

Québec



Ministère
des Transports

Direction générale de Québec et de l'Est

Direction - Plan, programmes, ressources
et soutien technique

La place des impacts sociaux dans les études d'impact
du Ministère des Transports

Marie-Christine Tremblay
Stagiaire en anthropologie de l'Université Laval

Août 2001

CANQ
TR
QUE
PPRS
101

Service de soutien technique

700, boul. René-Lévesque Est, 14^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Téléphone : 643-7726
Télécopieur : 644-9662

655816

Québec



Ministère
des Transports

Direction générale de Québec et de l'Est

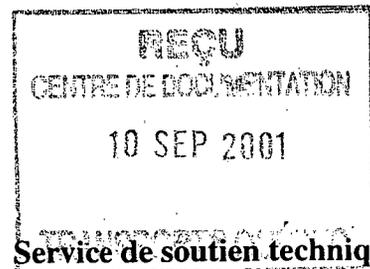
Direction - Plan, programmes, ressources
et soutien technique

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

La place des impacts sociaux dans les études d'impact
du Ministère des Transports

Marie-Christine Tremblay
Stagiaire en anthropologie de l'Université Laval

Août 2001



CANQ
TK
QUE
PPRS
101

700, boul. René-Lévesque Est, 14^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Téléphone : 643-7726
Télécopieur : 644-9662

En collaboration avec :

Marie-Josée Osmann, anthropologue

Service de soutien technique

Résumé

La présente étude vise l'identification des lacunes au sein des études d'impacts des projets d'infrastructures routières du MTQ au plan des impacts sociaux. L'objectif qui en découle à priori vise à mieux intégrer les préoccupations sociales au sein des études d'impacts et, ainsi, favoriser la réceptivité et l'accueil des projets d'infrastructures routières du MTQ auprès des différents intervenants du milieu, particulièrement auprès de la population.

La méthode d'analyse retenue est l'analyse de contenu, car elle permet d'avoir une vue généralisée de la problématique tout en assurant un haut niveau de fiabilité. Elle s'appuie sur les préoccupations notées dans les transcriptions des audiences publiques de projets présentés entre 1995 et 2000. Plusieurs recommandations apparaissent tout au long de l'étude, celles-ci sont le résultat de l'analyse de contenu. Le cheminement d'un projet jusqu'à la consultation publique est expliqué afin de mieux saisir la portée de la *Loi sur la qualité de l'environnement* » (L.R.Q., c.Q-2), ainsi que la « *procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* » (Q-2, R-9) qui sert de guide en vue de l'obtention du permis de construction.

Il en ressort que les principales lacunes sont liées à la faible intégration des préoccupations de la population locale, notamment au plan de la raison d'être des projets, en ce qui a trait aux impacts sur leur qualité de vie (principalement la santé et l'économie) ainsi qu'au plan de leur utilisation du territoire (principalement les modifications des conditions d'accès et de déplacements).

Table des matières

1. Table des matières.....	5
2. Introduction.....	6
3. Problématique.....	7
3.1. Historique de l'évaluation d'impact au Québec.....	7
3.2. Revue de la littérature.....	8
3.3. Question de recherche et objectifs.....	10
3.4. Principaux concepts.....	11
4. Méthodologie.....	13
4.1. Méthode et outils d'analyse.....	13
4.2. Caractéristiques de l'échantillon.....	15
4.3. Limites.....	15
5. La procédure vers l'autorisation du projet.....	16
5.1. Les lois.....	16
5.2. La consultation publique.....	17
6. Analyse et interprétation des transcriptions des audiences publiques 1995-2000.....	19
6.1. Les acteurs.....	19
6.2. Les préoccupations.....	21
6.2.1. Le projet.....	22
6.2.2. Les impacts.....	28
6.2.3. Les mesures d'atténuation.....	39
7. Conclusion.....	42
8. Bibliographie.....	44

Annexe :

1. Définition des sous-thèmes pour l'utilisation de Nud*ist N'vivo 1.0.....	48
2. Tableau des chiffres absolus et des pourcentages.....	52

2. Introduction

Le processus vers l'autorisation d'un projet d'infrastructures routières ou d'un projet de lignes de transport hydroélectriques est souvent long et ardu tant pour le promoteur que pour la population. La procédure est complexe et nécessite l'intégration de plusieurs variables. Les projets d'infrastructures génèrent de nombreuses préoccupations au sein de la population; les projets présentés par le ministère des Transports du Québec n'en sont pas exempts.

Ce document présente les principaux éléments, suscitant auprès de la population de nombreuses interrogations, qui mériteraient d'être abordés dans les études d'impacts sur l'environnement préparées par le MTQ. Il a pour but d'identifier les préoccupations de la population lors des séances tenues par le Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE) afin de mieux préparer les études d'impacts et de faciliter les réponses du MTQ. Une étude d'impact présentée par le MTQ abordant davantage les préoccupations de la population faciliterait l'acceptation des projets d'infrastructures routières par le public et permettrait aux promoteurs de gagner du temps avant l'obtention des permis de construction.

Le présent document est divisé en quatre sections. La première permet de faire le point sur la problématique à l'étude. La deuxième présente la méthodologie employée pour évaluer les préoccupations des différents acteurs. La troisième section expose la législation entourant l'évaluation environnementale en vigueur en l'an 2001. Finalement, la dernière section présente les résultats de l'analyse de contenu, les résultats émergent des transcriptions des audiences publiques du BAPE et concernent les préoccupations des populations locales.

Les conclusions présentent des recommandations qui pourront être utilisées comme point de repère, mais qui ne constituent pas un mode d'emploi au sens strict du terme. Il ne faut pas perdre de vue que chaque projet d'infrastructures routières est différent, et l'étude d'impact du promoteur doit s'adapter aux préoccupations spécifiques des populations locales.

3. Problématique

Les infrastructures de transport, tout comme celles hydroélectriques, sont très présentes au Québec. Dans le contexte actuel, l'efficacité, l'évaluation des besoins et, entre autres, la participation de plus en plus active des intervenants du milieu constituent certains des éléments essentiels au moment de la réalisation de l'étude d'impact et de la réalisation des projets d'infrastructures. Ainsi, l'analyse de certains projets routiers et hydroélectriques illustrant les préoccupations de la population envers ces projets s'avère nécessaire.

3.1. *Historique de l'évaluation des impacts au Québec*

Au cours des dernières décennies, les préoccupations du public et des promoteurs de projets d'infrastructures ont évolué. Dans les années 1960, les projets étaient évalués principalement du point de vue des techniques de construction et en fonction du site physique d'implantation. La communication entre le public et les promoteurs était absente; les résidents entendaient parler des travaux seulement lorsque ceux-ci étaient entamés.

Avec les années 1970, un intérêt grandissant pour l'environnement s'est manifesté. Les environmentalistes se sont mis à critiquer les projets ainsi que la manière de les concevoir. Les promoteurs ont dû s'outiller afin de répondre à leurs questions. Les décisions des promoteurs à l'égard des projets ont donc cessé de se prendre à huis clos, et les premières consultations publiques ont vu le jour. En 1978, le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) est créé.¹ Le BAPE a comme mission² de favoriser la participation des citoyens dans le processus décisionnel du ministère de l'Environnement. D'ailleurs, les populations locales constituent une source

¹ Au moment de sa création, le concept d'environnement réfère principalement à la verdure, à la nature et aux animaux sauvages.

² *L'évaluation environnementale : une vision sociale*, Collection « Nouvelles Pistes » # 2, mai 1995, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

de renseignements de première main dans la connaissance du milieu récepteur et peuvent faciliter l'identification de mesures de moindre impact.

Dans les années 1990, les participants aux audiences publiques ne sont plus seulement des écologistes militants, la population entière a acquis des valeurs environnementales qui dépassent la « nature » pour toucher également au bien-être des individus et à la conservation du patrimoine bâti. Dans la période incluse entre 1990 et 1999³, 57 % de l'ensemble des projets soumis au ministère de l'Environnement ont été étudiés en profondeur par le BAPE. La tendance est à la hausse puisque 60 % des projets ont été l'objet d'audience, de médiation ou d'enquête en 2000-2001. Enfin, en date du 30 septembre 1998, sur les 207 projets ayant obtenu un décret gouvernemental⁴, 74 concernaient les routes et onze (11) les lignes et les postes de transport énergétique.

Depuis pratiquement 25 ans de consultations publiques, les projets du ministère des Transports soulèvent toujours de nombreuses interrogations de la part de la population et du ministère de l'Environnement par le biais du BAPE. Entre 1995 et 2000, dix (10) projets du ministère des Transports ont été assujettis à une étude prolongée devant le public. Les préoccupations y sont très diversifiées, mais l'étude présentée ici traite principalement des questions liées aux impacts sociaux.

3.2 Revue de la littérature

Dans un premier temps, la revue de la littérature illustre que, depuis le milieu des années 1990, plusieurs s'interrogent sur la question des préoccupations sociales. André Delisle, ingénieur et commissaire au BAPE, souligne la lacune liée à cette question: « *...le traitement des questions sociales reste descriptif et retrouve peu d'échos dans les conclusions, influençant donc peu le design des projets. Lorsque de telles évaluations*

³ Entre 1980 et 1989, 24 % des projets présentés au public ont fait l'objet d'audience, de médiation ou d'enquête publique.

⁴ Permission de procéder aux travaux de construction.

sociales, sommaires et partielles, sont présentées en audiences publiques; elles sont loin de satisfaire les attentes des participants. » (Delisle, 1994, p.7).

Les raisons pour lesquelles l'évaluation des impacts sociaux est beaucoup moins développée que celle des impacts environnementaux⁵ ont fait l'objet de questionnements par Paul Charest (1993), professeur à l'Université Laval spécialisé dans l'évaluation des impacts sociaux. La difficile intégration de l'évaluation des impacts sociaux au sein des études d'impacts déposées par les promoteurs serait liée :

- 1- à la crainte de voir leur projet se politiser au sein de la population;
- 2- à la faible reconnaissance accordée aux sciences sociales;
- 3- à la difficulté de prédire l'opinion et les réactions des populations locales.

Tout ceci entraîne un manque d'intérêt de la part des promoteurs, il s'en suivrait un très faible investissement financier de leur part dans ce domaine d'étude. Finalement, le concept de promoteur/analyste nuirait à la neutralité et, par le fait même, à l'acceptation par les populations locales des études effectuées.

De plus, les auteurs Charest, Delisle et Gagnon⁶ signalent que l'analyse des impacts sociaux a comme principal obstacle la réduction du social à quelques thèmes comme les retombées socioéconomiques, socio-politiques et socio-spatiales, en plus de souffrir d'une méthodologie peu connue. Ces classifications n'accordent pas toute l'importance nécessaire à chacun des éléments du contexte social (l'économie, les relations sociales, la culture, la santé et l'aménagement du territoire) lors des analyses de projets d'infrastructures.

