Document generated on 07/03/2025 8:17 p.m.

Continuité

CONTINUITÉ

Les pylônes
La rançon du progrès?

Pierre de Billy

Number 46, Winter 1990

URI: https://id.erudit.org/iderudit/18046ac

See table of contents

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)
1923-2543 (digital)

Explore this journal

Cite this article

de Billy, P. (1990). Les pylônes : la rançon du progrès? *Continuité*, (46), 50–53.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 1989

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

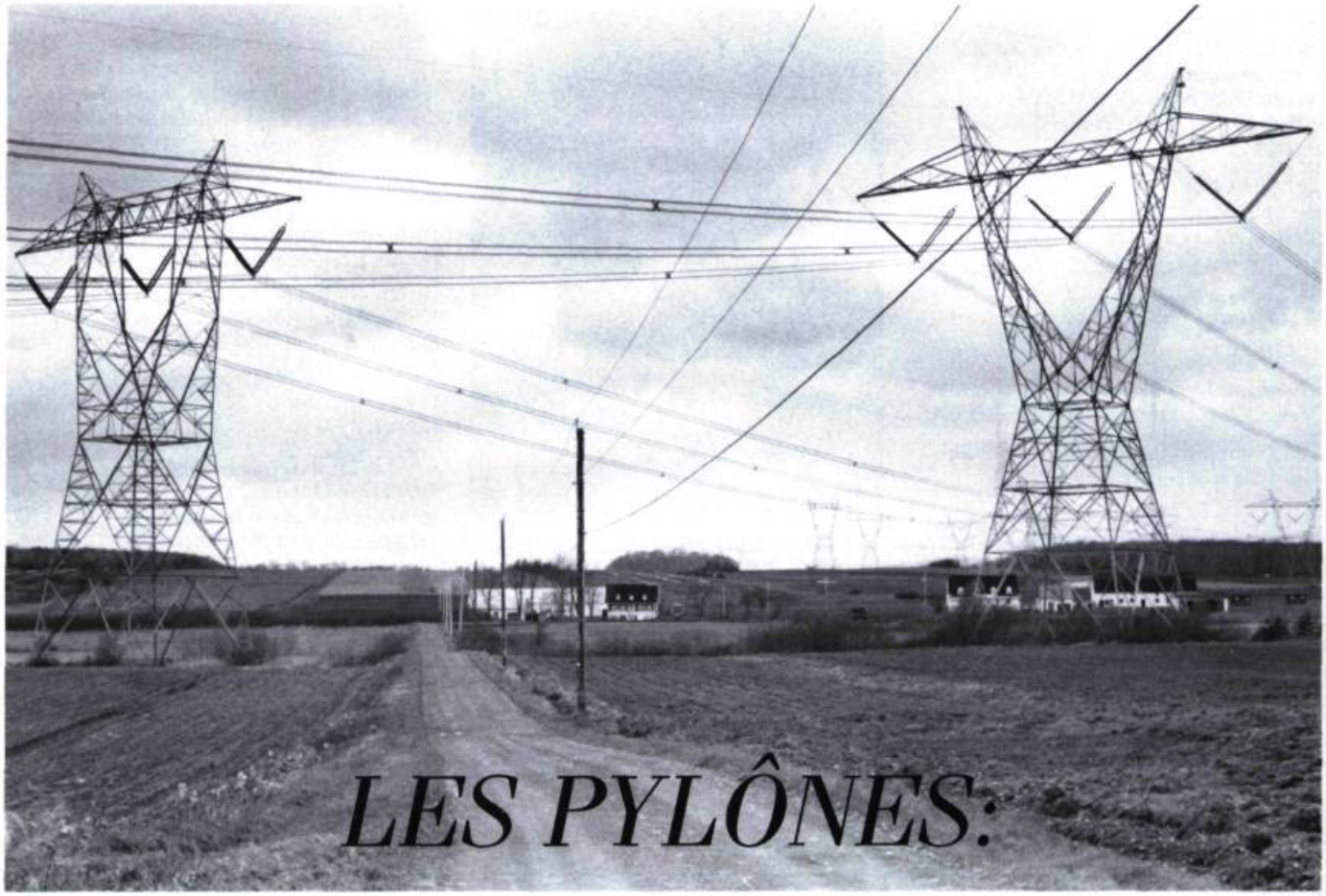
https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/



LES PYLÔNES: LA RANÇON DU PROGRÈS?

Ceux que l'on considérait comme des monuments au savoir-faire québécois suscitent à présent la controverse. Mais d'autres solutions sont à l'étude.

