'y dégagent ou de la pollution qu'elle cause à la rivière. La cohésion sociale entre les différents pôles socio-communautaires nous semble évidente. Cependant, il existe un risque de briser cette cohésion sociale s'il fallait choisir un tracé qui ne favorise qu'un seul pôle socio-communautaire.

4.5. Réactions vis-à-vis du projet

Les résidants du lot 26-a ne sont pas des spécialistes du transports, ingénieurs, urbanistes, aménagistes, mais ils ont quand même une perception propre et réelle du projet de réaménagement de la route ou des risques liés à l'actuel tracé. Cette perception, bien qu'elle n'ait pas l'avantage de s'appuyer sur des sciences dites exactes ou sur la connaissance de tous les facteurs "objectifs" qui influencent le projet, est tout de même fondée sur une connaissance pratique du territoire et sur l'histoire des relations que chacun a entretenu avec les autorités gouvernementales. Trois éléments ressortent des discussions que nous avons eues avec les résidants: la mise en oeuvre des projets gouvernementaux est généralement très longue, les glissements de terrain et les courbes de la route 138 sont les dangers réels de la route actuelle et, dans un cas particulier, l'incertitude du déménagement est un facteur négatif qui oblige ces résidants à mettre en veilleuse certains projets d'aménagement.

4.5.1. Les lenteurs gouvernementales

Le glissement de terrain qui justifie le projet de relocalisation de la route 138 a eu lieu au printemps de 1986⁷. Les citoyens rencontrés ne s'en souvenaient pas tous mais ils étaient unanimes à dire qu'il y a un danger lié aux glissements de terrain juste au sud du pont au dessus de la rivière Petite Romaine. Les résidants les plus touchés par la relocalisation ont aussi en mémoire le travail récent des arpenteurs près de leurs résidences et tous ceux que nous avons rencontrés savaient qu'il y avait un projet de modification de la route 138.

Ils ont aussi en mémoire les délais dans la réalisation du tronçon actuel de la route 138 à la rivière Petits-Escoumins. Ils ont tous l'impression que la modification de la route 138 dans leur secteur, "ce n'est pas pour demain" mais il est primordial d'agir afin de diminuer les risques de glissements. Pour certains, l'urgence est "surtout" reliée aux courbes dangereuses. Le temps qui passe n'affecte pas trop les gens, à l'exception de deux d'entre eux. (voir section 4.5.3.)

4.5.2. Les glissements de terrain et le danger des courbes

Deux résidants qui pratiquent la chasse aux oiseaux migrateurs nous ont souligné qu'ils remarquent régulièrement l'apparition de "veines d'eau dans la falaise le long du fleuve". Ceci les rend sceptiques quant à l'efficacité d'un enrochement pour préserver la route actuelle. Ils sont convaincus qu'elle doit être relocalisée. La relocalisation est d'autant plus souhaitée qu'elle permettrait d'éliminer les deux courbes au sud des résidences que tous les habitants jugent dangereuses autant pour la sécurité des gens qui y circulent que pour leur propre sécurité. Les propriétaires de chalet près de la rivière Petite Romaine sont moins sensibilisés aux dangers de la route actuelle malgré le risque d'un glissement de terrain à proximité. Les administrateurs de la tourbière n'ont pas vraiment d'opinion quant aux dangers que représentent la route actuelle et ses abords.

4.5.3. L'incertitude face au déménagement

Depuis quelques années, deux résidants de la route 138, se doutent qu'ils devront possiblement déménager car la nouvelle route pourrait passer sur leur terrain. La présence d'un

⁷ Ministère des Transports, (s.d.) Avis de projet Route 138 entre Rivière Petits-Escoumins et Rivière Petite Romaine (SAPPI: 0138-91-06c), Québec, p.1.

marécage, derrière la maison, ne permettrait pas de la reculer la maison. Ils soulignaient en entrevue que l'aménagement de leur résidence est terminée et qu'ils avaient prévu créer un petit lac artificiel sur le côté sud de cette résidence. Mais les rumeurs concernant leur possible expropriation ont mis fin à ces projets et ils attendent de connaître les décisions du ministère des Transports. Ceci crée, selon eux, une incertitude qui leurs cause bien des soucis.

4.6. Possibilités réelles de concrétisation des mesures d'atténuation

Le projet de relocalisation de la route 138 est favorablement accueilli par la population résidant sur le lot 26-a. Tous sont certains que la modification du tracé réduira les risques de glissements de terrain et fera disparaître les courbes de l'actuelle route. Dans la mesure du possible, si le tracé retenu exige l'expropriation d'une résidence, leurs propriétaires aimeraient bien pouvoir se relocaliser dans le secteur du lot 26-a, même s'ils possèdent déjà un terrain à la baie des Bacon. Comme ils l'expliquent, ils ont été les premiers à s'installer sur le lot 26-a parce qu'ils aiment cet endroit et ils voudraient bien y rester, peu importe le site du nouvel emplacement. Une relocalisation dans le secteur du lot 26-a atténuerait considérablement l'impact social de l'expropriation.

Le cas des propriétaires d'un chalet près de la rivière est plus problématique. Ils nous ont affirmé que leur chalet répond à deux objectifs très précis qu'ils s'étaient fixés lors de la recherche d'un chalet: la proximité de la route essentielle aux yeux de l'un d'eux et son accessibilité douze mois par année. La solution retenue par le Ministère devra tenir compte des attentes des gens qui ne veulent en aucun cas être expropriés. La proximité actuelle de la route leurs permet d'assurer le chalet à un coût raisonnable.

4.7. Faisabilité sociale: conclusion

Le projet de relocalisation de la route 138 entre les rivières Petits-Escoumins et Petite Romaine est socialement réalisable pour deux raisons fondamentales: il est d'une part fortement attendu par la population et par les représentants de la municipalité; d'autre part, il n'implique pas de transformations majeures pour la population résidant sur le lot 26-a en ce sens qu'il n'affecte pas la cohésion sociale du groupe, ce que l'on peut appeler le cercle de vie. Il n'y a pas de groupes sociaux plus vulnérables qui ne puissent réellement s'accommoder d'une relocalisation de la route actuelle. Bien que l'idée de relocaliser la route 138 puisse

affecter sensiblement les propriétaires d'une résidence, les réactions de la population vis-à-vis le projet, confirment que le projet est socialement réalisable.