Finalement, Christiane Gagnon, dans son article intitulé : « *Évaluation des impacts sociaux : vers un développement viable?* » (1994), fait un constat de l'évolution de la situation de l'évaluation des impacts sociaux dans le domaine de la consultation

⁵ Entendu comme milieu naturel.

⁶ Christiane Gagnon, professeure à l'Université du Québec à Chicoutimi spécialisée dans l'évaluation des impacts sociaux.

publique. D'abord, la nécessité de prendre le pouls de la population dans le contexte du développement durable émerge. Ensuite, l'auteure note une volonté plus grande des promoteurs actuels d'inclure l'analyse des impacts sociaux ce qui se traduit par une prise en compte, dès l'étape de l'élaboration d'un projet, des impacts sociaux appréhendés. L'intégration de l'évaluation des aspects sociaux dans la planification de l'aménagement du territoire et le fait d'associer la population à toutes les étapes de l'évaluation d'un projet est un pas vers une meilleure compréhension des besoins et des attentes des populations locales.

3.3 Question de recherche et objectifs

Dans le cadre de l'évaluation des projets d'infrastructures, plusieurs questions soulevées par le BAPE et la population aux promoteurs des projets routiers (MTQ) et des projets hydroélectriques (H-Q) dénotent la présence de certaines lacunes au plan de l'analyse des impacts sociaux effectuée par ces derniers. La présente étude vise d'abord l'identification de ces dernières. L'objectif principal qui en découle à priori vise à mieux intégrer les préoccupations sociales dans les études d'impacts et, ainsi, favoriser la réceptivité et l'accueil des projets d'infrastructures routières du MTQ auprès des différents intervenants du milieu, particulièrement auprès de la population. Les objectifs spécifiques de la présente étude visent à :

- * identifier les ancrages législatifs québécois qui cadrent l'évaluation environnementale au Québec;
- * situer la consultation publique dans le processus d'évaluation environnementale;
- * identifier la fréquence et l'importance des préoccupations soulevées par la population lors des audiences publiques;
- * évaluer l'acceptation des projets routiers et hydroélectriques soumis au BAPE à l'égard des mesures d'atténuation et d'expropriation proposées par les promoteurs.

3.4 Principaux concepts

Certains concepts utilisés dans cette étude nécessitent une mise au point quant à leur définition. C'est le cas de la notion de « **développement durable ou viable** » : « *Le développement durable vise à répondre aux besoins essentiels du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* »⁷. Cette notion est très importante, car elle fait de plus en plus partie des espoirs et du vocabulaire de la population.

Un « **impact** » est le résultat d'une modification sur le milieu. Les *impacts directs* sont associables dans une relation de cause à effet à une modification du milieu. Les *impacts indirects* sont, quant à eux, le résultat d'un impact : ils sont souvent perceptibles seulement un certain temps après la réalisation du projet. On nomme *impact résiduel*, l'impact qui demeure après la mise en place de mesures d'atténuation. L'impact environnemental diffère de l'impact social. Les impacts sociaux incluent la santé de la population, les relations sociales, la culture, l'aménagement du territoire et l'économie. Les impacts environnementaux traitent des effets des modifications entraînées sur le milieu naturel comme la végétation, la faune et les cours d'eau. Dans cette étude, les impacts environnementaux sont identifiés par le concept de « **milieu biophysique** ».

Les « **acteurs** » sont: les résidants, les groupes de résidants, les propriétaires d'entreprises, les groupes de pression, les associations de professionnels ou de commerçants, les commissaires et les promoteurs. Les questions soulevées lors des consultations publiques sont appelées des « **préoccupations** », il s'agit des enjeux importants pour la population. Elles concernent soit le projet, les impacts du projet ou les mesures d'atténuation.

⁷ Directive du ministère de l'Environnement, provenant du dossier 3211-05-384, Projet d'amélioration de la route 132 sur le territoire de la Municipalité de La Martre par le ministère des Transports, Octobre 2000, p.2

Les préoccupations de la population liées « au projet » correspondent à la « **raison d'être** » du projet et à sa « **faisabilité technique** ». Le premier concept réfère aux raisons qui motivent les promoteurs à réaliser leur projet. Il traite entre autres du choix du tracé, de l'historique du projet et des besoins de la population. La « **faisabilité technique** » est liée aux questions de géométrie, d'échéancier et de normes.

Le concept « **d'aménagement du territoire** » traite des activités et de la façon d'utiliser le territoire. Dans le cadre pratique de cette étude, ce concept inclut les notions d'accès au territoire, de sécurité routière, de zonage et d'aménagement de terrains socio-communautaires. Le concept de « **sentiment d'appartenance** » est employé pour rassembler les informations sur la cohésion du milieu (voisinage, maison familiale...), l'histoire et le potentiel archéologique.

La « **santé de la population** » est un concept qui s'inspire de la définition établie par Santé Canada où : « *L'approche axée sur la santé de la population considère la santé comme une capacité ou une ressource, plutôt qu'un état; cette définition correspond davantage à la notion de la capacité de la personne de poursuivre ses objectifs, d'acquérir des compétences et de l'instruction, de se développer.* »⁸ Cette définition permet de constater que le concept de santé est large. Il inclut la sécurité tout comme l'ensemble des aspects psychologiques et physiques.

« **L'économie** » génère bien des interrogations. La pratique révèle que la population s'interroge à propos de leur niveau de taxe, de la valeur immobilière de leur résidence, du développement économique de leur région et des coûts engendrés par le projet d'infrastructures pour la société.

⁸ <http://www.hc-sc.gc.ca/hppb/ddsp/approche/index.html>

4. Méthodologie

La méthode d'analyse retenue pour répondre aux objectifs de cette étude est l'analyse de contenu. Elle permet d'avoir une vue généralisée de la problématique tout en assurant un haut niveau de fiabilité. Elle s'appuie sur les préoccupations notées dans les transcriptions des audiences publiques. Il s'agit d'une analyse qualitative, tandis que l'approche quantitative a été utilisée afin d'illustrer la redondance des préoccupations des populations locales. L'ensemble du processus d'analyse est itératif⁹ et repose sur le principe de l'induction.

4.1 Technique et outil de recherche

Un repérage au niveau des ancrages législatifs au Québec a été fait de même qu'une revue de la littérature concernant le domaine de l'évaluation des impacts sociaux. Une recherche documentaire a servi à identifier les projets d'infrastructures routières et hydroélectriques retenus pour fins d'analyse. L'analyse de contenu a débuté à l'aide du logiciel Nud*ist N*vivo version 1.0¹⁰. La codification a facilité l'identification du contenu manifeste des textes, soit le sens premier de chacun des extraits pertinents. Une relecture des passages codés a permis d'identifier le contenu latent, qui est le sens sous-entendu véhiculé par les propos. Une vérification et une validation des codes ont suivi.

La codification retenue repose sur trois grandes catégories : le projet, ses impacts et les mesures d'atténuation. Le projet contient les codes concernant la « raison d'être du projet » et sa « faisabilité technique ». La catégorie impact inclut les thèmes suivants : « économie, aménagement du territoire, santé de la population, milieu biophysique et sentiment d'appartenance ». Finalement, les mesures d'atténuation incluent les « mesures compensatoires spécifiques » et « l'expropriation ». Les données

⁹ C'est-à-dire que la recherche a été ponctuée de retours en arrière.

¹⁰ Ce logiciel permet de saisir, de quantifier et de récupérer les extraits pertinents du texte.

concernant la médiation n'ont pas été retenues pour fins d'analyse devant leur très faible occurrence.

Voici un tableau des catégories, des thèmes et des sous-thèmes :

<u>Projet</u>
Raison d'être
◆ Analyse des variantes
◆ Expériences de cas antécédents
◆ Justification du projet
◆ Méthodologie du promoteur
◆ Relation entre le promoteur et la population
Faisabilité technique
◆ Avis d'experts
◆ Détails techniques
◆ Échéanciers
◆ Normes

<u>Mesure d'atténuation</u>
◆ Expropriation
◆ Mesures compensatoires spécifiques

<u>Impacts</u>
Aménagement du territoire
◆ Accès
◆ Sécurité routière
◆ Terrains socio-communautaires
◆ Zonage
Économie
◆ Coûts inhérents à la société
◆ Développement économique
◆ Niveau de taxe
◆ Valeur immobilière
Milieu biophysique
Santé de la population
◆ Pollution
◆ Pollution sonore
◆ Pollution visuelle
◆ Sécurité du quartier
◆ Stress
Sentiment d'appartenance
◆ Cohésion du milieu
◆ Potentiel archéo-historique

4.2 Caractéristique de l'échantillon

Les projets sélectionnés ont été présentés au BAPE par le ministère des Transports (MTQ) et par Hydro-Québec. Pour le MTQ, il s'agit de projets d'infrastructures routières prévus au Québec méridional¹¹ tandis que pour Hydro-Québec, il s'agit de projets de lignes à haute tension.

L'échantillon comporte:¹²

- * six projets d'infrastructures routières ayant fait l'objet d'audience publique;
- * quatre projets d'infrastructures routières ayant fait l'objet d'une médiation;
- * trois projets d'Hydro-Québec ayant fait l'objet d'audience publique.

4.3 Les limites

La présente étude comporte certaines limites. D'abord, elle a été réalisée dans une période de temps limitée, restreignant par conséquent la profondeur et l'étendue de l'analyse. Seuls les impacts sociaux ont été vus en profondeur laissant de côté les impacts liés au milieu biophysique et plusieurs questions déviantes. De plus, les préoccupations et les intérêts des populations et des promoteurs étant en constante évolution, l'étude s'est limitée aux projets inclus entre 1995 et 2000. Finalement, les recommandations qui apparaissent à la fin de plusieurs sections sont le résultat de l'analyse de contenu et des réflexions de l'auteur.

¹¹ Les projets situés au Nord du Québec sont soumis à une autre réglementation.

¹² Voir référence complète à la fin du document.

5. La procédure vers l'autorisation des projets par le ministère de l'Environnement :

Tous les projets provoquant des impacts sur l'environnement doivent être présentés au ministère de l'Environnement afin qu'il veille à ce que la « *Loi sur la qualité de l'environnement* » (L.R.Q.,c.Q-2) soit respectée¹³. Cette loi, adoptée en 1978, a modifié le processus vers la réalisation des projets pouvant avoir un impact important sur l'environnement. *La Loi sur la qualité de l'environnement* a permis d'instaurer le *Bureau des Audiences Publiques en Environnement* ainsi que la « *procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* » (Q-2, R-9)¹⁴ qui sert de guide en vue de l'obtention du permis de construction.

Les points 5.1 et 5.2 situent la législation et le processus de consultation publique au sein de l'évaluation d'impact. Il est important de comprendre la procédure avant de se lancer dans une étude visant l'identification des lacunes des études d'impacts au niveau des aspects sociaux.