On en compte au-delà d'un million disséminés dans le territoire québécois, de la baie James à Montréal. Qu'ils se dressent en caravane solitaire au fond de la taïga, s'entassent en forêts métalliques aux abords des parcs industriels ou érigent leurs troncs goudronnés le long des trottoirs des villes, les supports de transport et de distribution d'électricité font désormais partie de notre environnement.

Au début des années soixante, en pleine fièvre «nationalisatrice», ils étaient considérés par les citoyens comme autant de monuments au progrès et au savoir-faire québécois. Leur nombre était alors relativement restreint. Mais au fil des méga-projets et de la croissance des besoins, leur omniprésence devint telle qu'on dut se rendre à une évidence que peu avaient perçue au départ: ils sont laids. Et, ce qui n'arrange rien, ils sont pour la plupart d'un manque de discrétion absolue, imposant tout autour d'eux leur inesthétisme, parfois jusqu'à des dizaines de kilomètres à la ronde.

Cela dit, si poteaux et pylônes agressent le regard, on s'entend généralement pour admettre qu'ils constituent un mal nécessaire, la rançon de notre confort en quelque sorte; du moins tant que le prix à payer reste dans les limites du raisonnable. Or, c'est là que le bât blesse. Car en faisant traverser certaines régions aux fils électriques, Hydro-Québec s'est soudain heurtée à un obstacle qu'aucun plan de développement n'aurait su prévoir: l'attachement des habitants à leur coin de pays et leur souci d'en préserver l'intégrité. Un vent de révolte s'est mis à siffler dans les câbles. Çà et là des groupes de citoyens se sont formés pour adresser cette ultime question à Hydro-Québec: «Jusqu'où, au nom du progrès, sommes-nous prêts à aller?»

«En fait, dit André Stainier, la société d'État n'aurait pas été si vivement critiquée en matière d'environnement visuel si elle n'avait commis quelques gaffes qu'on peut qualifier de monumentales.» M. Stainier est président des Amis de la vallée du Saint-Laurent, un organisme issu du groupe Contestension-Portneuf-Lotbinière; ce dernier fut fondé en 1985 pour éviter une de ces «gaffes». À l'époque, Hydro projetait la construction de

La «cicatrice» de l'île d'Orléans. L'exemple par excellence d'un gâchis environnemental qu'on ne tolérerait plus aujourd'hui. (photo: Paul Trépanier)

gigantesques pylônes pour que la ligne Radisson-Nicolet-des Cantons traverse le fleuve à la hauteur de Grondines-Lotbinière. «Le choix de cet emplacement parmi tant d'autres possibles demeure encore pour nous un mystère, reprend André Stainier. Pourquoi avoir choisi justement une des dernières régions dont la beauté du paysage a été préservée de l'industrialisation?»

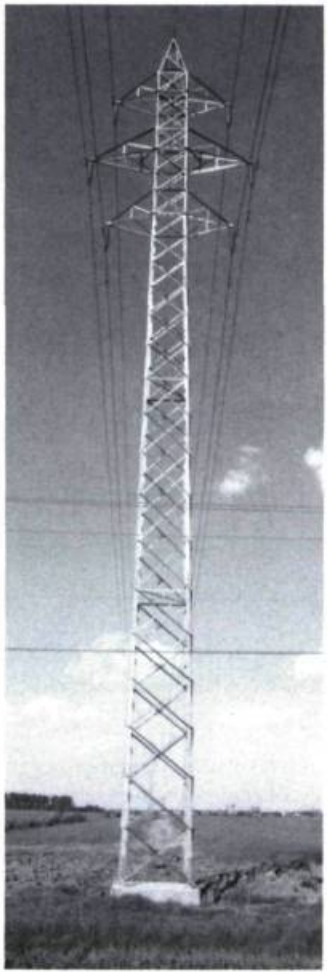
Selon M. Stainier, ce qui mit en colère les citoyens des deux rives c'est précisément de n'avoir pas eu pendant plusieurs années leur part des retombées des industries et de se retrouver soudain avec un tribut tardif et disproportionné à payer. «Car, précise-t-il, ce qui a été autrefois une faiblesse économique est devenu au fil des ans une grande richesse patrimoniale, culturelle et touristique.» Rares en effet sont les régions qui, comme cette portion de la vallée du Saint-Laurent, ont conservé des témoignages des premiers temps de la colonie dans un écrin naturel exceptionnel. Au bout de deux ans de bataille juridique et médiatique, Contestention eut gain de cause. Le gouvernement promulgua en 1987 un décret obligeant la société d'État à acheminer son électricité par un tunnel sous-fluvial, et – fait moins connu – interdisant désormais tout passage d'une ligne aérienne au-dessus du fleuve.

