

La pétro-dépendance, principe structurant en Péninsule acadienne

Hugo Barthelet

Cette observation, réalisée sur la moitié sud de l'île de Miscou, pendant la saison de la pêche au début du mois de juin, vise à mettre en lumière la place du pétrole dans la société de la Péninsule acadienne.

La route comme épine dorsale de l'organisation du territoire

Je commencerai avec le district de Miscou. Sa première zone habitée, que je décrirai ici, s'étend sur huit kilomètres environ entre le port et la tourbière. La route qui traverse l'île est l'axe structurant absolu d'un tissu urbain, qui ressemble plutôt à un fil (voir fig. 1). Ainsi, les maisons sont

construites de part et d'autre de cet axe, au bout d'allées privées plus ou moins longues qui traversent des gazons taillés scrupuleusement. En parcourant cette route, je ne croise pas moins de quatre habitants occupés à la taille de leur terrain en ce mardi après-midi. Tous utilisent des tracteurs-tondeuses. Ce sont d'ailleurs les seules personnes que je verrai, hormis un voisin qui bricole son pick-up. Pas de cyclistes ni de promeneurs ou de promeneuses. Aucun piéton, et pour cause : il n'y a aucun trottoir.

En outre, je ne peux que noter le nombre de tasses de café Tim Hortons qui jonchent le bord des routes, jetées depuis la fenêtre des voitures.



Fig. 1. La route, axe structurant d'un fil urbain distendu (île de Miscou)

Des véhicules motorisés omniprésents

En revanche, je croise de nombreuses voitures. Celles qui roulent me dépassent à vive allure. Les autres sont stationnées devant les maisons, souvent par paire. Ce sont généralement des VUS ou des pickups. D'autres engins motorisés, comme les tracteurs à gazon que j'évoquais précédemment, mais aussi des quadricycles,

des autocaravanes, et plus rarement des petits tracteurs, voire des bateaux de pêche, sont également visibles autour des maisons. Sur le plan aérien (en fig. 2) qui correspond aux six premières maisons au nord de la vieille école de Miscou, on dénombre au moins dix voitures, six tracteurs, trois bateaux à moteur, trois quadricycles, deux tracteurs à gazon et une autocaravane.



Fig. 2. Omniprésence des engins motorisés (île de Miscou)

Le pétrole pour produire, le pétrole pour se divertir

Au port de Miscou, la motorisation est partout. Je n'y observe aucun bateau à voile, seulement d'imposants homardiers. Quand les bateaux sont sur l'eau, les quais sont transformés en stationnement pour des pickups tout aussi imposants. En effet, les pêcheurs et pêcheuses se garent en rang très régulier sur le large quai de béton. Il est aussi courant d'y voir quelques badauds passant la matinée à observer les quais depuis leurs voitures. D'autres pêchent à la ligne.

On retrouve également des pêcheurs amateurs sur les plages, où ils se rendent en

quadricycle lorsque l'accès en voiture n'est pas possible. D'ailleurs, que ce soit sur les plages ou dans le bois, on observe immanquablement des traces de quadricycles (voir fig. 3). Ces derniers fragilisent visiblement les écosystèmes en érodant les dunes en bord de mer ou en roulant à travers les tourbières qui sont des milieux extrêmement fragiles.



Fig. 3. Les traces de quadricycles sur les plages (île de Miscou)

Larges distances, larges propriétés

Un autre élément marquant est l'espacement des maisons. Certaines sont en retrait de la route de plusieurs dizaines de mètres. Par ailleurs, il est fréquent que les terrains privés ressemblent à des petits domaines individuels, avec une maison autour de laquelle gravitent des engins motorisés, des cabanons, parfois une serre ou un tas de bois et inévitablement un garage immense, qu'il soit pour les voitures ou pour les bateaux de pêche. Dans ce dernier cas, il n'est pas rare que le garage serve aussi d'entrepôt pour les nasses à homard ou encore d'atelier de mécanique. La taille et le bon fonctionnement de ces habitations nécessitent un deuxième axe qui dédouble la route : la ligne électrique.

Finalement, je note l'absence de magasins, de commerces ou d'espaces publics, hormis la

plage, l'église, le cimetière, l'office du tourisme, le restaurant du quai et le centre médical, où un médecin se rend seulement une fois par semaine. La route représente dès lors la liberté de pouvoir sortir de chez soi, le lien avec ses voisins, mais surtout l'unique accès à la nourriture et aux services essentiels, disponibles uniquement dans le reste de la Péninsule.

Un imaginaire solide qui repose sur des bases fragiles

Il y aurait encore beaucoup à dire sur la place de la voiture et du pétrole en Péninsule acadienne. J'aurais pu aborder la coutume du « up and down », qui consiste à circuler dans une rue en voiture, puis à s'y garer pour observer et être vu, ou encore évoquer les stations-service, qui

restent souvent les derniers commerces ouverts, comme à Petite-Rivière-de-l'Île ou Janeville, près de Caraquet. Cette ville a la particularité d'allouer autant d'espace aux stationnements qu'aux espaces de vie, ce qui est rare (voir fig 4). De plus,

ses nouvelles infrastructures cyclables rivalisent avec celles destinées aux piétons et au train. Enfin, j'aurais pu parler de ce vieux monsieur qui, malgré la perte de son permis de conduire, s'assoit dans sa voiture pour lire son journal.