5.1. La législation environnementale au Québec

Le ministère de l'Environnement a instauré la « *procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* » (Q-2, R-9) afin de diriger les promoteurs des projets soumis à l'article 22 ou 31 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* dans le processus vers l'autorisation de procéder aux travaux. Les projets soumis à l'article 22 obtiennent un certificat d'autorisation délivré par le ministre de l'Environnement. Il s'agit de projet qui ont un faible impact sur l'environnement tel que l'élargissement d'une route où l'étendue ne dépassera pas l'emprise appartenant déjà au promoteur.

¹³ Le Québec est régi à prime abord par les lois fédérales; cependant, les lois ont été rédigées de façon à se qu'elles aillent dans le même sens. Nous traitons ici que de la loi provinciale.

¹⁴ Cette procédure est entrée en vigueur le 30 décembre 1980.

Lorsque les projets sont de plus grande envergure le promoteur doit se soumettre au processus d'enquête publique régi par l'article 31. Le permis délivré est alors un certificat d'autorisation du Gouvernement du Québec sur recommandation du ministre de l'Environnement.

Processus vers l'autorisation de construction pour les projets soumis à l'article 31¹⁵

1. Dépôt d'un formulaire d'avis de projet dûment rempli par le promoteur et remise d'une directive par le ministère de l'Environnement au promoteur¹⁶
2. Réalisation d'une étude d'impact par le promoteur. Le ministère de l'Environnement l'accepte ou non par un avis de recevabilité.
3. Mandat du BAPE pour présentation du projet au public.
4. Analyse environnementale effectuée par le ministère de l'Environnement.
5. Autorisation ou refus du projet à la lumière du rapport du BAPE et de l'enquête environnementale par le ministère de l'Environnement.
6. Réalisation d'un suivi environnemental pendant et après la réalisation du projet conjointement avec le promoteur.

5.2. La consultation publique au sein de la procédure d'évaluation

Le mandat du BAPE est de consulter et d'intéresser le public dans le processus décisionnel. Le promoteur, lui, doit rendre disponible certains documents dans différents points de services pour informer la population du projet.

À cette étape du processus, le ministre de l'Environnement mandate le BAPE afin que ce dernier avise la population de la tenue d'une enquête. Cette phase est délimitée dans le temps. Ainsi, 45 jours sont consacrés à faire connaître le projet et à recueillir les demandes d'audiences. Par la suite, la commission du BAPE décide si les

¹⁵ *L'évaluation environnementale au Québec, Directions de l'évaluation environnementale, Ministère de la faune et de l'environnement., Octobre 1998, p.6-10*

demandes nécessitent une enquête, une médiation ou une audience publique. La médiation est une négociation entre les promoteurs et les individus. Elle a généralement lieu lorsque la justification du projet n'est pas remise en cause ou lorsque les requérants sont peu nombreux.

L'audience est un processus beaucoup plus long que la médiation; elle se déroule en deux parties. D'abord, il y a la ronde d'information où les requérants et la commission, choisie par le BAPE, posent leurs questions aux promoteurs et aux experts. Ensuite, les participants ont un minimum de 21 jours pour rédiger leur mémoire. Après ce délai, ceux qui le désirent peuvent présenter leur mémoire oralement. Au total, il se sera écoulé au plus quatre mois entre l'attribution du mandat au BAPE et la remise du rapport au ministre de l'Environnement.

La commission du BAPE, mandatée pour enquêter sur un projet est formée d'un(e) président(e) et d'un ou deux commissaire(s). Les membres de la commission sont accompagnés d'une équipe de soutien formée d'analystes, d'un(e) secrétaire ainsi que d'un(e) agent(e) de communication. Les commissaires ont des droits et des devoirs en vertu de la « *Loi sur les commissions d'enquêtes* » (L.R.Q, 1977, chapitre C-37) comparables à ceux d'un juge. Leurs enquêtes se terminent avec la rédaction d'un rapport contenant un résumé des points importants qui auront été discutés ainsi que des suggestions pour le ministre de l'Environnement. Il s'agit d'un rapport multidisciplinaire.

¹⁶ Chaque type de projet (routier, industriel, etc.) a sa propre directive.

6. Analyse et interprétation des transcriptions des audiences publiques 1995-2000

La présente section illustre, à l'aide des données recueillies, les préoccupations du public et du BAPE qui pourraient être susceptibles de se retrouver dans les études d'impact du MTQ. Il s'agit d'informations qui permettraient de bonifier les études d'impacts du MTQ dans l'avenir.

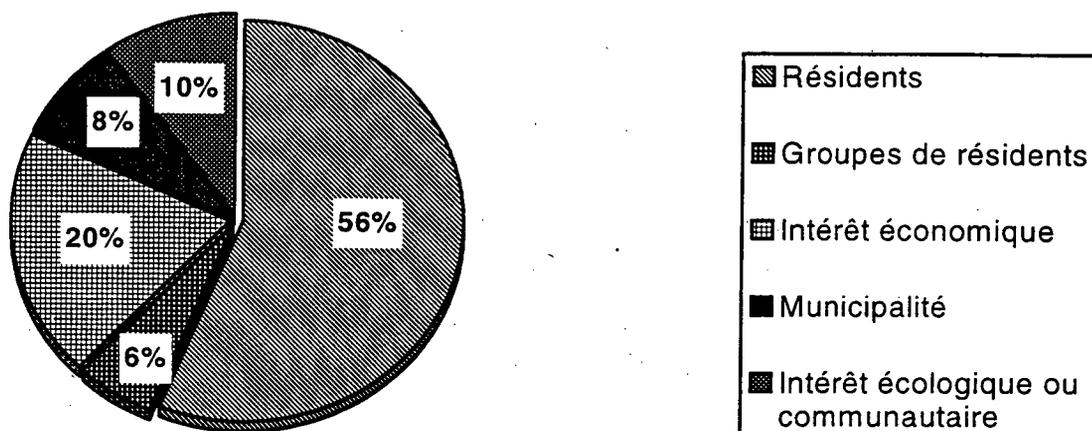
Afin d'illustrer cet apport, une première analyse définit les différents acteurs qui participent aux audiences publiques ainsi que les différentes thématiques (préoccupations) que ces derniers ont soulevées. Finalement, un volet traite des mesures d'atténuation telles que présentées par le MTQ et critiquées par les différents acteurs.

L'analyse descriptive et explicative permet d'identifier certaines conséquences de la prise en compte ou non, par le MTQ, des préoccupations des différents acteurs. Les données recueillies provenant des projets d'infrastructures de transport et hydroélectriques ont été jumelées afin de dégager les principales préoccupations. Cependant, les différences de 5 points de pourcentage et plus ont été traitées de façon distincte afin d'illustrer les nuances entre les projets d'infrastructures routières et hydroélectriques.

6.1 Les acteurs

Les acteurs sont des individus ou des groupes d'individus qui agissent pour leurs intérêts personnels ou qui défendent des intérêts collectifs. Au BAPE, les acteurs sont très présents. Ils sont devenus incontournables au moment des audiences publiques depuis que la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c.Q-2) dicte que tout projet soumis à l'article 31 doit contenir une étape de consultation publique.

Les acteurs de la consultation publique



Source: Tremblay, M.-C., 2001, Analyse des transcriptions d'audiences publiques du BAPE 1995-2000

Les principaux acteurs, qui manifestent leurs opinions ou préoccupations lors des audiences publiques au BAPE forment des groupes distincts¹⁷. 56 % des participants aux consultations publiques sont des résidents présentant leurs intérêts personnels; 6 % forment des associations ou des regroupements de quartier. Leurs associations semblent leur donner davantage de poids devant la commission : « *...en réalité, c'est meilleur d'être en groupe qu'être seul.* » (Angelo Crisci, #91, 30 mars 1995, paragraphe 508). Par ailleurs, ces associations leur permettent de ne pas se présenter à chaque séance d'audience publique tout en se sentant tout de même représentés.

Le deuxième groupe en importance agit par intérêt économique. Il représente 20 % des individus qui participent aux consultations publiques. On retrouve parmi eux : des commerçants de produits et services, des représentants d'industries de transformation, des agriculteurs ainsi que des groupes ou des associations, tels l'Union des Producteurs Agricoles (UPA), qui voient aux intérêts de leurs membres.

¹⁷ Selon les données recueillies, 306 participants ont présenté leurs opinions dans le cadre des projets soumis par le MTQ.

Le troisième groupe (10 % des participants) défend des intérêts écologiques ou communautaires. Il s'agit, entre autres, de comités d'embellissement et de groupes organisés tels que « Transport 2000 ¹⁸ » ou le mouvement « Au courant ».

Enfin, le dernier 8 % est composé de représentants de municipalités. Il est impossible d'élaborer sur les intérêts qui poussent les municipalités à participer aux consultations publiques, car les raisons évoquées diffèrent d'une municipalité à l'autre.

Finalement, les commissaires, qui sont très impliqués lors des audiences publiques, questionnent les promoteurs et les experts au nom du BAPE ¹⁹.

6.2 Les préoccupations

Les préoccupations des différents acteurs notées dans les transcriptions des audiences publiques du BAPE se répartissent entre le projet (49 % des préoccupations), les impacts (41 %) et les mesures d'atténuation (10 %) ²⁰.

Les préoccupations qui concernent le projet regroupent l'ensemble des questions entourant la « raison d'être du projet » (66 %) ainsi que la « faisabilité technique » (34 %). Celles concernant les impacts ²¹ se rapportent aux effets de la réalisation ou de la non-réalisation des projets ; une variété d'impacts sociaux (91 %) sont soulevés de même que certaines considérations pour le milieu naturel (9 %). Finalement, certaines préoccupations concernent les mesures d'atténuation telles que les « mesures de compensations spécifiques » (77 %) et « l'expropriation » (23 %) générées par les projets.

Les préoccupations liées aux projets d'infrastructures routières diffèrent de celles liées aux projets d'infrastructures hydroélectriques. Ainsi, pour les projets du MTQ,

¹⁸ www.consommateur.qc.ca/t2000/29.htm

¹⁹ Les promoteurs sont également des acteurs, mais ils doivent répondre aux questions et non en poser.

²⁰ Les données présentées combinent les résultats des projets du MTQ et d'Hydro-Québec.