Dans le cas des deux autres pôles socio-communautaires, il n'y a pas de réponses négative ou positive au principe de modification. *Les réactions, négatives dans le cas de la tourbière, mitigées dans le cas des propriétaires de chalets, sont surtout liées aux solutions proposées par le ministère des Transports*. Il en va de même des résidants du lot 26-a qui ont réagi fortement à l'une des solutions du Ministère. Nous verrons les impacts spécifiques des tracés proposés à la section suivante. Le tableau suivant fait ressortir les éléments qui jouent en faveur du projet et en sa défaveur. Le tableau montre surtout l'enjeu majeur de ce projet qui oppose deux pôles socio-communautaires: d'une part, les résidants permanents qui sont favorables au projet comme aux solutions proposées; d'autre part, les propriétaires de chalet et Tourbières Lambert, aussi favorables au projet, mais qui ont le sentiment qu'ils perdront quelque chose dans la réalisation de ce projet.

Tableau 8: Éléments favorables et défavorables à la faisabilité sociale du projet

POLE SOCIO-ÉCONOMIQUE	FAVORABLE	DÉFAVORABLE
Résidants	Pas d'augmentation de trafic Pas d'augmentation du nombre de voie Implique la disparition des courbes Pas d'incidence sur les pertes de terrain à l'avant des résidences Peu de gens touchés Pas de personne agée seule Pas de personne handicapée Sentiment de sécurité des résidants Pas de commerce touché	Expropriation d'une résidence
Tourbière		Difficultés de réaliser le projet sans toucher à la tourbière -zones de production -zones-tampons -zones de stationnement
Chalets		Risque de perturber le secteur de la rivière Les Romaines en diminuant l'accès aux chalets

5. LES IMPACTS SOCIAUX

Le ministère des Transports a proposé cinq tracés différents pour relocaliser la route 138 dans le secteur des rivières Petits-Escoumins et Petite Romaine. La carte n° 5 (à la page suivante) présente les cinq tracés initialement proposés. Elle situe aussi l'exploitation de la tourbière et l'emplacement des deux stationnements des semi-remorques.

Deux des tracés ont déjà été rejetés par le ministère des Transports pour les raisons suivantes:

“[...] les tracés 2 et 3 sont à rejeter principalement parce qu'ils sectionnent considérablement les tourbières en exploitation ajoutent (sic) ainsi des coûts d'expropriation importants et parce qu'ils comportent des coûts supplémentaires au niveau de la construction (consolidation avec surcharge). De plus, des problèmes de comportement différentiel de la future route sont prévisibles sur les secteurs tourbeux qui ont été drainés par des fossés.”⁸

Il reste donc les tracés 1, 4 et 5 dont les impacts sociaux feront l'objet d'une analyse plus poussée. Ces tracés présentent les avantages suivants:

- tracé 1: éloignement maximal de la côte;
- tracé 4: en bordure des tourbières à 200 mètres des falaises littorales;
- tracé 5: contournement des méandres de la rivière Petite Romaine et dispense de permis du ministère de l'Environnement.

Le tableau 8 (à la page 45) présente, de façon synthétique, les différentes variables que nous avons retenues pour fin d'analyse.

⁸ Ministère des Transports, op. cit., p. 6.

