

Rapides Deschênes - Sécurisation et mise en valeur Résumé

Suite à l'annonce par le MTMDET de la démolition des vestiges du barrage aux rapides Deschênes, nous avons préparé une analyse des facteurs à considérer en prenant une telle décision, y compris la sécurité autour du barrage et dans les rapides, la valeur patrimoniale et touristique des vestiges, et les coûts des différentes options pour minimiser les risques.

Nos conclusions:

- Intervenir sur ou près de la structure de barrage est effectivement dangereux, mais il n'y a pas eu d'incident sérieux impliquant le barrage depuis 2010, et très peu d'incidents avant cela
- Les risques aux personnes en amont du barrage peuvent être réduits en effectuant des travaux relativement peu dispendieux de sécurisation des berges, en réduisant l'érosion, en posant des clôtures et en améliorant la signalisation des dangers
- Les coûts de la démolition seront très importants et à notre avis sont sous-estimés
- Il existe des risques plus urgents ailleurs sur le réseau du MTMDET qui justifieraient un tel investissement

Nos recommandations :

- Donner des instructions aux services de sauvetage en rivière de ne pas se rendre sur le barrage ni à proximité, surtout en amont
- Effectuer les travaux nécessaires pour réduire les risques sur les berges et les sécuriser : bâtir des murs de stabilisation, poser des clôtures, stabiliser les structures potentiellement dangereuses, assurer une signalisation visible et abondante relativement aux dangers des rapides
- Explorer des nouvelles options : estacade en biais et remblai en aval
- Que le MTMDET publie une analyse rigoureuse et approfondie des coûts des différentes options, tenant compte de l'ensemble des facteurs
- Ne pas démolir les vestiges du barrage
- Que le MTMDET et la Ville de Gatineau travaillent ensemble pour préserver et mettre en valeur le site des rapides afin que les résidents de la région et les visiteurs/touristes puissent en bénéficier en toute sécurité

Rapides Deschênes - Sécurisation et mise en valeur Analyse détaillée

Association des résidents de Deschênes (ARD)
Association du patrimoine d'Aylmer (APA)
Société d'histoire de l'Outaouais (SHO)

Contexte

Le Ministère des transports, de la Mobilité durable, et de l'Électrification des transports (MTMDET) du Québec a annoncé le 14 février sa décision d'enlever les vestiges du barrage aux rapides Deschênes, secteur Aylmer à Gatineau, pour des raisons de sécurité. À la suite de présentations du projet au Conseil municipal de Gatineau, ce dernier a laissé au MTMDET le soin de prendre la meilleure décision possible pour ce barrage qui lui appartient. Le coût estimé du projet est de un à cinq millions de dollars.

Les vestiges du barrage sont un élément important du paysage patrimonial et culturel de la région, visibles à partir de Gatineau et d'Ottawa. Construit par la famille Conroy dans les années 1880 pour alimenter des scieries, le barrage a servi à la génération d'électricité à partir de 1893. L'électricité produite a alimenté un tramway reliant Ottawa et Aylmer, ainsi que l'éclairage à Hull et Aylmer. C'était parmi les premières centrales électriques de la région.

Tout en reconnaissant les dangers du site du barrage, nous croyons qu'il faut une analyse plus approfondie des risques, des coûts et des bénéfices des différentes options pour minimiser les risques, maximiser la valeur du site, et assurer une utilisation efficace des fonds publics.

Objectifs

Minimiser les risques à la sécurité au site, tant pour le public que pour les équipes de sauvetage en rivière.

Assurer la préservation et la mise en valeur du site pour que sa valeur récréative, touristique et patrimoniale soit protégée, au profit du développement économique de Gatineau et de l'Outaouais.

Assurer une utilisation efficace des fonds publics, en prônant une juste estimation des coûts et des bénéfices.

Considérations

1. Sécurité

Le MTMDET justifie la démolition du barrage par des raisons liées à la sécurité. Le barrage présenterait des risques pour les équipes de sauvetage en rivière et pour le public.

Selon les équipes de sauvetage en rivière, la structure est fragile et dangereuse et elles ne peuvent pas y intervenir. Toute personne qui se trouverait dans les remous en amont du barrage serait à risque de mortalité ou de blessure sérieuse.