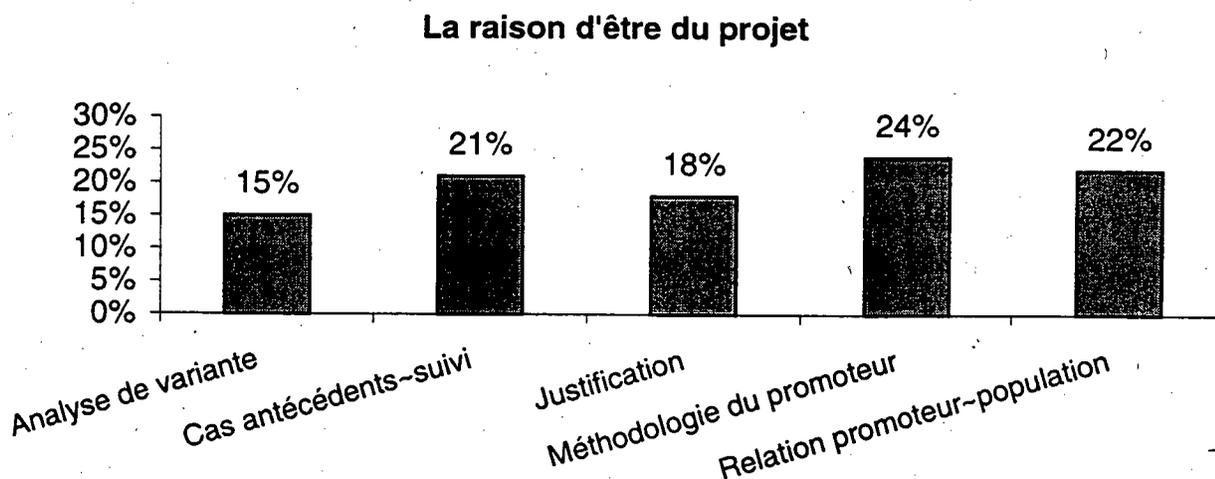
²¹ C'est-à-dire les modifications sur le milieu engendrées par le projet.

40 % des interrogations se rapportent au projet contre 60 % pour les projets d'Hydro-Québec. Au niveau des impacts, les transcriptions des audiences publiques démontrent qu'il s'agit de 47 % des préoccupations pour les projets du MTQ contre 33 % des questions liées aux projets de lignes de transmission énergétique. Enfin, pour les mesures d'atténuation, le MTQ indiquent un score de 13 % tandis que pour Hydro-Québec, ces préoccupations représentent 7 % des occurrences.

6.2.1 Les préoccupations associées au projet

Le ministère des Transports consacre dans l'étude d'impact des différents projets une section sur la raison d'être du projet et sur la faisabilité technique des projets. L'analyse des transcriptions des audiences publiques du BAPE montre que de nombreuses préoccupations des acteurs sont soulevées à cet effet.

1--- La raison d'être du projet



Source: Tremblay, M.-C., 2001, Analyse des transcriptions d'audiences publiques du BAPE 1995-2000

Parmi l'ensemble des préoccupations concernant le projet, « la raison d'être » est la thématique contenant le plus d'occurrence (32 %) ²². Cinq sous-thèmes la définissent : la méthodologie utilisée par le promoteur, la relation entre les promoteurs et la population, l'expérience des cas antécédents, la justification et l'analyse des variantes.

A) La méthodologie du promoteur

La « méthodologie utilisée par le promoteur » constitue l'une des préoccupations majeures de la population. Ce sous-thème regroupe 25 % ²³ des questions liées à la « raison d'être du projet ». Il ressort de l'analyse qualitative que la « méthodologie utilisée par le promoteur » pour analyser les impacts n'est pas claire aux yeux de la population et des commissaires du BAPE. Leurs préoccupations abordent, d'une part, l'inclusion ou non de certains éléments au sein de l'analyse : « ...j'aimerais savoir si ça a été analysé dans l'étude d'impact. » (Mario Gauthier, #122, 11 septembre 1998, paragraphe 1866). Les préoccupations soulignent, d'autre part, la façon d'évaluer les impacts : qualitativement et quantitativement : « ...quand on arrive à l'étape suivante qui est l'analyse des impacts, comment est-ce que ces particularités-là, qui ne sont peut-être pas visibles du haut des airs, sont prises en compte? » (Catherine Chauvin, #148, 12 octobre (pm) 2000, paragraphe 881); « Maintenant, est-ce qu'on pourrait avoir le détail du calcul de la prévision d'une augmentation de l'achalandage de un pour cent (1 %) » (Gilles Boily, #125, 18 novembre (soir), paragraphe 1787).

Par ailleurs, plusieurs demandes explicites du milieu scientifique figurent aux transcriptions des audiences publiques du BAPE quant à la validité de la « méthodologie utilisée par le promoteur » par rapport aux impacts sociaux : « J'aimerais savoir d'où proviennent ces valeurs du tableau qui sont indiquées au tableau [sur les niveaux sonores] , d'où proviennent ces valeurs-là? Est-ce que ce sont des critères du ministère des Transport? » (Réal L'Heureux, commissaire, #93, 28 mars (pm) 1995, paragraphe 582). La prépondérance de l'aspect naturel sur les aspects sociaux ou vice-versa est un sujet

²² Il n'y a aucune différence de pourcentage notable entre les projets analysés du MTQ et de HQ.

de préoccupation d'importance : « ...ce n'est pas le tracé idéal au point de vue environnemental mais c'est sûrement celui qu'on a retenu le meilleur à cause du côté sociologique de la chose?... on se demande quel élément est le plus important là-dedans? » (Claude Brunet, #148, 10 octobre 2000, paragraphe 1559).

B) La relation entre le promoteur et la population

Le deuxième sous-thème au niveau de la « raison d'être du projet » est la « relation entre le promoteur et la population » (22 % des préoccupations). Ce sous-thème concerne la crainte que les promoteurs n'écoutent pas les résidants et que le projet soit entièrement conçu avant d'être présenté en audience²⁴ : « J'aimerais juste demander, monsieur le président, si ce réaménagement sera sujet à un certain moment d'une consultation publique ou est-ce que simplement on sera présenté avec le plan final? » (John Burcombe, #135, 19 mai 1999, paragraphe 278-281). D'autres s'inquiètent du faible poids décisionnel que peuvent avoir les citoyens au sein de la procédure : « Nous autres, on est des simples citoyens, on n'est pas des avocats. On n'a pas les mots aussi faciles que des avocats puis les points que, lui, il peut aller chercher. » (Maurice Chevalier, #91, 30 mars 1995, paragraphe 358). Par ailleurs, certains se questionnent sur la concordance des projets d'infrastructures avec les objectifs des plans stratégiques des promoteurs. Finalement, certaines explications sont demandées quant à la réalisation concrète du projet, son historique et sa raison d'être actuellement, et ce, particulièrement pour les projets conçus il y a de nombreuses années (parfois jusqu'à 20 ans).

C) Les expériences de cas antécédents

Le troisième sous-thème présente les demandes de la population et du BAPE, adressées aux promoteurs concernant les expériences antécédentes dans le cas de constructions similaires, et ce, afin de connaître les performances qui sont mesurées

²³ Dans cette section, les pourcentages représentent une partie d'un tout étant la « raison d'être » qui est égale à 100%. Il en sera de même pour chacune des sous-catégories.

²⁴ Pour obtenir plus de détails sur les comportements des promoteurs influençant la population, il est possible de consulter le texte d'André Delisle (1994) sur « *Les craintes des populations* ».

dans ces installations. Ces demandes représentent 21 % des préoccupations : « ...vous avez fait allusion à votre expérience qui remonte quand même à plusieurs années, avez-vous déjà été amené à évaluer des situations comparables? » (Jean Paré, commissaire, #135, 19 mai 1999, paragraphe 1361-1363). Les acteurs expriment par ailleurs leurs inquiétudes quant aux impacts se présentant après la construction des infrastructures. Ainsi, plusieurs s'interrogent sur la durée de vie du projet, à savoir s'il s'agit d'une solution temporaire ou à long terme : « ...est-ce que dans cinquante (50) ans, on aura encore besoin de cette autoroute-là? » (André Fouillet, #114, 13 mai 1997, paragraphe 630). Finalement, certains soulignent la nécessité d'un plan de suivi.

D) La justification du projet

Le quatrième sous-thème concerne la justification du projet soit 18 % des préoccupations. Ces dernières soulignent la nécessité d'établir les conséquences de la non-réalisation du projet. Les préoccupations des résidants visent également à établir les « vraies » raisons qui poussent vers la réalisation du projet : « *Ma question est la suivante : est-ce que cette répartition des charges ne libère par une partie du réseau d'Hydro-Québec, en particulier la ligne Chénier – Vignan, pour exporter davantage d'électricité en Ontario, aux États-Unis ou au Midwest américain?* » (Robert Boissonnault, #148, 12 octobre 2000, paragraphe 2133).

E) Analyse des variantes

Le dernier sous-thème concerne « la justification de la variante » proposée et regroupe 15 % des préoccupations. Les questionnements soulevés visent à s'assurer que toutes les solutions réalisables ont été étudiées et que la variante retenue minimise les impacts à tous les niveaux (social, environnemental, économique, etc) : « ...*toujours en restant sur le tracé, s'il y avait d'autres endroits qui avaient été considérés pour mettre l'échangeur, ..., qui aurait moins d'impacts sur les résidences, ou quelque chose d'autre?* » (Étienne Laberge, #122, 9 septembre 1998, paragraphe 775).

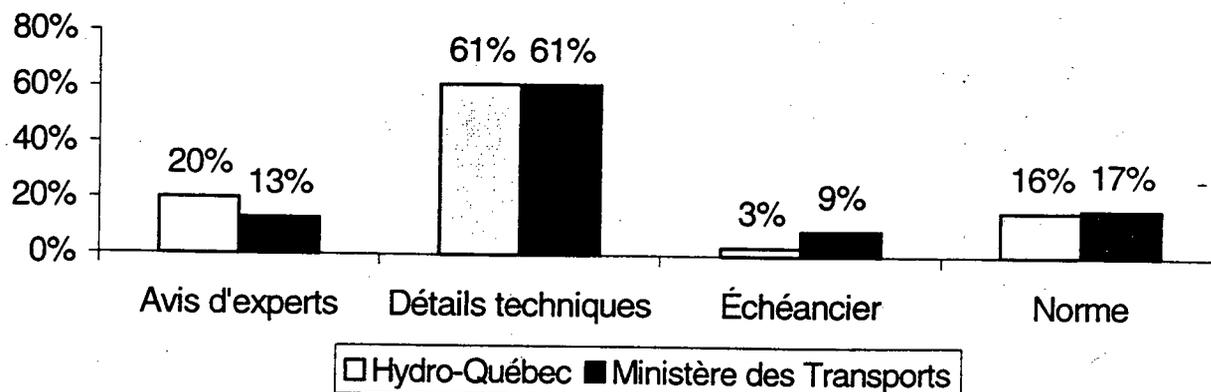
En somme, afin de mieux intégrer les préoccupations sociales concernant la « raison d'être du projet », certains éléments devraient être davantage traités au sein des études d'impacts du MTQ. Il s'agit de l'ajout de précisions:

- * sur l'historique du projet d'infrastructures routières à l'étude;
- * sur l'utilisation et la validation des méthodes d'analyse des impacts sociaux;
- * sur l'ancrage du projet au sein de la planification stratégique du MTQ et dans le respect du développement durable;
- * sur la place de la population et des impacts sociaux dans le processus vers la concrétisation du projet;
- * sur la mise à jour des études utilisées;
- * sur l'instauration d'un programme de suivi systématique.