Carte 5: Les cinq tracés proposés par le ministère des Transports

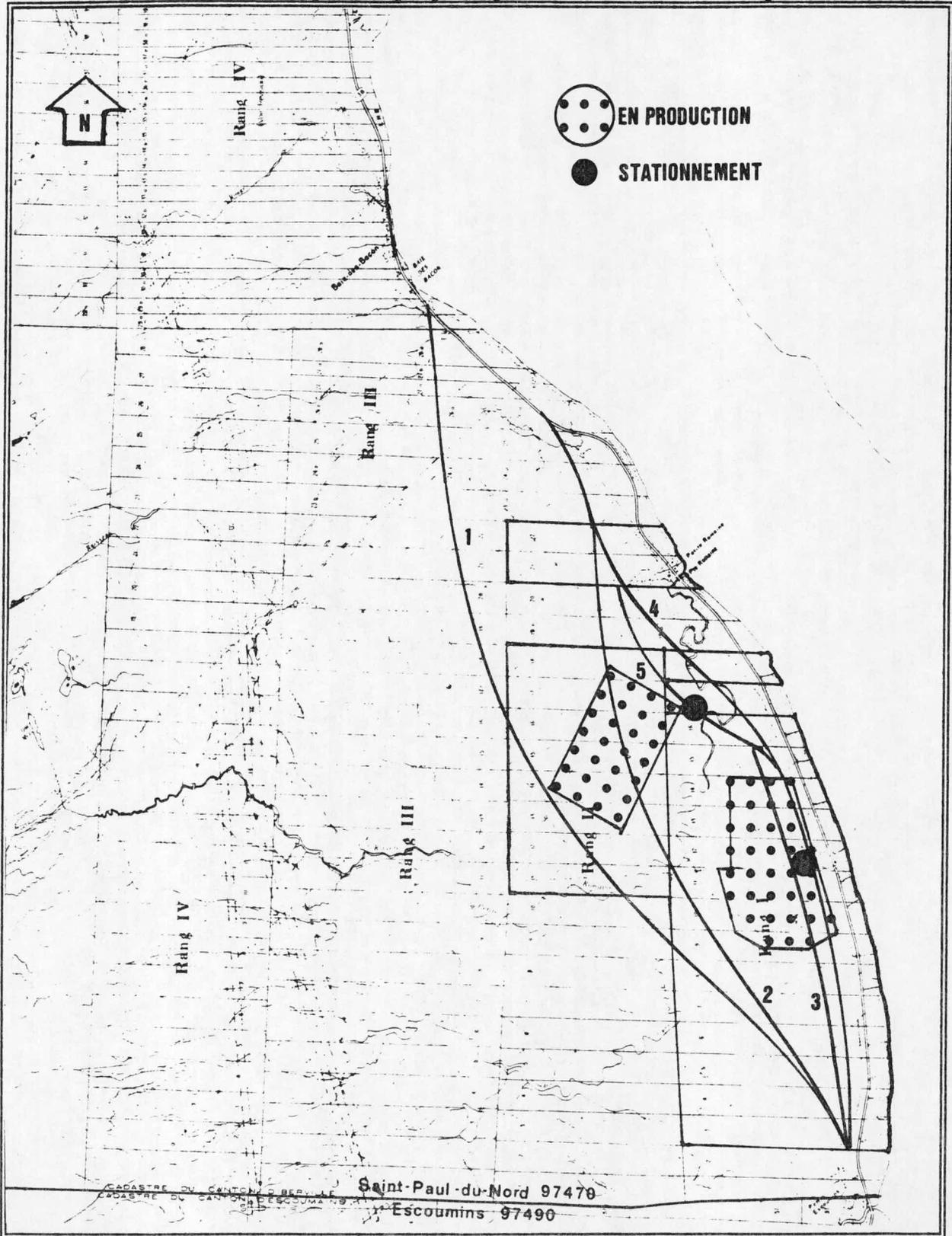


Tableau 9: Synthèse des impacts sociaux

CHAMPS D'ÉTUDE	OBJETS	DONNÉES À RECUEILLIR
Déplacement relocalisation du lieu de résidence	Impacts économiques sur personnes touchées	Une propriété Nouveaux coûts de logements Disponibilité des hypothèques Frais de déménagement Changement des frais de transport
	Impacts sociaux/ psychologiques sur personnes touchées	Personnes déplacées Voisins/parents/amis Temps de recherche d'un nouveau logement Inconvénients divers Perturbation dans relations et habitudes sociale Déplacement hors de l'environnement familial Relations avec personnel chargé des modalités de déplacement
	Changement en matière de logement pour ces personnes	Type de logement Disponibilité des logements Qualité du logement
	Impact de ces déplacements sur le quartier	Augmentation de la distance des parents, amis et voisins Détérioration et perte d'attrait pour le quartier (maisons et chalets)
Acquisition de propriétés non-résidentielles	Expropriation partielle de la tourbière (tracés 1 et 4-5)	Pertes de revenus estimées
	Déplacement du stationnement de la tourbière	Difficulté de relocalisation Perte de revenus
	Expropriation des terres en friche	Impact affectif sur propriétaires Autres impacts
Effets de la proximité de la route	Effets sur l'habitat	Bruit, vibrations, interférences Détérioration esthétique
	Effets sur les habitants	Inconvénients de la construction Entreprises et emplois dans le secteur de la construction Perte d'intimité et d'utilisation de la cours avant
	Effets connexes	Frais d'isolation et d'insonorisation? Clôtures, aménagements paysagers Accroissement de l'entretien
Effets de l'ac- cessibilité de la route	Possibilités accrues pour les habitants	Emploi (Tourbière?) Services d'urgence Services municipaux (Coût d'entretien)
	Commodités accrues pour les habitants	Vie sociale facilitée Achalandage
	Isolation (tracé 1)	Bruit et autres
Autres impacts sur le quartier	Variation dans la valeur et l'utilisation du territoire	Changement dans le zonage Variations de la valeur des propriétés
	Nouvelle configuration de la circulation	Changement des réseaux sociaux Densité de circulation, de la vitesse
	Changement des caractéristiques de la communauté	Faible impact (supposé) Une seule maison déplacée (tracé 4-5)

Tableau 8: Synthèse des impacts sociaux (suite)

	Effets sur les rentrées fiscales et les dépenses	Transfert de route à la municipalité Entretiens de routes privées
Effets	Isolement	Éloignement des chalets et des maisons de la route principale
barrière	Obstacle aux services d'urgence	
Avantages pour les utilisateurs	Sécurité	Maisons Transport scolaire

5.1. Tracé 1

Le tracé n° 1 contourne la tourbière Lambert par l'ouest et rejoint la route actuelle au haut de la côte qui mène à la baie des Bacon. Il oblige le Ministère à remettre une partie de l'ancienne route à la municipalité de Saint-Paul-du-Nord pour permettre un accès aux résidences du lot 26-a et possiblement pour rejoindre les propriétés près de la rivière Petite Romaine.

5.1.1. Impacts négatifs

Le tracé n° 1 a surtout des effets sur l'habitat à cause de son éloignement considérable des habitations du lot 26-a et, par conséquent, des effets plutôt négatifs sur les habitants de cette zone. Le tracé n° 1 isole les propriétés du lot 26-a de la route 138. Cet isolement aurait la particularité de réduire considérablement le trafic, notamment le transport routier (camion, autobus) et ainsi, le bruit lié à ce transport. Par le fait même, c'est la sécurité des habitants de cette zone qui serait grandement augmentée, comme la sécurité du transport scolaire mais cet avantage disparaît quand on songe à l'isolement de la route 138 et à ce qu'en pensent les résidents.

En fait, ceux-ci ont, pour la plupart, déclaré que la route 138 jouait un rôle important dans leur vie, que le trafic était encore perçu comme quelque chose de rassurant en ce sens qu'il combattait l'isolement. Pour plusieurs, la perspective de voir la route qui passe devant chez eux devenir une route municipale pose problème: les services municipaux seront-ils aussi rapides que la voirie provinciale? La disparition du trafic liée à l'absence du conjoint pendant de longues périodes, notamment en hiver, amènerait certains résidents à déménager.

L'isolement des habitations provoqué par le tracé n° 1 signifie aussi pour plusieurs résidents une barrière quant aux contacts qu'ils peuvent établir à l'occasion avec des touristes qui passent durant la saison estivale. Le tracé n° 1 éloigne les résidents du lot 26-a de 3,4 km des Escoumins mais n'a pas véritablement d'incidence dans le cas des déplacements vers Sault-au-Mouton et Saint-Paul-du-Nord.