Mais à quelle fréquence les personnes se trouvent-elles en danger près du barrage? Nous disposons de deux séries de rapports d'incidents près des rapides : la première provenant du

MTMDET, couvrant la période entre 2005 et 2013, et la deuxième d'une demande d'accès à l'information de l'ARD couvrant la période entre 2010 et 2015.

a. Le MTMDET conclut d'après ses chiffres qu'il y eu 21 incidents près du barrage dans la période couverte, dont six morts ou disparus. En révisant le tableau fourni par le Ministère on découvre que parmi les 21 incidents rapportés, un seul (2009) mentionne le barrage. La plupart des incidents se sont passés du côté d'Ottawa. Aucune mortalité n'est répertoriée; les six cas sérieux impliquent des personnes disparues. Pour un incident classé « disparu » (le 19 août 2012) la personne a été prise en charge par Ottawa d'après notre lecture du rapport d'incident provenant de notre demande d'accès à l'information. Si notre analyse des chiffres du MTMDET est bonne, il s'agit alors de cinq personnes disparues, soit aucune mortalité confirmée et aucun incident de ce type près du barrage. Quelques cas classés « disparus » sont reliés à la découverte de bateaux abandonnés, il serait intéressant de voir s'il s'agit vraiment de personnes disparues décédés.

b. À la suite de notre demande d'accès à l'information nous avons reçu 21 rapports d'incidents pour la période entre 2010 et 2015. Aucun incident impliquant le barrage n'a été rapporté pendant cette période. Le seul cas (le 1^{er} juin 2014) qui a mené à un décès s'est passé du côté d'Ottawa (radeau pneumatique parti de Britannia). Il y a eu au total trois incidents sérieux du côté d'Ottawa, un du côté de Gatineau, et un dans le milieu de la rivière. Tous les autres incidents étaient soit mineurs soit de fausses alertes. Nous concluons donc qu'aucun incident sérieux n'a été rapporté près du barrage lors de ces 6 ans.

Les résidents voisins du barrage n'ont été témoins d'aucune tentative de gens voulant s'aventurer dans les eaux à cet endroit. La population ne tente pas d'accéder au barrage, étant pertinemment consciente du risque que représentent les rapides Deschênes.

Un problème sérieux de sécurité qui n'a pas été pris en considération par le MTMDET est relié à la dégradation des berges et des vieilles structures à proximité. De plus, il y a absence de clôtures le long de la piste cyclable près du barrage et, donc, des rapides. De vieux murs sont déjà tombés dans cette zone à cause de l'érosion et d'autres tomberont. L'érosion des berges se rapproche de la piste à quelques endroits et il n'y a pas de clôtures le long des zones érodées. Il y a un risque réel que quelqu'un tombe à l'eau et soit emporté par le courant.

Est-ce que la démolition du barrage réduirait réellement le risque? Qu'il ait démolition ou pas, les rapides seront toujours là. Avant la construction du barrage, les rapides étaient un lieu de portage, donc un lieu dangereux. D'après des spécialistes du kayak, le courant pourrait être plus rapide si on démolissait le barrage et il pourrait y avoir des remous imprévisibles, augmentant ainsi le danger. La présence du barrage constitue un élément de dissuasion majeur pour quiconque voudrait s'aventurer dans ces rapides; l'enlever pourrait inciter des intrépides à vouloir tenter de sauter les rapides à cet endroit.

2. Valeur du barrage

La valeur patrimoniale, touristique et récréative du barrage n'a pas été adéquatement prise en compte dans la décision du MTMDET de le démolir. Les vestiges représentent une ressource qui pourrait générer des retombées économiques pour la Ville de Gatineau.

Valeur patrimoniale

Le barrage est un témoin visible de l'histoire industrielle d'une région qui a perdu trop de structures patrimoniales. Construit dans les années 1880 pour alimenter d'importantes scieries,

le barrage a été reconverti pour produire de l'électricité au début des années 1890. À la fin de cette décennie trois centrales électriques s'y trouvaient dont une alimentait un tramway reliant Ottawa et Aylmer, les deux autres alimentant Hull et Aylmer en éclairage. Au milieu du 19^e siècle, Deschênes était le deuxième centre industriel en importance dans la région, après le site des Chaudières.

Sa valeur patrimoniale a incité l'ARD et l'APA à soumettre une demande de désignation du site comme lieu historique selon la *Loi sur le patrimoine culturel* du Québec. La demande a été soumise à la Ville de Gatineau (responsable des citations d'importance régionale sous la Loi) en 2013. Bien que la Ville n'ait pas encore donné suite à la demande, elle a reconnu l'importance du site en incluant dans son plan d'investissement un montant de 45,000\$ pour sa protection et sa mise en valeur patrimoniale.