Les Amis de la vallée du Saint-Laurent sont bien sûr heureux de ce dénouement mais demeurent inquiets de la façon dont la démarche a été interprétée par quelques-uns. Ainsi certains ont parlé de syndrome P.D.M.C. (pas dans ma cour) et un groupe d'affaires de Montréal est allé jusqu'à proposer d'utiliser les sommes investies dans le tunnel pour financer les universités. «Tout le monde est d'accord, répond André Stainier, sur le gâchis que représentent les pylônes qui défigurent l'île d'Orléans, et alors que nous sommes à même d'éviter un saccage encore plus important, il s'en trouve pour douter du bien-fondé du sauvetage. De plus, ce n'étaient absolument pas des intérêts locaux que nous défendions, mais un joyau – le Saint-Laurent et ses rives – appartenant en propre à tous les Québécois. À quoi servirait-il d'accumuler les programmes de promotion et de préservation du fleuve si on se permet de l'enlaidir dans le même temps?»

Ces malentendus tiennent en partie à la notion même d'environnement visuel; un concept qui est encore mal intégré par la population, d'ailleurs de plus en plus préoccupée par les problèmes écologiques. Une structure métallique, si laide soit-elle, demeure, il est vrai, moins «effrayante» qu'un conteneur d'huile contaminée. Cependant, aiment rappeler les Amis de la vallée du Saint-Laurent, l'intégrité visuelle de nos paysages fait partie de la qualité de vie qu'entend se donner et conserver la population. En d'autres termes, préserver les beautés de son pays c'est aussi se respecter soi-même. «Une conception qui ne fait plus de doute dans l'esprit des Européens, mais qui est plus longue à faire son chemin chez nous.»

«CAP AUX POTEAUX»

Ce retard du Québec en matière d'environnement visuel mènent à de curieuses contradictions. D'un côté Hydro investit plusieurs dizaines de millions de dollars dans la traversée sous-fluviale de Grondines-Lotbinière, et de l'autre, elle refuse obstinément aux citoyens de Rivière-du-Gouffre, dans Charlevoix, l'investissement beaucoup plus modeste que nécessiterait le changement d'un tracé litigieux qui soulève la colère des habitants.



Léger et relativement discret, le monopode à treillis, une structure autrefois fréquente, reprend du service. (photo: Hydro-Québec)

«Cap aux poteaux», c'est ainsi que par dérision les habitants de Cap-aux-Corbeaux ont rebaptisé ce promontoire naturel qui s'avance dans le fleuve, offrant une vue exceptionnelle sur l'île aux Coudres et le massif de Petite-Rivière-Saint-François. «À un certain moment, les gens d'Hydro nous ont dit: «Ça devient impossible de discuter avec vous, vous êtes trop émotifs.» Et ils avaient raison, s'exclame le docteur Paul-André Carpentier. Et encore, émotifs est un euphémisme; nous sommes furieux, excédés, révoltés.» Le docteur Carpentier, vice-président du Comité de protection de Cap-aux-Corbeaux, ne mâche pas ses mots lorsqu'il parle d'Hydro-Québec, qu'il accuse «de dissimulation, d'arrogance et de malhonnêteté». Et il pèse ses mots! Pour Paul-André Carpentier, tout a commencé le 13 mai 1988 lorsqu'il aperçut des ouvriers affairés à planter un poteau d'une quinzaine de mètres de haut sur son terrain. Il téléphona aussitôt à Hydro-Québec pour s'entendre dire que des consultations publiques avaient déjà été tenues, à l'été 1985, au sujet de ce tracé devant servir à acheminer une ligne de relève pour l'île aux Coudres. Aucune objection notable, lui dit-on, n'avait été enregistrée. Le docteur Carpentier, comme la majorité des résidents du secteur, n'avait pas été convoqué. «Lorsque je m'en suis étonné, on m'a rétorqué quelque chose du genre: «S'il fallait envoyer des invitations personnelles à tout le monde, on n'en finirait pas.» Tout le monde, à Cap-aux-Corbeaux, c'est vingt résidences...»

Devant l'ampleur que prenait cette nouvelle «contestension», la société d'État dépêcha des émissaires chez M. Carpentier. «Ils venaient négocier avec moi un arrangement pour libérer ma fenêtre de salon. Je n'en revenais pas. Je leur ai dit: «Croyez-vous sérieusement que je me bats uniquement pour ma bay-window? Ce que je veux, c'est avant tout préserver un des plus beaux paysages au monde, ce même paysage dont la reconnaissance comme réserve mondiale de la biosphère fait jubiler le gouvernement qui vous engage.»