Les administrateurs de la municipalité de Saint-Paul-du-Nord voient aussi d'un très mauvais oeil la perspective de la municipalisation d'un tronçon de la route 138 à cause, principalement, des coûts exorbitants de l'entretien de cette route. L'expérience de la municipalité dans le secteur de la Pointe-à-Boisvert n'est pas jugée très positive par le maire, et les coûts d'entretien de la Pointe sont jugés disproportionnés en fonction de la capacité de payer de la population de Saint-Paul-du-Nord et du nombre d'habitants dans le secteur. Le maire, Jules Gagnon, a déclaré que sa municipalité refuserait le transfert d'une portion de route.

L'accessibilité de la route, notamment pour les propriétaires de chalets dans le secteur de la rivière Petite Romaine, pose de sérieux problèmes. Les propriétaires rencontrés croient que l'isolement de la route 138 n'est pas une bonne chose et ils se demandent comment le Ministère pourra leurs en assurer l'accessibilité. Un propriétaire croit que le tracé n° 1 est irréalisable à moins d'exproprier tous les terrains près de la rivière. Comme il désire vendre depuis quelques années. Cette perspective ne l'inquiète pas outre mesure. Il n'en va pas de même pour les autres car leur attachement au territoire est plus profond, que ce soit l'un d'entre eux qui veut s'y retirer ou un autre qui est né dans ce secteur.

L'accessibilité de la nouvelle route pour Tourbières Lambert pose aussi problème. Le chemin qui existe actuellement à l'ouest des installations sur les lots 13 et 14 est un chemin d'accès aux planches en exploitation et à la réserve de gravier. Ce chemin, aux dires des administrateurs de la tourbière, n'est pas assez solide pour supporter le va-et-vient des semi-remorques à l'automne. Ceci obligerait la construction d'un nouveau chemin et d'un nouveau stationnement pour les semi-remorques près de la nouvelle route 138.

Le tracé n° 1 pourrait cependant limiter l'expansion future de la tourbière au sud des zones en exploitation. De plus, il passe sur la seule réserve de gravier de la tourbière. Comme l'expliquait un cadre de l'entreprise, le gravier est essentiel pour l'entretien du chemin d'accès à la tourbière car ce chemin est fragile.

Le tracé n° 1 n'implique pas de changement dans le zonage municipal puisqu'il n'a pas encore été adopté. Il pourrait cependant avoir des effets, jugés négatifs par la population, sur la valeur des propriétés du lot 26-a. Cette perspective a été soulignée à plusieurs reprises par les résidants du lot 26-a; elle se base sur leur évaluation de la situation à la Pointe-à-Boisvert. Le tracé n° 1 pourrait avoir, à long terme, des effets sur la stabilité résidentielle, et par le fait même sur les caractéristiques de la population. Certaines personnes nous ont déclaré vouloir déménager si la route 138 ne passe plus devant chez eux. Cet élément de discours doit être pris en compte même s'il est difficile de prévoir la mise en oeuvre de telles intentions.

Les projets de pisciculture d'un citoyen sont aussi remis en question par ce tracé. Le projet est situé sur le lot 26-a à mi-chemin entre les résidences et le dépotoir de la municipalité. Le passage du tracé n° 1 pourrait aussi compromettre l'accessibilité à la source d'eau sur le lot 28-d où certains résidants du lot 26-a vont s'approvisionner pour palier à leur problème d'eau potable.

5.1.2. Impacts positifs

Le tracé traverse des terres publiques sur les lots 3 à 8 du rang I, 11 à 18 du rang II et 18 à 22 du rang III. Les lots 9 et 10 du rang II ont récemment été vendus à des particuliers et sont utilisés essentiellement pour la coupe du bois. Les lots 23 à 29 du rang III appartiennent à des citoyens de la région et sont eux aussi des lots boisés non occupés de façon permanente. Présentement, les lots 3 à 8 du rang I et 11 à 18, 20 et 21 du rang II sont sous bail ou sous claim minier et le tracé n° 1 passe à proximité des exploitations de Tourbières Lambert dans le secteur du lot 14.

Le tracé n° 1 n'a aucune incidence sur les activités actuelles d'exploitation mais enclaverait une partie de la tourbière non exploitée à l'ouest du tracé. Nonobstant la perte de la réserve de gravier, il n'y aurait pas de pertes financières liées à l'abandon de zones mises en valeur pour l'exploitation. On peut croire que ce tracé n'aurait pas non plus d'incidence sur l'emploi et la masse salariale versée actuellement aux travailleurs de la tourbière. Les pertes d'impôts fonciers pour la municipalité serait aussi minimes.

Le tracé n° 1 éloigne la route des résidences et de leurs habitants. Il n'y a donc pas d'effet de proximité de la route. Seuls les propriétaires des lots 7, 8, 9 et 10 du rang II bénéficieraient d'une proximité accrue de la route. Ceci avantagerait aussi Tourbières Lambert

inc. qui ne serait plus obligée d'accorder un droit de passage à ces propriétaires. L'expropriation partielle des terres privées n'entraînerait pas de pertes de revenus substantielles pour leurs propriétaires à cause de la pauvreté⁹ de la forêt.

Le tracé n° 1 n'implique aucun déplacement ou relocalisation de résidence. Tout le tracé est situé sur des terres boisées ou sur des tourbières. Il n'a donc pas d'impacts sociaux sur la population et, en ce sens, peut être vu comme positif.

Il ne rend pas la route plus ou moins accessible pour les résidants ou pour la population en général. Il n'y a pas de conséquence particulière sur l'emploi ou sur les services d'urgence. Ce tracé ne risque pas de favoriser l'accroissement de la construction résidentielle le long de la route ou encore le long de l'ancienne route 138.

Nous observons aussi que le tracé n° 1 éloigne les résidants du lot 26-a du bruit de la route principale, de l'achalandage du trafic routier ce qui facilite naturellement la vie sociale des résidants car le risque d'accident en traversant la route actuelle se trouverait grandement réduit. Cependant, ce point n'a pas été relevé par les résidants.