2--- La faisabilité technique du projet

La « faisabilité technique du projet » intéresse la population locale et le BAPE, 17 % des questions y sont liées. Cette section illustre les préoccupations au niveau des détails techniques, du respect des normes, des échéanciers et de l'avis d'experts.

La faisabilité technique du projet



Source: Tremblay, M.-C., 2001, Analyse des transcriptions d'audiences publiques du BAPE 1995-2000

A) Les détails techniques

La question des détails techniques regroupe plusieurs préoccupations dont la plupart réfère au domaine de l'architecture et du génie. D'autres questions visent à avoir plus de détails sur les coûts engendrés en fonction des sections du projet ou sur la base de la technologie employée : « ...quel est le coût réel de la réfection du réseau d'aqueduc et d'égout à Pointe-au-Père sur la section de la route projetée, sans l'élargissement de la route... » (Hélène Bourdages, #101, 17 novembre 1995, paragraphe 688).

B) Les normes

La question du respect des normes compte pour 17 % des interrogations vis-à-vis les projets du ministère des Transports. Cet aspect soulève la question de l'identification des normes en vigueur et la manière dont ces normes sont ou seront respectées : « Alors, est-ce que Hydro-Québec doit se soumettre aux normes du MTQ ou ils n'ont pas d'emprise dessus? » (Christian Cléroux, #144, 29 août (soir) 2000, paragraphe 2411). Les questions ayant le plus de redondance dans cette catégorie par rapport aux projets du MTQ ont trait aux normes liées à l'environnement sonore.

C) Avis d'experts

Afin d'obtenir des informations valides et non biaisées pour rédiger un mémoire, la population aimerait qu'une contre-expertise soit faite systématiquement. Il s'agit d'un point fréquemment relevé, car le promoteur est perçu comme n'étant pas un acteur neutre puisqu'il combine le double rôle « de juge et d'avocat ». Le thème, « avis d'experts », traite également des questions précises adressées aux experts lors des audiences publiques du BAPE : « Est-ce que c'est possible de la part du Ministre de l'Environnement et de la faune d'avoir des éclaircissements [sur ce] qu'on pourrait appeler les impacts biologiques sur en particulier l'avifaune? » (Alain Cloutier, président, #93, 28 mars (soir) 1995, paragraphe 1655).

D) Les échéanciers

Enfin, la question d'échéancier, en lien avec la durée des travaux, est abordée à l'occasion. Il s'agit de 3 % des préoccupations soulevées lors de l'examen des projets d'Hydro-Québec et de 9 % des interrogations liées aux projets du ministère des Transports. La simultanéité de l'application des mesures d'atténuation et des travaux de construction préoccupe également les résidents : « *Je vais revenir sur les murs antibruit très brièvement. Ma première question : y a-t-il possibilité que les murs antibruit ne soient pas construits simultanément au projet du boulevard?* » (Jacques Sibille, #93, 28 novembre (soir) 1995, paragraphe 1506).

Pour clore la question de la « faisabilité technique », afin d'intégrer les préoccupations sociales des populations locales dans les études d'impacts du MTQ, les éléments suivant gagneraient à être précisés :

- * les normes auxquelles le Ministère doit se soumettre en vue de l'acquisition et de l'exploitation de terrains ainsi que les normes liées aux impacts (sonore).
- * La position (neutralité) des experts du MTQ et des firmes que le MTQ emploie pour réaliser les études nécessaires à l'appui du projet.

6.2.2 Les impacts

Les impacts provoqués par les projets d'infrastructures routières et hydroélectriques sont nombreux : 38 % des préoccupations de l'ensemble des interrogations des acteurs concernent ce thème qui se divise en cinq sous-thèmes.

Les principales appréhensions des acteurs sont liées à la santé de la population (29 %). 30 % des inquiétudes des acteurs touchent à l'économie. L'aménagement ou

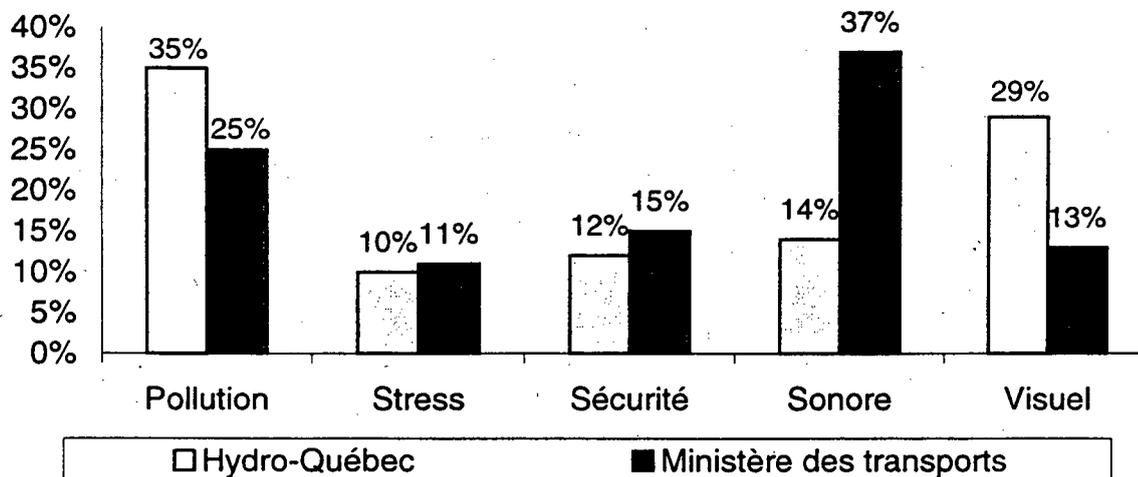
l'utilisation du territoire est également un élément important pour la population (27 % des préoccupations). Finalement, 9 % des interrogations touchent le milieu biophysique et 5 % des préoccupations touchent le sentiment d'appartenance des acteurs face à leur milieu.

1- Effets sur la santé de la population

La santé est un concept pour lequel la population montre particulièrement d'intérêts lors des audiences publiques. Ces préoccupations (29%) concernent les inquiétudes reliées aux impacts sur la santé des groupes à risque tels les enfants et les personnes âgées ²⁵.

Il y a peu de différence entre les projets routiers et hydroélectriques au niveau quantitatif pour les préoccupations liées au stress (respectivement 11 % et 10 %) et pour les questions de sécurité (respectivement 15 % et 12 %). Cependant, une forte différence se remarque pour les préoccupations liées au sous-thème de la pollution

Impacts liés à la santé



Source: Tremblay, M.-C., 2001, Analyse des transcriptions d'audiences publiques du BAPE 1995-2000

²⁵Carole Bouchard, 1997, propose une réflexion sur les groupes à risque dans le « *guide méthodologique - Étude socio-communautaire* » rédigé pour le compte du ministère des Transports

(respectivement 25 % et 35 %), pour les impacts sonores (respectivement 37 % et 14 %) ainsi que pour les impacts visuels (respectivement 13 % et 29 %).

A) La pollution

Le sous-thème de la pollution englobe les préoccupations à la pollution et aux vibrations générées par les véhicules dans les cas des projets d'infrastructures routières. La population s'inquiète de la conservation d'une certaine qualité de l'air par rapport à une augmentation de la circulation routière : « *Moi ma question porterait sur la qualité de l'air, l'impact que l'achalandage va causer.* » (André Allard, #122, 11 septembre 1998, paragraphe 2245). La population anticipe cet impact particulièrement lorsqu'il est question de déboisement, de remplissage d'un marais ou d'autres impacts majeurs sur le milieu naturel. Enfin, l'effet des vibrations sur le patrimoine bâti inquiète les résidents : « *Avec le quatre voies, la route va [se] rapprocher de nos maisons, qu'est-ce qui va arriver, est-ce que la vibration va augmenter?* » (Thérèse Gonthier, #101 17 novembre 1995, paragraphe 1064).

B) Pollution sonore

L'impact sonore est reconnu par le ministère des Transports comme étant une préoccupation majeure lors de la réalisation d'un projet d'infrastructure routière. La question des impacts sur l'environnement sonore fait l'objet d'un chapitre distinct dans les études d'impacts. De plus, le guide « *Mieux s'entendre avec le bruit routier* » est utilisé comme document de vulgarisation pour démystifier ce sujet. Par ailleurs, la population cite régulièrement le guide pour appuyer ses questions lors des audiences.

À l'intérieur des transcriptions des audiences publiques portant sur les projets du MTQ, 33 % des appréhensions liées à la santé traitent de l'environnement sonore. Il s'avère souvent que les préoccupations sont du domaine du cas individuel; dans ces cas, les acteurs s'interrogent sur l'intensité sonore à partir de leur domicile : « *Non, non, mais parfois le soir, l'été, nous sommes dans notre ferme – nous sommes à trois (3) kilomètres à*

vol d'oiseau de la route de 148 – et puis nous avons des bruits. Alors, à cent cinquante (150) mètres, je pense qu'on en aura plus un peu. Non? » (André Fouillet, #114, 13 mai 1997, paragraphe 555). D'autres se préoccupent de la méthodologie employée dans les analyses sur le bruit : *« Lorsqu'on parle d'une augmentation de 3 dB en fonction de puissance de bruit, est-ce que l'expert peut me dire ça équivaut à quoi? Une augmentation de deux fois la puissance ou de dix fois la puissance? »* (Géatan Blanchette, #148, 19 octobre 2000, paragraphe 2695). Enfin, certains craignent de devoir modifier leur mode de vie en faisant valoir qu'ils devront continuellement garder leurs fenêtres fermées.

C) Pollution visuelle

Les impacts visuels préoccupent 29 % de la population dans le cas des projets d'Hydro-Québec et 11 % pour ceux relevant du MTQ. À l'égard des projets du MTQ, les résidants semblent particulièrement réticents en région rurale. Leurs préoccupations sont reliées principalement à l'aspect des murs antibruit ou des remblais de sécurité : *« Au niveau visuel, l'étude semble nous indiquer que nous aurions droit à un mur antison d'une hauteur allant de 12 à 18 pieds, ce qui nous est inacceptable. »* (Serge Benoît, # 93, 20 mars 1995, paragraphe 282).

D) Le stress

Certains aspects du domaine de la santé psychique ressortent de l'analyse. Ainsi, 10 % des préoccupations de la population sont liées au stress. Les acteurs relatent des inquiétudes liées à la lassitude de voir aboutir le projet en question : *« ...quand ça fait vingt-cinq ans que vous demandez qu'on organise un réseau routier comme du monde dans cette région, pas juste pour le sud mais même pour le nord et qu'il ne se fait rien... »* (Marc Cavalier, #93, 20 mars 1995, paragraphe 1513). Cette préoccupation est l'une des conséquences de la lenteur de la procédure vers l'autorisation du projet (certains projets on été annoncés il y a 20 ou 30 ans).