D'après une étude du potentiel archéologique du quartier Deschênes (2012), la rive près du barrage a un haut potentiel, tout comme d'autres parties du secteur qui pourraient être affectées par les travaux de démolition. Une fouille archéologique en amont du barrage (2013) a permis de trouver plusieurs artefacts des ères pré-historique et historique.

La démolition proposée ne respecte pas les objectifs de la *Loi sur le développement durable* ni la *Loi sur le patrimoine culturel* qui reconnaissent que la préservation du patrimoine culturel incluant les paysages culturels et identitaires est essentielle pour une société moderne.

Valeur touristique

Les vestiges du barrage représentent une attraction spectaculaire, bien que méconnue, pour le tourisme en Outaouais. Le site attire déjà les utilisateurs de la piste cyclable qui longe la rivière et des visiteurs qui viennent profiter de la nature et de la rivière. La vue de cette structure donne lieu inévitablement à des questionnements sur l'histoire du site. Dans les années 1990 l'APA et la Ville d'Aylmer ont installé sur le site un panneau d'interprétation relatant l'histoire du lieu; il est malheureusement maintenant dégradé. Lors des randonnées patrimoniales organisées depuis plusieurs années par différents organismes de la région le spectacle du barrage et des rapides est toujours un point culminant. Le site représente une valeur touristique pour toute la partie ouest de la Ville, étant une étape sur la route reliant les attractions du Vieux-Hull à celles du Vieux-Aylmer.

Tourisme Outaouais a choisi « l'eau » comme thème central pour le développement du tourisme dans notre région, à tel point qu'une carte de points d'intérêt « Les chemins de l'eau de l'Outaouais » sera officialisée en 2017. Le site des rapides Deschênes y figure.

Valeur récréative

Des organisations de kayak du Québec et de l'Ontario sont intéressées à ce que les vestiges soient préservés, en y apportant des améliorations pour la sécurité, puisqu'ils représentent un excellent endroit pour ce sport (surtout le « canal » au nord de l'Île Mary-M^cConnell). D'après les représentants que nous avons rencontrés la démolition du barrage n'augmenterait pas l'intérêt pour le sport aquatique, car le courant risque d'être plus fort et le parcours moins intéressant et plus dangereux.

L'observation de la nature, en particulier l'ornithologie, est une activité réputée près du barrage étant donné la diversité d'habitats et d'espèces qui se trouvent dans un rayon de quelques centaines de mètres. L'île Conroy, à quelques mètres du barrage, est un site de nidification

pour quatre espèces d'oiseaux migrateurs (goéland à bec cerclé; cormoran à aigrettes; grande aigrette; bihoreau gris) protégées par la *Loi de la Convention sur les oiseaux migrateurs* du Canada.

3. Coûts

Le coût estimé des différentes options considérées par le MTMDET varient de un à cinq millions de dollars pour l'enlèvement des vestiges ou construction d'une pleine estacade et à moins de un million de dollars pour une estacade partielle (du côté du Québec seulement) ou un empierrement. Il nous semble que ces estimations sont très préliminaires.

Le coût de l'enlèvement des vestiges risque d'être beaucoup plus élevé que le montant maximum de cinq millions de dollars estimé par le Ministère. Une estimation juste et complète des coûts doit tenir compte des facteurs suivants :

- les difficultés et incertitudes reliées à un tel travail dans un milieu aquatique
- les exigences environnementales – des autorisations seront requises selon la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec, la *Loi sur les pêches* et la *Loi sur la convention sur les oiseaux migrateurs* du Canada, et possiblement d'autres, ce qui pourrait étendre considérablement le calendrier et faire augmenter les coûts
- les exigences archéologiques potentielles
- le très court calendrier pour effectuer les travaux, entre la saison de nidification des oiseaux et des poissons, et l'arrivée de la glace sur la rivière
- les impacts sur le quartier et sur les infrastructures locales, surtout sur le nouveau chemin Vanier dont on termine à peine la réfection (passage de camions)
- l'impact touristique (fermeture tout au long des travaux de la piste cyclable empruntée par de nombreux cyclistes)

Étant donnée l'importance des coûts et le besoin pour le MTMDET de régler d'autres problèmes de sécurité beaucoup plus urgents dans son réseau, il nous paraît essentiel d'explorer toutes les options possibles autres que l'enlèvement des vestiges.