5.1.3. Conclusion

Le tracé n° 1 est le plus sécuritaire pour les résidants du lot 26-a car il réduit l'achalandage routier à un trafic local sur l'ancien tronçon de la route 138. Il est le plus éloigné des falaises, éliminant ainsi les risques d'éboulis. Il présente aussi certains avantages en évitant tout déplacement direct de population et en évitant de toucher aux zones actuellement exploitées des tourbières. Cependant, ces avantages sont nettement diminués quand on songe aux conséquences néfastes qu'il peut entraîner. S'il ne déplace pas la population du lot 26-a, il a, au yeux des résidants, l'effet de les isoler de la route 138 et risque d'entraîner, à moyen ou long terme, le déménagement de certains résidants vers d'autres secteurs de la municipalité affectant de ce fait la cohésion sociale du groupe. Ces déménagements entraîneraient des pertes financières certaines car il sera difficile de revendre leur propriété.

⁹ Selon le Service de l'environnement du ministère des Transports (tableau d'analyse comparative des différents tracés de référence)

Les propriétaires de chalet risquent aussi de voir le tracé n° 1 perturber considérablement leur avenir. Le Ministère devra choisir l'une des deux options suivantes: construire un nouveau chemin d'accès aux chalets à partir de la nouvelle route 138 ou les exproprier pour éviter la construction d'un chemin d'accès. Bien que ce groupe de propriétaires ne forme pas un groupe homogène, il demeure important d'assurer l'épanouissement de ces gens.

La tourbière est aussi touchée par le tracé n° 1, notamment en faisant disparaître la seule réserve de gravier disponible et en obligeant la tourbière à préparer un nouveau chemin d'accès et possiblement un autre stationnement pour les semi-remorques. Le tracé isole aussi une partie de la tourbière qui n'est pas encore en exploitation.

5.2. Tracé 4

Le tracé n° 4 longe le haut des falaises à 200 mètres de la rivière Petits-Escoumins jusqu'à la rivière Petite Romaine où il fait un détour vers l'ouest pour traverser la rivière. À cause de ses méandres, la route traverse trois fois la rivière, ceci implique donc la construction de trois ponts ou le détournement de la rivière. Au nord du tracé, la nouvelle route rejoint l'ancienne à la hauteur du lot 26-a. Elle implique l'expropriation totale de la résidence de Jean-Marie Tremblay ainsi qu'une réduction des marges de recul de certaines résidences au niveau du raccordement à la route actuelle.

5.2.1. Impacts négatifs

Le tracé n° 4 implique la relocalisation d'une résidence où logent deux adultes et un enfant. Comme le terrain ne permet pas de resituer la maison sur le même emplacement, plus en arrière par exemple, à cause de la présence d'un marécage, il faut envisager de la relocaliser dans le secteur sur un terrain disponible. Une telle relocalisation n'impliquerait pas, pour ces gens, d'augmentation de coût de transport pour avoir accès aux différents services. Cependant, la relocalisation pourrait s'avérer difficile car il n'y a plus d'emplacements disponibles sur le lot 26-a. Les lots avoisinants (25-a et 27-a) appartiennent à un résidant de Saint-Paul-du-Nord qui veut les vendre en bloc avec les autres lots qu'il possède (lots 27-b, 28-a et 28-b). Ceci représente un investissement plutôt considérable et certains résidants croient le prix demandé trop élevé. Le propriétaire de la maison à exproprier possède aussi un terrain à la baie des Bacon.

Les trois membres de cette famille se disent prêts à déménager surtout s'ils peuvent le faire dans le secteur environnant le lot 26-a où une grande partie de leurs familles est déjà installée. Dans l'optique d'une relocalisation à l'extérieur du secteur, toute la population sera touchée et affectée par ce départ. Cela affecterait naturellement la cohésion sociale du groupe d'autant plus que le couple est le trait d'union entre deux familles (voir le tableau 4) et qu'il semble être apprécié par ses voisins et ses parents. Il impliquerait une augmentation des coûts et du temps de transport pour chacun afin de maintenir leurs relations de "voisinage".

Ces gens sont fiers de la maison qu'ils ont construit, il y a quinze ans et qu'ils ont continué d'aménager au cours des années. Ils espèrent pouvoir faire déménager la maison sur un autre site plutôt que de devoir reconstruire. Ce choix ne devrait pas entraîner de changement dans le type d'habitation, autre que des changements temporaires durant la relocalisation. Un départ définitif modifierait l'esthétique du quartier, la maison à déménager étant la mieux aménagée et la plus visible du chemin actuel puisqu'elle est la seule située au devant de la ligne d'Hydro-Québec.

Le tracé n° 4 longe le tracé actuel à environ 100 mètres à l'ouest entre le lot 2 et le lot 14 du rang I. Il empiète sur l'exploitation de certaines planches de la tourbière sur les lots 9 à 14. Il obligerait l'expropriation partielle de la tourbière et un recul relativement important de la production à cause de la réglementation de la MRC qui exige une barrière forestière de 50 mètres entre la route et les zones exploitées. À partir du lot 14, le tracé n° 4 s'éloigne de la côte pour traverser la rivière Petite Romaine à trois reprises aux limites des lots 16 et 17, 17 et 18 et enfin au milieu du lot 18. Ensuite, le tracé passe aux limites des lots 19-a, 19-b et 20 pour revenir vers les résidences du lot 26-a. Il ne touche pas à l'exploitation de la tourbière dans ce secteur (bail 694).

Tourbières Lambert utilise un stationnement près de la route 138 à l'entrée de l'entreprise. Le tracé n° 4 amènerait l'expropriation de ce stationnement essentiel à la poursuite des opérations de la tourbière selon les gens que nous avons rencontrés¹⁰. Il obligerait la compagnie à trouver un nouveau terrain assez solide pour accueillir le stationnement et, selon les administrateurs rencontrés, ce ne serait pas facile.

¹⁰ Selon les administrateurs de la tourbière mais aussi selon un camionneur indépendant à la retraite.

Le tracé n° 4 exigerait la construction de chemins d'accès aux chalets près de la rivière Petite Romaine. Dans le cas des trois chalets (lots 19-a, 20 et 21), les chemins d'accès devraient être construits sur les terres de la succession Bouchard. Ceci pourrait signifier une augmentation des coûts d'entretien des chemins pour avoir accès aux chalets, et possiblement en rendrait l'accès difficile en hiver.