Paul-André Carpentier reconnaît que c'est aussi pour préserver leur terrain que les habitants de Cap-aux-Corbeaux mènent campagne. «Et c'est tout à fait normal que les gens qui habitent un lieu exceptionnel tiennent à sa conservation. Mais réduire leurs préoccupations à de mesquines histoires de clôtures serait une grossière erreur.»

Du côté d'Hydro-Québec, on affirme n'avoir pas le choix, que le tracé de Cap-aux-Corbeaux est le seul viable tant économiquement que techniquement. On en veut pour preuve une étude d'impact déposée par la firme Pluram, et dont les conclusions privilégient le passage par Cap-aux-Corbeaux. Au comité de protection, on estime que dès les premières lignes de son rapport, la firme fonda son analyse sur de fausses prémisses. Ainsi est-il écrit en introduction: «Afin de garantir un service d'alimentation en électricité pour les résidents de Cap-aux-Corbeaux, de même que pour les entreprises et résidents de l'île aux Coudres, Hydro-Québec a entrepris d'alimenter un câble sous-marin à la hauteur de Cap-aux-Corbeaux.» «Or, fulmine le docteur Carpentier, jamais, dans les études d'avant-projet et les documents antérieurs à ce rapport, il n'a été question de construire cette ligne pour nous desservir. Son but est uniquement d'alimenter les gens de l'île aux Coudres. Qu'on nous raccorde en passant ne veut absolument pas dire que ce tracé est pour nous. Pareilles déclarations ont un effet insidieux qui nous a donné du mal à mobiliser les gens. Car ils étaient nombreux à croire qu'en contestant Hydro ils se priveraient de service; une crainte que la société gouvernementale entretient sciemment.»

Tout de même, on ne peut s'empêcher de penser qu'une société financée par les deniers publics doit avoir de bonnes raisons de s'acharner ainsi: «Oh, elle a d'excellentes raisons, rétorque Paul-André Carpentier; elle redoute les précédents et tient à rester le maître d'oeuvre absolu de ses réalisations.» Selon les membres du Comité de protection de Cap-aux-Corbeaux, les professionnels d'Hydro n'aiment pas que les citoyens viennent leur apprendre leur métier. De plus, ajoute-t-on, céder aux revendications équivaudrait pour la société d'État à un manque de fermeté qui encouragerait d'autres régions à refuser de payer leur tribut de pylônes et poteaux.

UN MAUVAIS EXEMPLE

Malgré cette résistance, il semble bien que le souci de préservation de l'environnement visuel en soit déjà au stade de la contagion. Déjà les habitants de divers comtés commencent à mettre en doute le bien-fondé de certains tracés. Parmi ceux-là, la région qui a acquis la réputation de mauvais exemple par excellence, de démonstration éclatante de ce qu'il ne fallait pas faire. L'île d'Orléans est en effet constamment citée comme preuve de l'aménagement inepte qui résulte du mépris du patrimoine paysager. Un fleuron que les fiers insulaires prisent de moins en moins. «Il est une question qui revient constamment dans la bouche des touristes, soupire Claire Gourdeau, une citoyenne de Québec qui émigre à l'île chaque été: «Comment avez-vous pu laisser ainsi enlaidir une région d'une pareille beauté?»

Il faut dire, à la décharge d'Hydro-Québec, que lorsque furent érigées, au début des années soixante, les tours tant décriées de Saint-Laurent, les questions d'environnement cédaient largement au credo progressiste en vogue à l'époque. «On les aimait les pylônes dans le temps, dit Claude Picard, préfet de la M.R.C. D'abord ça a amené du travail pour le temps de leur construction et puis l'électricité était un bienfait relativement récent, moins «acquis» qu'aujourd'hui. La hauteur et le volume des structures impressionnaient plus qu'ils ne rebutaient. Ce n'est qu'après qu'on s'est rendu compte qu'elles étaient moches.»