Options : risques, coûts, bénéfiques

1. Laisser le site tel quel

- risques – tels que décrits ci-dessus à la section « Sécurité ». Les risques potentiels peuvent être réduits de la façon suivante :
 - minimiser le danger pour les équipes de sauvetage en leur interdisant d'intervenir sur ou en amont du barrage.
 - minimiser le danger pour le public en adoptant les options 2 et 3 ci-dessous, et en considérant les options 4 et 6.
- coûts – à évaluer, moins que la démolition, dépendant de l'adoption des options choisies élaborées plus bas
- bénéfiques – possibilité d'investir pour réduire d'autres problèmes plus pressants sur le réseau du MTMDET; maintien de la valeur patrimoniale et touristique du site

2. Actions sur les berges : prévenir l'érosion, stabiliser les berges, poser des clôtures

- risques – réduit le risque d'incidents à partir des berges
- coûts – bas
- bénéfiques – contribue à la préservation de la valeur du site

3. *Information publique* : signalisation sur les berges et aux descentes de bateaux; bouées en amont plus visibles et plus nombreuses; campagne de sensibilisation dans les médias

Il existe actuellement quelques panneaux (2-3) interdisant la baignade, petits et peu visibles, et quelques bouées en amont des rapides, encore relativement petites et peu visibles.

- risques – réduit le risque d'incidents impliquant les bateaux et personnes en amont
- coûts – minimes
- bénéfiques – contribue à la préservation de la valeur du site

4. *Estacades* : estacade en biais

Le MTMDET a considéré des estacades partielles ou complètes en amont de l'île Conroy, concluant que le coût serait élevé pour une réduction minime des risques. On nous a informés qu'une estacade entre l'île Conroy et la rive, bien que moins chère que les autres options considérées, ne serait pas efficace à cause du fort courant.

Nous proposons une estacade en biais (angle) entre la pointe ouest de l'île Conroy et la rive à quelque distance en aval. La force du courant sur l'estacade devrait ainsi être réduite, et un bateau ou une personne à la dérive pourrait être amené vers la rive par le courant.

5. *Empierrement*

Le MTMDET a considéré la construction de barrages de pierres en amont des vestiges pour couper l'accès au barrage et aux rapides en arrivant de l'ouest (en amont), mais il a conclu que cette solution serait peu efficace, conclusion qui nous paraît juste.

6. *Réduction et re-canalisation des courants* autour du barrage existant : remblai en aval des trous dans le barrage

Selon des spécialistes du kayak en rivière le courant a tendance à dévier des deux côtés du barrage, réduisant le risque pour une personne prise dans le courant de se faire prendre par les remous près du barrage en amont. Ils suggèrent un remblayage près des « arches » de la structure, en utilisant des barges en aval. Cela ajouterait à l'effet de déviation en coupant le courant qui passe actuellement à travers les arches.

À notre avis cette option mérite une analyse plus approfondie, incluant l'impact potentiel sur le caractère patrimonial de la structure.

- risques – réduits pour les personnes qui se trouveraient en amont du barrage
- coûts – moyens, moins que la démolition
- bénéfiques – maintient la valeur des vestiges, du site

7. *Démolition du barrage*

- risques – réduit les dangers pour les équipes de sauvetage; pourrait augmenter le risque pour les bateaux et personnes en amont (perception de danger réduit; augmentation du courant; remous imprévisibles)
- coûts – élevés, surtout lorsque tous les éléments (voir ci-haut la section « Coûts ») sont pris en considération
- bénéfiques – négatifs – impacts sur la valeur patrimoniale et touristique du site

Nos recommandations

1. Donner des instructions aux services de sauvetage en rivière de ne pas se rendre sur le barrage ni à proximité, surtout en amont.
2. Effectuer les travaux nécessaires pour réduire les risques sur les berges et les sécuriser : bâtir des murs de stabilisation, poser des clôtures, stabiliser les structures potentiellement dangereuses, assurer une signalisation visible et abondante relativement aux dangers des rapides.
3. Explorer les nouvelles options : estacade en biais, remblai en aval.
4. Que le MTMDET publie une analyse rigoureuse et approfondie des coûts des différentes options, tenant compte de l'ensemble des facteurs
5. Ne pas démolir les vestiges du barrage.
6. Que le MTMDET et la Ville de Gatineau travaillent ensemble pour préserver et mettre en valeur le site des rapides afin que les résidents de la région et les visiteurs/touristes puissent en bénéficier en toute sécurité.