Le Ministère pourrait aussi choisir d'exproprier les trois chalets. Cette expropriation, si les coûts de construction d'une route d'accès devaient s'avérer trop coûteux, pourrait avoir des conséquences plus importantes sur la population. Comme un propriétaire et son épouse songent à transformer leur chalet en résidence permanente lorsque le moment de la retraite sera venu, une expropriation pourrait les affecter grandement. En fait, ces derniers se disent prêts à des compromis mais ils ne veulent rien savoir d'une expropriation totale. Ils croient qu'ils ont assez investi (30 000\$ après l'incendie partielle de leur chalet) et ils veulent en profiter dans les années à venir.

5.2.2. Impacts positifs

La réduction des marges de recul des résidences à l'ouest de la 138 exigée par le choix du tracé n° 4 n'aurait pas beaucoup d'impact sur le bruit ou sur les vibrations. Les maisons sont toutes assez loin du chemin. Deux résidants nous ont fait remarquer que le passage des camions sur la route 138 causait déjà des vibrations perceptibles lorsqu'on y prête attention. D'un point de vue de l'esthétisme des résidences, l'absence d'aménagement des terrains entre la route et la ligne d'Hydro-Québec laisse ces sections de terrain en friche. Leur disparition augmenterait probablement la valeur esthétique de certaines résidences que l'on voit difficilement du chemin actuel.

Les effets de l'accessibilité de la route sont minimes quand on les compare au tracé actuel. Cependant, plusieurs avantages ressortent quand on compare le tracé n° 4 au tracé n° 1. Le tracé n° 4 n'implique pas le transfert d'une portion de la route actuelle à la municipalité entraînant une augmentation de taxe substantielle. Le tracé n° 4 signifie aussi un accès direct à la route 138 ce qui est avantageux quand on songe aux services d'urgence; du moins, les résidants le ressentent-ils ainsi. Le choix du tracé n° 4 signifie aussi la disparition des courbes qui semblent hanter quelques résidants, ce qui faciliterait la vie sociale dans le secteur.

Comme dans le cas du tracé n° 1, l'expropriation des terres privées n'entraînerait pas de pertes importantes de revenus. Contrairement au tracé n° 1, l'accessibilité des terres reste intacte pour la plupart des propriétaires de lots sans habitation.

L'empiétement de la route sur les terrains des résidants diminuera sensiblement la valeur foncière de leur terrain, mais non la valeur affective qu'ils accordent au territoire. Le tracé n° 4 n'aurait pas d'effets sur les réseaux sociaux, sur la cohésion sociale, sur la densité de la circulation et la vitesse de celle-ci. On peut supposer que les caractéristiques de la population ne seraient pas affectées par le choix du tracé n° 4 dans la perspective où les personnes expropriées pourront se relocaliser dans le même secteur. Pour la municipalité, le choix du tracé n° 4 n'implique pas de diminutions substantielles de revenus fonciers ou d'augmentation des coûts d'entretien de routes municipales. Cependant, dans la perspective de la relocalisation d'une résidence à l'extérieur du secteur, le coût per capita de l'aménagement et de l'entretien d'un puits artésien pour les résidants du lot 26-a serait augmenté.

5.2.3. Conclusion

Le tracé n° 4 respecte les normes du ministère des Transports concernant l'éloignement des falaises, il fait disparaître les deux courbes qui effraient la population du lot 26-a. Il maintient la cohésion sociale du groupe de gens vivant sur le lot 26-a, dans la mesure où Jean-Marie Tremblay peut se relocaliser dans ce secteur. En général, il est bien accepté par la population.

Cependant, les propriétaires des chalets près de la rivière Petite Romaine pourraient voir l'accessibilité à leurs chalets compromise ou, à tout le moins, rendue plus difficile. Les administrateurs de la municipalité de Saint-Paul-du-Nord voient aussi d'un bon oeil le choix d'un tracé qui n'implique pas de transfert d'une portion de route à la municipalité. Afin d'atténuer les impacts sociaux de ce tracé, le Ministère devrait choisir de construire des chemins d'accès aux chalets situés près de la rivière.

Dans le cas de la tourbière, le tracé n° 4 est situé au milieu de la zone boisée qui sert de barrière de protection à la tourbière. Ceci signifie donc qu'il faudrait reboiser et rétrécir l'aire de production actuelle. Ceci peut représenter un coût important pour la tourbière. De plus, ce tracé ferait disparaître le stationnement des remorques à l'entrée de la tourbière (lot 12) et sa relocalisation près du chemin d'accès aux bâtiments semble poser de sérieux problèmes.

L'utilisation de l'autre stationnement actuellement en préparation sur le lot 17 serait possiblement une alternative à moins que le détournement de la rivière ne vienne le faire disparaître à son tour.

5.3. Tracé 5

Le tracé 5 est une variante du tracé 4 qui permet d'éviter les méandres de la rivière Petite Romaine et dispense le ministère des Transports d'obtenir un permis du ministère de l'Environnement. Il emprunte donc le tracé 4 jusqu'au lot 14 où il bifurque vers l'ouest pour éviter les méandres de la rivière, il rejoint le tracé 4 à la hauteur du lot 20 et exige aussi l'expropriation d'une résidence.

5.3.1. Avantages et inconvénients identiques au tracé n° 4

Le tracé n° 5 a essentiellement les mêmes avantages et les mêmes inconvénients que le tracé n° 4 pour la population qui réside sur le lot 26-a et pour les propriétaires de terres en friche, de même que pour deux propriétaires de chalets situés près de la rivière. Dans un cas, les inconvénients sont légèrement accentués parce que le tracé n° 5 est situé un peu plus loin de son chalet. Il convient également aux administrateurs de la municipalité de Saint-Paul-du-Nord. Cependant, comme le tracé n° 5 peut se réaliser sans l'obtention d'un permis du ministère de l'Environnement, le délai de réalisation pourrait être moins long que le tracé n° 4. Ceci constitue un avantage car les résidants trouvent que l'incertitude est un facteur de stress important.