Au terme d'une longue bataille juridique et médiatique, le groupe Contestension (aujourd'hui les Amis de la vallée du Saint-Laurent) a obtenu gain de cause: l'électricité sera acheminée par une ligne sous-fluviale entre Grondines et Lotbinière. Des pylônes ont été installés temporairement. (photo: Paul Trépanier)

À Anjou, Hydro-Québec a installé de nouvelles tours d'aspect visuel amélioré (A.V.A.). Toutefois, en raison de leur coût élevé, on ne peut espérer les voir remplacer tous les pylônes traditionnels. (photo: Paul Trépanier)

Les choses pourraient changer bientôt au pays des «fils de feu» de Félix. La municipalité régionale de comté a adopté, lors de son assemblée de septembre 1989, une résolution déclarant les tours disgracieuses et demandant à Hydro-Québec si elle a l'intention de les faire disparaître. Bien qu'un tunnel sous-fluvial semblable à celui de Grondines ait été envisagé comme solution, on refuse pour le moment à la M.R.C. d'adopter un ton revendicateur. «Jusqu'à nouvel ordre, nous considérons nos pylônes comme une monnaie d'échange. Ils nous permettent de dire à la société d'État: vous avez entaché notre paysage pendant plus de deux décennies; donnez-nous au moins un peu de service.» Car la véritable priorité, selon M. Picard, demeure la réorganisation des installations électriques des insulaires dont la désuétude provoque des pannes en série. «Et tant qu'à refaire le réseau, pourquoi ne pas commencer par enfouir ou dissimuler les poteaux du chemin Royal qui masquent la vue sur le fleuve? Voilà une marque de bonne volonté qui nous rendrait plus tolérants envers la «cicatrice» de Saint-Laurent.» M. Picard ajoute que, bien sûr, les gens de l'île seraient heureux de voir s'évanouir dans la nature leurs disgracieuses tours mais, fidèles à leur esprit pratique, ils préfèrent les gestes plus modestes aux grandes promesses. Contrairement au docteur Carpentier, Claude Picard estime qu'hormis leur lenteur dans certains dossiers, les représentants d'Hydro-Québec témoignent d'une ouverture d'esprit certaine, notamment en matière d'environnement visuel. «Ils font de gros efforts, conclut-il.»

LES SOLUTIONS

On ne peut nier qu'Hydro-Québec fasse des efforts. Ainsi, concernant l'île d'Orléans, deux études sont actuellement en cours et on affirme à la vice-présidence à l'environnement qu'il n'est pas impensable de faire disparaître à la fois les poteaux et les pylônes. Dans certains quartiers urbains, comme le Vieux-Québec et le Vieux-Montréal, les fils sont systématiquement ensevelis alors qu'on tente, à Baie-Saint-Paul (tout près de Cap-aux-Corbeaux), une expérience d'intégration environnementale du réseau électrique. «Nos premières représentations de 1984 demandaient l'enfouissement, rappelle Jacynthe P. Simard, mairesse de Baie-Saint-Paul. Devant les coûts trop importants qui en auraient découlé, nous avons cherché d'autres avenues.» Les poteaux de Baie-Saint-Paul, spécialement sélectionnés pour leur apparence et dont la surface est non goudronnée, seront donc installés en arrière-lot, dans les rues secondaires, laissant le centre-ville libre de tout câblage. Mme Simard affirme que cette solution fut négociée à la grande satisfaction des citoyens et de la société d'État.

Par ailleurs, dans les villes de Tracy et de Brossard, dans le parc de la Gatineau et près des Galeries d'Anjou à Anjou, s'élèvent de nouvelles structures à l'étrange beauté. On a peine à croire en apercevant ces larges haubans que ce sont bien là des pylônes. Ces tours aux allures de grand foc, nommées techniquement «monopodes tubulaires en acier plié», sont le résultat des recherches d'Hydro-Québec en matière de structures d'aspect visuel amélioré (A.V.A.). Les A.V.A. sont pour l'instant peu usitées, car elles ont, pourrait-on dire, les inconvénients de leur avantage. Les tubes d'acier ouvré qui leur donnent leurs courbes élégantes rendent leur manipulation plus délicate. De plus, à cause de leur coût élevé, on ne peut espérer les voir remplacer tous les pylônes traditionnels, inesthétiques mais peu chers. Là où les contraintes rendent impossible la mise en place des A.V.A., Hydro-Québec opte de plus en plus pour le monopode à treillis, une structure autrefois fréquente et aujourd'hui remise à la mode à cause de son impact moindre sur l'environnement. Constituée comme l'A.V.A. d'un pied unique, elle offre une surface ajourée qui la rend moins visible.

Le problème reste évidemment entier pour les citoyens qui, comme ceux de Cap-aux-Corbeaux, refusent toute espèce d'atteinte aux lieux. Mais les recherches menées par Hydro-Québec ajoutées aux nouvelles orientations qui se font jour – notamment la création récente d'une vice-présidence à l'environnement – sont des indices qui permettent d'espérer que la société d'État troquera bientôt ses gros sabots métalliques pour des chaussures plus élégantes et plus écologiques.

Pierre de Billy
Journaliste pigiste.