E) La sécurité du quartier

La sécurité du quartier regroupe 15 % des préoccupations liées à la santé associées aux projets du MTQ; 12 % pour les projets d'Hydro-Québec. En ce qui a trait aux projets routiers, la population désire obtenir plus d'information sur la variation du taux de criminalité liée au rapprochement de la route ou à son éloignement : « ...j'ai déjà habité à côté d'un boulevard, je me suis fait cambrioler trois fois et c'est la raison pour laquelle j'ai déménagé, d'ailleurs. » M. Jacques Sibille, #93, 28 mars (pm) 1995, paragraphe 1905); « ...nous sommes deux femmes ...il arrive fréquemment que nous devons terminer notre quart de travail tard le soir. Advenant une panne automobile, le trafic routier pour obtenir un dépannage mécanique ou autre serait inexistant, car la portion de cette route serait seulement empruntée par nous deux ce qui nous amènerait du stress, de l'insécurité, etc. » (Mme Thériault, #125, 17 novembre 1998, paragraphe 172).

La sécurité du quartier concerne également la stabilité du patrimoine bâti. Ainsi, certains résidants sont préoccupés par la modification des sols avoisinants leurs domiciles. Ils craignent que cela mette en péril la stabilité des constructions : « ...le sol se compose principalement d'argile, comme on le sait...[les travaux sont] susceptibles de développer des mouvements de terrain qui dans certaines circonstances peuvent dégénérer en coulées argileuses. » (Serge Benoît, #93, 28 mars (soir) 1995, paragraphe 540).

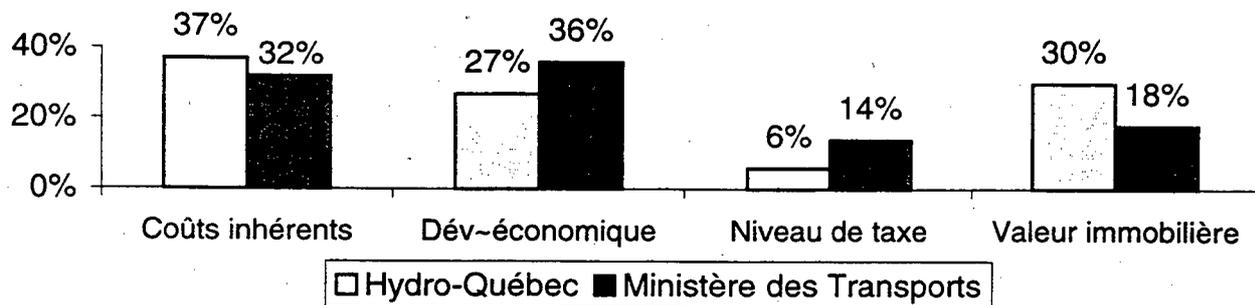
Globalement, les préoccupations soulevées par la population au sujet des impacts sur la santé suggèrent que le MTQ pourrait ajouter dans ses études d'impacts des précisions :

- * sur la qualité de l'air avant et après le projet;
- * sur la méthodologie des calculs liés aux impacts sonores;
- * sur les impacts visuels en favorisant les simulations visuelles informatisées.

2--- Effets sur la vie économique

Les impacts économiques préoccupent 30 % des acteurs. Leurs préoccupations concernent les impacts du projet sur leur niveau de taxe, le développement économique de leur région, le coût du projet pour la société en générale ainsi que les effets sur la valeur immobilière.

Les impacts liés à l'économie



Source: Tremblay, M.-C., 2001, Analyse des transcriptions d'audiences publiques du BAPE 1995-2000

A) Les coûts inhérents à la société

32 % des préoccupations économiques concernent les coûts engendrés pour l'ensemble de la société par les projets d'infrastructures routières²⁶. La population se demande si dans la conjoncture économique actuelle, le fait d'investir des millions pour la construction d'une infrastructure routière est une façon de dilapider de l'argent ou s'agit-il au contraire d'une dépense justifiée : « *Par ailleurs, nous allons nous attarder surtout sur l'impact relatif aux finances publiques et au contexte des compressions budgétaires gouvernementales qui sont à considérer dans une perspective de développement durable et de choix collectif...* » (Normand Parisien, #122, 8 octobre 1998, paragraphe 1133); « *...n'y aurait-il pas des dossiers plus urgents dont cet investissement-là pourrait profiter et rapporterait sûrement davantage...* » (Jérôme Vaillancourt, #125, 17 novembre 1998, paragraphe 426). La population locale s'informe également des coûts inhérents à chacune des

²⁶ Lorsqu'il s'agit des projets d'Hydro-Québec, il s'agit de 37% des appréhensions.

options analysées : « ...*la ventilation des coûts qui sont passés de cinq millions en dollars 94, en dollars 96, c'est un peu plus, mais pouvons-nous avoir la ventilation des coûts de ce projet de cinq point vingt et un (5,21) kilomètres...* » (Robert Chapdelaine, # 101, 17 novembre 1995, paragraphe 1180).

B) La valeur immobilière

Les préoccupations envers la valeur immobilière concernent davantage les projets d'Hydro-Québec (30% des questions liées à l'économie) que ceux relevant du MTQ (18%). Une situation qui s'explique vu l'importance accordée à la pollution visuelle dans les cas des projets hydroélectriques ainsi qu'au fait que le paysage ajouterait une plus-value au patrimoine bâti. La population s'inquiète alors d'éventuelles difficultés à vendre leur propriété. Les propriétaires sont également inquiets de l'éventuelle diminution de leurs actifs en cas de baisse de la valeur immobilière : « *Pour terminer, donc, l'implantation de la ligne contribuerait à diminuer le potentiel récréo-touristique et de villégiature de la propriété et créerait certes une dépréciation sur la valeur foncière...* » (René Girard, #148, 14 novembre 2000, paragraphe 168).

C) Le développement économique

Les acteurs se préoccupent du développement économique dans une proportion de 36 % pour les projets du MTQ et de 27 % pour ceux relevant d'Hydro-Québec. Au niveau des infrastructures routières, le développement économique devient un enjeu politique, ce qui crée des affrontements entre les groupes en faveur ou en défaveur du projet. Certains ne croient pas que l'infrastructure contribuera au développement économique. D'autres, par contre, estiment que l'infrastructure aidera le commerce et l'industrie : « *Je suis en affaire à Brossard depuis six années. En tant qu'entrepreneur, tout projet qui favorise le développement de ma ville m'intéresse parce que la croissance de mon entreprise est directement liée à celle de Brossard.* » (Claude Poirier, #135, 18 mai 1999, par 1823).

D) Le niveau de taxe

Dans le domaine de l'économie, les préoccupations concernant le niveau de taxation représentent 6 % des préoccupations liées aux projets d'Hydro-Québec et 14 % pour les projets relevant du MTQ. Les résidents et les commerçants s'interrogent sur le report possible de certains frais aux municipalités se traduisant donc par une hausse de leur compte de taxes : « *J'aimerais savoir : est-ce les riverains qui paieront pour l'entretien du boulevard et certains de ses coûts de construction de la même façon que la ville a imputé à une partie des résidents de la rue Poullart ...en invoquant la clause riveraine?* » (Gino Monteforte, #93, 28 mars (soir) 1995, paragraphe 356). Il s'agit de préoccupations qui concernent les municipalités et non le MTQ.

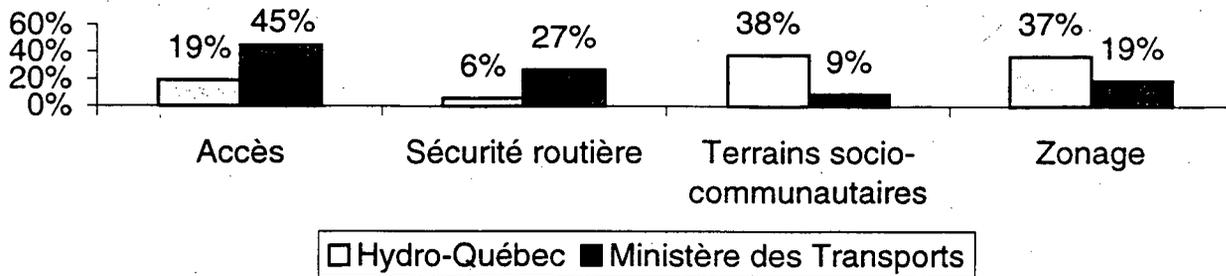
Pour clore cette section liée aux préoccupations des acteurs touchant l'économie, les études d'impacts gagneraient en plus-value si certaines questions étaient abordés, par exemple :

- * la variation de la valeur immobilière;
- * le développement économique des régions en lien avec la présence de nouvelles infrastructures routières;
- * les sources de financement du projet.

3--- Effets sur l'aménagement du territoire

27 % des interrogations concernant les impacts dans son ensemble sont liées à l'aménagement du territoire. L'aménagement touche directement l'organisation et l'utilisation du territoire par la population. Ce thème se divise en quatre sous-thèmes : l'accès au territoire, la sécurité routière, le zonage et les terrains socio-communautaires.

Les impacts liés à l'aménagement du territoire



Source: Tremblay, M.-C., 2001, Analyse des transcriptions d'audiences publiques du BAPE 1995-2000

A) L'accès

Dans le cadre des projets d'infrastructures routières ²⁷, la question des accès est une préoccupation majeure (45 % des interrogations liées à l'aménagement du territoire). La modification de l'accès physique aux domiciles et aux services pendant et après la période de travaux est la préoccupation première au niveau des projets d'infrastructures : « *Actuellement, on a de la difficulté des fois à sortir et rentrer dans les commerces riverains...Est-ce que le ministère des Transports dans sa programmation a prévu, avec l'arrivée de l'autoroute, augmenter ou au moins ajuster la circulation...* » (Rytis-Yves Bulota, #122, 11 septembre 1998, paragraphe 1189).

B) Le zonage

Les projets autoroutiers ou hydroélectriques ne sont pas sans provoquer des modifications au zonage. Il s'agit d'une question qui préoccupe les populations locales (37 % dans le cas des projets hydroélectriques et 19 % pour les projets routiers). Les préoccupations concernent les changements possibles au niveau du zonage avant et après la réalisation des projets. Ces changements causent des appréhensions, particulièrement auprès des résidents : « *Alors pour enchaîner un peu la discussion sur le territoire agricole, ça serait peut-être utile aussi d'avoir la décision par laquelle le secteur L a*

²⁷ Dans le cadre des projets hydroélectriques, l'accès ne représente que 19 % des préoccupations.

été soustrait de la zone agricole. » (John Burcombe, #135, 17 mai 1999, paragraphe 1953). Certains reprochent le fait que le projet n'ait pas été prévu à l'époque du premier zonage, moment où il aurait été possible de réaliser une zone tampon. Enfin, la population est inquiète de la conservation des endroits zonés « parcs » et « espaces verts ».