5.3.2. Autres impacts

C'est la tourbière qui est la plus touchée par le tracé n° 5. En plus de subir tous les désavantages du tracé n° 4 (expropriation partielle [bail 722], perte de zones actuellement en production, perte du stationnement près du chemin d'accès aux bâtiments, etc.), le tracé n° 5, qui traverse la rivière à la hauteur des lots 16 et 17, exigerait aussi l'expropriation du deuxième stationnement en préparation sur le chemin du ministère de l'Énergie et des ressources naturelles. Ce tracé exigerait aussi l'expropriation partielle d'une zone en production sur le lot 17 (bail 694) et le réaménagement d'une zone tampon. Les coûts d'expropriation seraient élevés et le réaménagement de la tourbière pourrait aussi compromettre le travail de production de la tourbe et ainsi avoir des conséquences néfastes sur l'emploi.

5.2.3. Conclusion

Tous les résidants que nous avons rencontrés, comme les administrateurs de la municipalité, sont unanimes à dire que le tracé n° 5 est le plus intéressant des trois tracés proposés. Ce choix n'est pas fait en tenant compte de toutes les variables qui influencent ce projet, mais il répond adéquatement à toutes les inquiétudes des résidants et des administrateurs municipaux.

Dans le cas de Tourbières Lambert, il en va autrement. Les administrateurs se sont montrés très inquiets quant aux conséquences du tracé n° 5 sur l'exploitation actuelle et future de la tourbière, notamment la disparition des deux stationnements et l'expropriation de planches en production sur les deux zones d'exploitation ainsi que la disparition des zones tampons. Ils ont le sentiment que le ministère des Transports travaille à contre-courant des organismes de développement qui cherchent présentement à redonner une certaine vitalité économique à la MRC.

Le tracé n° 5 est donc inacceptable pour Tourbières Lambert bien qu'il représente pour les résidants du lot 26-a, le tracé le plus avantageux.

5.4. Synthèse

Les tableaux suivants font la synthèse de notre argumentation. Ils présentent, dans une perspective différente, les impacts sociaux positifs et négatifs de chacun des tracés sur les pôles socio-communautaires touchés par le projet du ministère des Transports. Pour notre présentation, nous avons choisi d'identifier les impacts sociaux négatifs dans les mêmes tableaux que les impacts positifs. Les impacts négatifs sont présentés en *italique* afin de les distinguer. Il faut aussi mentionner que la seule lecture de ces tableaux synthèse ne permet pas de nuancer l'ensemble des impacts sociaux ou de relativiser chacun d'eux.

Tableau 10: Impacts sociaux *négatifs* et positifs sur les résidents du lot 26-a

ENJEUX	TRACÉ N° 1	TRACÉ N° 4	TRACÉ N° 5
Déplacement et relocalisation de lieux de résidence	<ul style="list-style-type: none"> •Aucun déplacement 	<ul style="list-style-type: none"> •Expropriation d'une résidence •Difficulté de relocalisation dans le même secteur •Effets négatifs sur la cohésion sociale du groupe •Perte du travail d'aménagement d'une résidence (terrain et sous-sol) 	<ul style="list-style-type: none"> •Expropriation d'une résidence •Difficulté de relocalisation dans le même secteur •Effets négatifs sur la cohésion sociale du groupe •Perte du travail d'aménagement d'une résidence (terrain et sous-sol)
Effets de la proximité de la route	<ul style="list-style-type: none"> •Ne s'applique pas 	<ul style="list-style-type: none"> •Pas d'impact significatif sur le bruit et les vibrations •Augmentation de la valeur esthétique des résidences (disparition des parcelles de terrains en friche) 	<ul style="list-style-type: none"> •Pas d'impact significatif sur le bruit et les vibrations •Augmentation de la valeur esthétique des résidences (disparition des parcelles de terrains en friche)
Effets de l'accessibilité de la route	<ul style="list-style-type: none"> •Baisse très significative du trafic routier près des résidences •Baisse très significative du bruit près des résidences 	<ul style="list-style-type: none"> •Disparition des courbes jugées dangereuses 	<ul style="list-style-type: none"> •Disparition des courbes jugées dangereuses
Autres impacts	<ul style="list-style-type: none"> •Baisse de la valeur des propriétés (éloignement de la route principale) •Effets négatifs sur la stabilité résidentielle et sur la cohésion sociale •Fin des projets de pisciculture d'un citoyen •Accessibilité de la source située sur le lot 28-d affectée 	<ul style="list-style-type: none"> •Pas d'effet sur les réseaux sociaux, sur la cohésion sociale du groupe (sauf si la relocalisation d'une résidence est impossible dans le même secteur) •Pas de changement dans la composition du trafic routier 	<ul style="list-style-type: none"> •Pas d'effet sur les réseaux sociaux, sur la cohésion sociale du groupe (sauf si la relocalisation d'une résidence est impossible dans le même secteur) •Pas de changement dans la composition du trafic routier •Réalisation plus rapide car ne demande pas de permis du ministère de l'Environnement
Effets-barrières	<ul style="list-style-type: none"> •Isole les propriétés du lot 26-a •Baisse de contact avec les touristes durant la saison estivale 		

Tableau 11: Impacts sociaux *négatifs* et positifs sur les propriétaires de chalets près de la rivière Petite Romaine

ENJEUX	TRACÉ N° 1	TRACÉ N° 4	TRACÉ N° 5
Effets-barrières	<ul style="list-style-type: none"> •Construction d'un très long chemin d'accès ou expropriation totale des chalets •Augmentation des coûts d'assurances •Sentiment d'insécurité •Isolement •Baisse de la valeur des propriétés 	<ul style="list-style-type: none"> •Construction d'un chemin d'accès ou expropriation totale des chalets 	<ul style="list-style-type: none"> •Construction d'un chemin d'accès ou expropriation totale des chalets •Inconvénients légèrement accentués car le tracé n° 5 est situé plus loin des chalets que le tracé n° 4
Autres impacts		<ul style="list-style-type: none"> •Augmentation des coûts d'entretien des chemins •Accès plus difficile en hiver 	<ul style="list-style-type: none"> •Augmentation des coûts d'entretien des chemins •Accès plus difficile en hiver