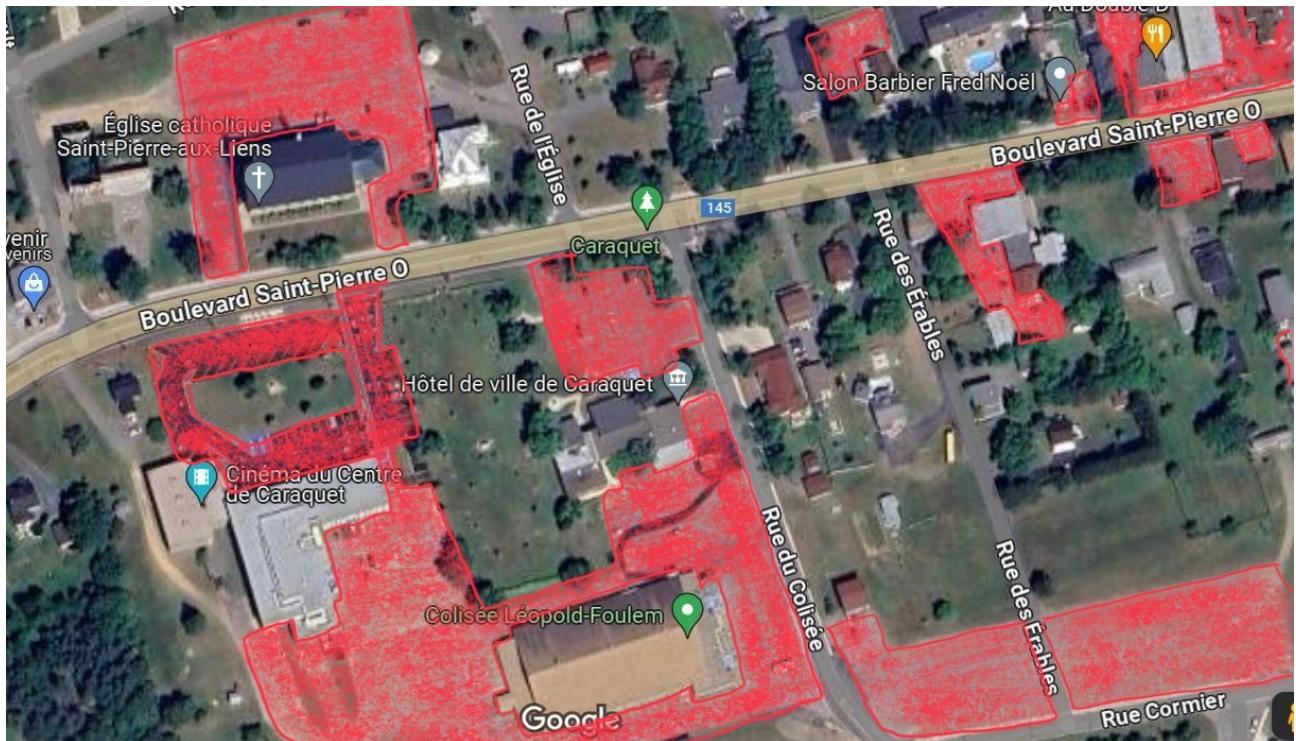


Fig. 4. Stationnements (en rouge) prédominants à Caraquet – image satellite Google Maps

Ainsi, la vie en Péninsule se structure autour du pétrole et des engins motorisés. Que ce soit pour la production, l'approvisionnement ou le loisir, tout passe par une consommation accrue d'essence. Cette dépendance s'ancre notamment dans l'organisation du territoire construit. Pourtant, le pétrole est importé et le coût de l'essence, comme ailleurs, y a explosé depuis deux ans. Cette réalité constitue un frein à un projet biorégional, puisque la Péninsule est extrêmement dépendante de fournisseurs extérieurs pour obtenir son énergie et ses machines. Toutefois, cette dépendance peut devenir un facteur déterminant d'un retour à une vie à plus petite

échelle, si le pétrole devient trop rare ou trop cher. Néanmoins, la transition risque d'être brutale si une réorganisation du territoire, des circuits de production-consommation et une réappropriation de moyens de transport actifs ou carboneutres, comme la voile, ne sont pas entamés au plus vite. Des efforts et des projets sont déjà entrepris pour envisager ce futur : un projet-pilote de ligne de bus, la création de pistes cyclables et même le projet fou d'un retour du train dans la Péninsule. Des formes de communalisation allant du covoiturage au partage des véhicules entre voisins (tondeuses, bateaux...) sont également des pistes à explorer.