C) Les terrains socio-communautaires

Dans la continuité des questions sur le zonage, de nombreuses préoccupations liées aux terrains socio-communautaires (c'est-à-dire les parcs, les pistes cyclables, les boisés, etc) ont été répertoriées. Au niveau des projets relevant d'Hydro-Québec, ce sont 38 % des interrogations qui y sont attachées. L'inquiétude est grande, car elle est liée à la crainte des effets nocifs pour la santé provenant des champs électromagnétiques. Pour les projets routiers, l'inquiétude est beaucoup moins prononcée puisque seulement 9 % des préoccupations sont liées à ce domaine. Les questions sont surtout de l'ordre des prévisions du MTQ pour la conservation ou la création de terrains de loisirs : *«...mais est-ce que vous avez prévu dans l'aménagement du territoire des infrastructures secondaires ou des prévisions récréo-touristiques qui se collaient avec ce choix-là?»* (Marie-Louise Roy, commissaire, #122, 8 octobre 1998, paragraphe 1666).

D) La sécurité routière

27 % des préoccupations liées aux effets sur l'aménagement du territoire des projets d'infrastructures routières concernent la sécurité routière. La population démontre un désir de connaître l'impact du projet sur le nombre d'accidents et d'incidents liés à la route : *« Ma première question : quel serait l'impact que le boulevard aurait sur les élèves de la polyvalente de l'Érablière, compte tenu que 38 % de la population sont des enfants en bas de dix-huit (18) ans? »* (Louise Ricard, # 93, 23 mars 1995, paragraphe 417). De façon plus précise, les interrogations touchent la conduite sur les

routes, c'est-à-dire la vitesse, l'intensité d'une pente, l'angle des courbes ou le partage de la route entre les véhicules, les piétons et les cyclistes.

Globalement, des ajouts aux études d'impacts concernant l'aménagement du territoire faciliteraient l'inclusion des préoccupations de la population par :

- * l'utilisation des cartes de zonages les plus récentes;
- * des simulations sur la sécurité;
- * des mesures compensatoires pour les individus ayant des difficultés à accéder à leur domicile ou aux services;
- * des précisions du MTQ sur l'utilisation ou le changement de vocation de terrains socio-communautaires.

4--- Les effets sur le sentiment d'appartenance

Les questions liées aux « sentiment d'appartenance de la population » traitent de la cohésion du milieu, de son potentiel historique et archéologique. Le sentiment d'appartenance est une problématique de faible occurrence. Ce thème n'est répertorié que pour 2 % des préoccupations.

A) Cohésion du milieu

Malgré la faible occurrence des préoccupations à l'égard du sentiment d'appartenance, la cohésion du milieu représente tout de même 57 % des interrogations dans le cadre d'infrastructures routières et 74 % pour les projets hydroélectriques. La question de cohésion rejoint les préoccupations liées aux rencontres avec le voisinage telles que l'augmentation de la distance entre les voisins ainsi que les questions liées aux terres ancestrales : « ...il y en a d'autres espèces aussi en voie de disparition, que je pense que beaucoup de monde ont oublié : la ferme familiale. » (Carol Sabourin, #114, 14 mai (soir) 1997, paragraphe 2193).

B) Le potentiel archéo-historique

Le potentiel archéo-historique figure parmi les interrogations liées au sentiment d'appartenance dans 43 % des projets du MTQ et 26 % des projets hydroélectriques. La principale préoccupation liée à l'archéologie au niveau des projets routiers est de savoir si une attention a été portée au sujet : « *Est-ce qu'on a fait les recherches archéologiques, quoi?* » (Gilbert Beaulieu, #135, 20 mai 1999, paragraphe 748). Au niveau historique, la population désire savoir si le promoteur a déterminé la meilleure façon de réaliser le projet afin de limiter les impacts au niveau du patrimoine historique.

5--- Les effets sur le milieu biophysique

Le milieu biophysique est une thématique largement étayée dans les études d'impacts. Seulement 4 % de l'ensemble des préoccupations soulevé lors des audiences publiques sont liées aux impacts concernant cet aspect ²⁸.

6.2.3 Les mesures d'atténuation

Les mesures d'atténuation présentées par les promoteurs fournissent à ces derniers plusieurs possibilités facilitant l'acceptation de leur projet auprès du public. Les mesures d'atténuation réfèrent à la compensation monétaire, à l'expropriation, à l'aménagement ou le réaménagement d'un terrain, aux ouvertures dans un terre-plein pour faciliter l'accès à un commerce, aux permis d'affichages spéciaux, aux murs antibruits, aux reconstitutions d'habitats fauniques, pour n'en nommer que quelques-unes. La plupart des mesures d'atténuation visent à réduire les impacts négatifs créés par les projets d'infrastructures. Les mesures d'atténuations représentent 10 % des appréhensions de l'ensemble des préoccupations notées dans les transcriptions des

²⁸ L'attrait de ce thème pour le sujet de cette étude n'étant pas très révélateur des préoccupations sociales, son étude ne sera pas poussée plus loin.

audiences publiques du BAPE. Les mesures d'atténuation concernent l'expropriation (23 % des situations) et l'application de mesures compensatoires spécifiques (77 % des situations). À la différence des données recueillies concernant les interrogations face aux projets et aux impacts, les préoccupations à l'égard des mesures d'atténuation sont soulevées essentiellement par la population. Les commissaires du BAPE n'ont que peu de questions à ce sujet.

A) Les mesures compensatoires spécifiques

Les mesures compensatoires spécifiques comportent plusieurs volets qui traduisent les préoccupations de la population. L'esthétisme, l'efficacité, la perte de luminosité et la chaleur sont autant d'éléments problématiques qui préoccupent les acteurs par rapport aux écrans antibruit. Dans les cas de projets autoroutiers avec terre-plein, la population veut s'assurer du maintien de l'accessibilité à leur domicile et aux services. La façon de déterminer qui sera dédommagé et qui ne le sera pas est un autre exemple de préoccupations. De plus, plusieurs participants aux audiences publiques du BAPE suggèrent de légers déplacements de trajet afin qu'eux-mêmes en soient accommodés : « *J'aimerais savoir si la Ville de Jonquière accepterait une légère modification de tracé, pour mes lots 27 et 28?* » (Luc Lapointe, # 125, 19 novembre (soir) 1998, paragraphe 84).

B) L'expropriation

Au niveau de l'expropriation, plusieurs préoccupations se résolvent par la diffusion de la brochure « *Acquisition d'immeuble à des fins gouvernementale* » du MTQ. Toutefois, celles qui demeurent ont trait au montant qui sera attribué; certains manifestent catégoriquement leurs refus d'être expropriés, et d'autres, au contraire, le désire de l'être.

Il ressort que les questions sur l'expropriation sont du domaine du cas par cas. Les interrogations seront donc facilement calmées par des rencontres entre un

représentant du MTQ et les membres de chacun des foyers touchés. Une bonne connaissance des dossiers sera alors nécessaire pour répondre à des questions précises concernant chacun des cas. Un constat s'impose à la lecture des transcriptions des audiences publiques, il apparaît que les résidents limitrophes de la zone d'expropriation désirent avoir plus d'informations sur les règles régissant leur non-expropriation.

Pour ce qui est du domaine des mesures d'atténuation, le Ministère pourrait pour favoriser l'acceptation d'un projet autoroutier :

- * Rencontrer autant les expropriés que ceux qui demeureront sur place afin de calmer les inquiétudes de ces derniers;
- * Compléter la brochure « Mieux s'entendre avec le bruit routier » avec des informations sur les murs antibruit, la chaleur, la qualité de l'air (...).

Les préoccupations concernant les mesures d'atténuation ne constituent pas un enjeu majeur pour le MTQ. La population semble d'ailleurs réceptive aux efforts investis dans la recherche de compromis par le Ministère.

7. Conclusion

Ainsi, l'analyse de contenu réalisée dans le cadre de cette étude a permis d'identifier certaines lacunes des projets d'infrastructures routières du MTQ et des projets d'infrastructures hydroélectriques au plan des impacts sociaux. Les préoccupations associées aux projets et aux impacts nécessiteraient une attention particulière de la part du MTQ. Ainsi, les principaux éléments à retenir sont l'intégration des préoccupations des populations locales dans l'élaboration des raisons d'être du projet et l'approfondissement de la section de l'étude d'impact concernant les impacts sur la qualité de vie (principalement la santé et l'économie). Au niveau spatial, c'est l'utilisation du territoire qui constitue la principale lacune dans la mesure où les infrastructures nouvelles modifient les conditions d'accès et de déplacement. Ces éléments sont les principales lacunes identifiées dans l'analyse de contenu des transcriptions des audiences publiques du BAPE. Quant aux mesures d'atténuation, elles ne constituent pas un enjeu majeur pour le MTQ. Ce bagage peut aider à faciliter l'acceptation des projets mis en marche par le ministère des Transports et Hydro-Québec devant la population. La *Loi sur la qualité de l'environnement*, en obligeant la tenue d'une consultation publique, suggère la nécessité de faire ressortir les préoccupations sociales dès l'étude d'impact même si aucun élément du cadre législatif oblige à traiter des impacts sociaux contrairement aux lois régissant le patrimoine archéologique par exemple.

L'analyse des transcriptions des audiences publiques met à jour la reconnaissance des initiatives du ministère des Transports pour faciliter l'acceptation des projets dans la population. De plus, auprès de la population, le vocabulaire employé lors des demandes d'audiences est souvent tiré à même l'étude d'impact des promoteurs. La population participante aux audiences publiques est donc déjà accoutumée au vocabulaire lié aux questions de faisabilité technique, de pollution sonore, de vibration, d'expropriation, etc. De plus, les brochures concernant le niveau sonore et l'expropriation étant largement diffusées permettent de faciliter le contact avec la population.

L'analyse de contenu a permis également de faire valoir que le MTQ a, dans les projets présentés entre 1995 et 2000, amélioré ses études d'impacts, puisque l'acceptation des projets par le public se fait plus facilement. À la lumière de l'analyse de contenu des audiences publiques, il ressort que les mesures d'atténuation, la justification du projet, les questions de faisabilité technique sont, entre autres, des domaines où le MTQ est très performant.

La présente étude permet de situer les principales lacunes des études d'impacts du MTQ. Essentiellement, elles sont liées aux effets de la proximité de la route ainsi qu'à l'intégration et à la prise en compte des populations locales dans le processus décisionnel. De plus, l'occurrence des préoccupations de la population sous-entend que les priorités de la population suivent les tendances de la société en général. Ainsi, de plus en plus les questions concernant le paysage sont soulevées dans le discours social, ce qui se reflète sur l'occurrence de cette question dans les audiences publiques depuis 1999.

Finalement, il ressort que les citoyens désirent être impliqués davantage dans les décisions impliquant leur entourage immédiat. D'ailleurs, un commissaire du BAPE (Delisle; 1994) suggère de vérifier si la présence de « Comités conseils » formés à l'intérieur des populations locales permettrait au public de se sentir plus impliqué et, de ce fait, favoriserait l'acceptation des projets. Au terme de cette étude, il semble que ce soit une solution logique où tous les acteurs pourraient s'entendre sur la façon de réaliser les projets.