Tableau 12: Impacts sociaux *négatifs* et positifs sur la tourbière

ENJEUX	TRACÉ N° 1	TRACÉ N° 4	TRACÉ N° 5
Acquisition de propriété non-résidentielle	<ul style="list-style-type: none"> •Disparition de la réserve de gravier de la tourbière •Peut limiter l'exploitation future de la tourbière •Aucune incidence sur les activités d'exploitation actuelles •Aucune incidence sur l'emploi et la masse salariale 	<ul style="list-style-type: none"> •Empiètement sur l'exploitation actuelle •Recul de la barrière forestière •Expropriation du stationnement de semi-remorques •Baisse de production •Perte d'emploi 	<ul style="list-style-type: none"> •Empiètement sur l'exploitation actuelle •Recul de la barrière forestière •Expropriation du stationnement de semi-remorques •Baisse de production •Perte d'emploi
Effets de la proximité de la route	<ul style="list-style-type: none"> •Fin de l'obligation d'accorder un droit de passage aux propriétaires des lots du rang II 		
Autres impacts			<ul style="list-style-type: none"> •Expropriation du deuxième stationnement •Expropriation accrue des zones en production •Autres pertes d'emploi
Effets-barrières	<ul style="list-style-type: none"> •Construction d'un nouveau chemin d'accès 		

Tableau 13: Autres Impacts sociaux *négatifs* et positifs

ENJEUX	TRACÉ N° 1	TRACÉ N° 4	TRACÉ N° 5
Acquisition de propriété non-résidentielle	•Pas de perte de revenu substantielle pour les propriétaires de lots boisés à cause de la pauvreté de la forêt		
Effets de la proximité de la route	•Les propriétaires des lots 7 à 10 du rang II auront une meilleure accessibilité à leurs terrains		
Effets de l'accessibilité de la route	• <i>Implique le transfert d'une partie de la route à la municipalité (Coût élevé pour la municipalité)</i>	•N'implique pas un transfert d'une portion de la route actuelle à la municipalité	•N'implique pas un transfert d'une portion de la route actuelle à la municipalité

6. CONCLUSION

Le profil socio-communautaire de la population touchée par le projet de relocalisation de la route 138 a démontré la présence de trois pôles socio-communautaires importants, formés des résidents permanents du lot 26-a, des propriétaires de chalets et de Tourbières Lambert inc. Les résidents du lot 26-a sont unis par des liens familiaux et de voisinage forts. Les propriétaires de chalet forment un groupe plus hétérogène mais ont des besoins sensiblement identiques.

L'analyse des besoins et des aspirations de la population nous a amené à croire en la faisabilité sociale du projet car il est attendu par la population permanente qui considère la route actuelle dangereuse pour ses risques de glissements et pour ses courbes prononcées. De plus, le projet de relocalisation n'implique pas de transformations majeures pour la population.

L'étude des impacts sociaux des trois tracés retenus par le Service de l'environnement du ministère des Transports a révélé que ces tracés sont socialement inacceptables. Les aspirations de la population et des administrateurs de la tourbière sont cependant différentes et difficilement conciliables.

Les résidents du lot 26-a, comme les administrateurs municipaux, ne peuvent accepter le tracé n° 1 qui les isole de la route 138, et qui oblige la municipalité à prendre en charge l'entretien d'un tronçon de l'ancienne route. Les tracés n° 4 et n° 5 ont des conséquences identiques pour la population du lot 26-a. Il n'y a pas d'impacts négatifs pour ceux-ci à condition de relocaliser la maison à exproprier dans les environs immédiat du lot 26-a. Les résidents ont choisi le tracé n° 5 parce qu'il réduit les délais de réalisation (pas de permis nécessaire).

Les propriétaires de chalet près de la rivière Petite Romaine voient dans les trois tracés retenus un risque de devoir quitter leurs chalets ou d'en rendre l'accessibilité très difficile.

Les administrateurs de Tourbières Lambert inc. croient que les trois tracés retenus ont des impacts majeurs sur l'exploitation de la tourbière. Les tracés n° 4 et n° 5 touchent l'exploitation actuelle de la tourbière, et font disparaître les deux stationnements de semi-remorques. Le tracé n° 1 ne touche pas directement les zones exploitées mais il isole une partie de la tourbière non-exploitée et ne donne plus accès au gravier disponible sur les lots 14, 15 et 16.

Choisir entre le tracé n° 1 et les tracés n° 4 ou n° 5 ne peut pas se faire sur des considérations sociologiques objectives. Ce choix devient politique et implique de désavantager un pôle au détriment d'un autre (les résidants ou la tourbière). Dans cet optique nous ne pouvons que recommander au ministère des Transports de chercher un nouveau tracé qui n'exigerait pas de faire un choix entre la tourbière et les résidants; un tracé qui éviterait de toucher aux zones actuellement exploitées de la tourbière et qui n'isoleraient pas les habitants du lot 26-a.

7. BIBLIOGRAPHIE

- Bouchard, Carolle, (1991) Étude socio-communautaire et consultation coordonnées de l'approche..., Division des études environnementales est, Service de l'environnement, ministère des Transports, 31p.
- Ministère des Affaires municipales, (1990) Répertoires des municipalités du Québec, Québec: Editeur officiel du Québec.
- Ministère des Transports, (s.d.) Avis de projet Route 138 entre Rivière Petits-Escoumins et Rivière Petite Romaine (SAPPI: 0138-91-06c), Québec, 8 p.
- M.R.C. de la Haute-Côte-Nord, (1989) Schéma d'aménagement entré en vigueur le 14 septembre 1989, mis à jour en décembre 1989, 71 p. plus annexes.
- Office de la planification et de développement du Québec, (1991) Profil socio-économique et perspectives de développement. MRC de la Haute-Côte-Nord, Contrat de relance, OPDQ, Direction régionale Côte-Nord, avril 1991, 56 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 049 220