8-Bibliographie

Les projets à l'étude

1. BAPE, Rapport d'enquête et de médiation # 91, *Réaménagement de la route 337 de l'autoroute 640 au chemin Martin-Newton*, transcriptions des audiences du 30 et 31 mars 1995
2. BAPE, Rapport d'enquête et d'audience publique #93, *Projet de construction du Boulevard La Vérendrye entre l'autoroute 50 et le pont Alonzo-Wright à Gatineau*, transcriptions des audiences du 20-22-23-27 et 28 (2²⁹) mars 1995
3. BAPE, Rapport d'enquête et de médiation #97, *Projet de construction de bretelles d'accès à l'autoroute 15, kilomètre 41, et d'une voie de desserte sud*, 1995
4. BAPE, Rapport d'enquête #101, *Projet d'amélioration de la route 132 à Pointe - au - père*, transcriptions des audiences du 17 et du 29 novembre 1995
5. BAPE, Rapport d'enquête et d'audience publique # 104, *Amélioration de la route 132 à Pointe - au - père*, transcriptions des audiences du 7-8-9 et 10 mai et du 11 au 13(2) juin 1996
6. BAPE, Rapport d'enquête et d'audience publique #107, *Projet de ligne Duvernay -Anjou à 315 kV*, Transcriptions des audiences du 13-14 (2)-15 (2)-16 (2) mai et 18 (2)-19 (2) et 20 juin 1996
7. BAPE, Rapport d'enquête et d'audience publique #114, *Liaison routière Lachute - Masson, autoroute 50*, transcription des audiences du 14-15-17 avril et du 13 (2) -14 (soir) -15 mai 1997
8. BAPE, Rapport d'enquête et d'audience publique #122, *Prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20, dans la MRC de Vaudreuil - Soulanges*, transcription des audiences du 8 au 11 septembre et du 8 au 10 octobre 1998
9. BAPE, Rapport d'enquête et d'audience publique #125, *Projet d'amélioration de la liaison routière entre Jonquière et St-Bruno*, transcriptions des audiences du 17-18 (2)-19(2) novembre et du 15-16 (2) et 17 décembre 1998
10. BAPE, Rapport d'enquête et de médiation #131, *Réaménagement de la route 138, section des courbes du lac des Îles, à Godbout*, 1998

²⁹ Une l'après-midi et une le soir

11. BAPE, Rapport d'enquête et d'audience publique #135, Élargissement et construction de boulevards à Brossard, Transcriptions des audiences du 17 au 20 mai et du 16-17(2) juin 1999
12. BAPE, Rapport d'enquête et d'audience publique #144, Ligne à 735 kV Saint-Césaire -Hertel et poste de la Montérégie, transcription des audiences du 28-29(2) et 30(2) août et 25 au 27 septembre 2000
13. BAPE, Rapport d'enquête et d'audience publique #148, Projet de ligne à 315 kV Grand -Brûlé – Vignan par Hydro-Québec, transcription des audiences du 10-11 (2)-12 (2)-16 au 19 octobre et 13 –14-15-16 (2) novembre 2000

Adresses Internet

Le Bureau des audiences publiques
www.bape.gouv.qc.ca

Le ministère de l'environnement
<http://www.menv.gouv.qc.ca/>

Santé Canada
<http://www.hc-sc.gc.ca/>

L'agence canadienne d'évaluation environnementale
www.ceaa.gc.ca

Transports 2000
www.consommateur.qc.ca/t2000/29.htm

Les articles

Angers, Maurice, 1996, *Initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines*, Les éditions CEC, Montréal.

Bape, 1995, *L'évaluation environnementale : une vision sociale*, Collection « Nouvelles Pistes » # 2.

Charest, Paul, 1993, *Les aspects sociaux de l'évaluation environnementale*, Collection Environnement, volume 15, Association des biologistes du Québec.

Delisle, André, 1994, *Les craintes des populations : Réalités sociales mesurables et valables*, dans le cadre des Conférences Hydro-Québec – UQAM sur le thème « Environnement : MYTHES ET RÉALITÉS », Montréal.

Gagnon, Christiane, 1994, *Évaluation des impacts sociaux : vers un développement viable?*, Groupe de recherche et d'intervention régionales, **Collection du développement régional**, Université du Québec à Chicoutimi.

Ministère de l'Environnement et de la Faune, 1998, *L'évaluation environnementale au Québec, Procédure applicable au Québec méridional*, Direction générale du développement durable.

Les brochures du ministère des Transports

Ministère des Transports, 2000, *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, Québec.

Ministère des Transports, 2000, *Acquisition d'immeuble à des fins gouvernementales*, Québec.

Annexes

Annexe 1

Définitions des sous-thèmes pour l'utilisation de Nud*ist N'vivo

Projet

Raison d'être

- Justification :** Les questions qui cherchent à éclaircir si les raisons évoquées justifient ou non le projet.
- Analyse de variantes :** Les préoccupations liées aux divers tracés proposés et surtout au tracé qui cause le moins d'impacts.
- Méthodologie du promoteur :** Les questions reliées aux méthodes employées par le promoteur.
- Cas antécédents - suivi :** Les préoccupations liées aux performances enregistrées lors de constructions antécédentes similaires. Également, les préoccupations de la population face aux mesures de suivi.
- Relation entre le promoteur et la population :** Les préoccupations qui concernent les communications et le poids décisionnel entre les promoteurs et les populations locales.

Faisabilité technique

- Avis d'expert :** Les questions précises et les demandes de contre-expertise se retrouvent rassemblées dans ce sous thème.
- Détail technique :** Les détails techniques regroupent toutes les questions relatives à la façon de

réaliser les projets ou sur des sections du projet.

Échéancier :

Touche les préoccupations liées à la durée des travaux.

Norme :

Se rapporte aux lois et aux règles entourant la construction, le suivi, les impacts...

Impacts

Économie

Coûts inhérents :

Préoccupations liées aux coûts du projet et à la répartition des coûts dans la société.

Valeur immobilière :

Préoccupations liées à la variation de la valeur du patrimoine bâti suite aux travaux.

Développement économique :

Rassemble toutes les questions liées au développement économique tels que les pertes d'emplois, la plus grande facilité d'accès aux commerces et industries

Taxation :

Préoccupations liées aux coûts qui seront projetés sur la communauté.

Aménagement du territoire

Accès :

Préoccupations qui se rattachent aux modifications pouvant être engendrées par le projet au niveau de l'accessibilité du territoire.

Terrain socio-communautaire :

Traite de la conservation ou de la création de lieux pour pratiquer des loisirs et des sports, parcs, boisés.

Zonage : concerne les questions reliées aux activités et fonction de la ville.

Sécurité routière : Préoccupations liées à la sécurité sur l'axe routier à l'étude.

Santé de la population

Pollution : Ce sous-thème englobe les questions liées aux vibrations et la pollution visuelle ou sonore entraînée par le rejet de monoxyde de carbone et de l'émission de champs magnétique.

Stress : Les questions liées aux inquiétudes et aux craintes inhérentes à chacune des étapes du projet.

Sécurité civile : Toutes les préoccupations liées à la dégradation de la sécurité provoqué par les changements du milieu.

Sonore : Ce sous-thème concerne les impacts liés aux bruits de la circulation et des lignes de transport hydroélectrique.

Visuel : Préoccupations liées au modification au niveau du paysage suite à la réalisation du projet.

Milieu biophysique

Environnement naturel : Préoccupations liées à la faune, la flore et aux cours d'eau.

Sentiment d'appartenance

Potentiel archéo-historique : Préoccupations liées à la conservation du patrimoine historique et archéologique.

Cohésion :

Traite de l'attachement des résidents à leur milieu pour des raisons telles que l'âge du domicile, les voisins, la famille...

Mesure d'atténuation

Atténuation :

Toutes les préoccupations liées aux mesures visant à réduire les impacts du projet comme les compensations monétaires, les murs antibruit...

Expropriation :

Inclut toutes les questions et commentaires concernant l'expropriation, c'est-à-dire l'achat par le promoteur des terrains nécessaires aux projets.

Annexe 2

Les pourcentages et les chiffres absolus

Projet	H-Q		MTQ	
	Nombre absolu	%	Nombre absolu	%
Faisabilité	326	33%	279	36%
Justification	660	67%	499	64%
	986	100%	778	100%
Impact				
Économie	158	29%	266	29%
Aménagement du territoire	63	11%	333	36%
Santé de la population	236	43%	202	22%
Sentiment d'appartenance	23	4%	54	6%
Milieu biophysique	70	13%	66	7%
	550	100%	923	100%
Atténuation	119	100%	252	100%

Résultats combinés

Projet				
Faisabilité	605	34%	17%	
Justification	1159	66%	32%	
	1764	100%		49%
Impact				
Économie	438	30%	12%	
Aménagement du territoire	398	27%	11%	
Santé de la population	424	29%	12%	
Sentiment d'appartenance	77	5%	2%	
Milieu biophysique	136	9%	4%	
	1473			41%
Atténuation				
Atténuation	286	77%	8%	
Expropriation	85	23%	2%	
	371	100%		10%
N totale de cas	3617		100%	100%

La raison d'être du projet

document	Analyse de variante	Cas antécédents	Justification	Méthodologie du promoteur	Relation population
#148 - 10 octobre 2000	8	0	4	7	7
#148 - 11 octobre (pm) 2000	4	4	1	12	0
#148 - 11 octobre (soir) 2000	2	9	0	5	1
#148 - 12 octobre (pm) 2000	2	4	4	10	4
#148 - 12 octobre (soir) 2000	4	1	2	11	1
#148 - 16 octobre 2000	5	3	6	7	9
#148 - 17 octobre 2000	1	6	1	9	4
#148 - 18 octobre 2000	3	9	2	10	7
#148 - 19 octobre 2000	7	1	3	4	1
#148 - 13 novembre 2000	0	1	1	2	1
#148 - 14 novembre 2000	0	0	1	0	0
#148 - 15 novembre 2000	3	0	0	0	3
#148 - 16 novembre (pm) 2000	1	2	2	0	1
#148 - 16 novembre (soir) 2000	2	1	1	2	1
#144 - 28 août 2000	7	3	2	8	13
#144 - 29 août (pm) 2000	7	12	14	9	6
#144 - 29 août (soir) 2000	7	6	6	14	11
#144 - 30 août (pm) 2000	4	3	5	14	5
#144 - 30 août (soir) 2000	1	2	0	10	3
#144 - 25 septembre 2000	0	2	6	0	2
#144 - 26 septembre 2000	5	0	7	1	7
#144 - 27 septembre 2000	3	2	6	0	8
#107 - 13 mai 1996	2	6	13	4	5
#107 - 14 mai (pm) 1996	3	6	1	7	9
#107 - 14 mai (soir) 1996	2	6	8	5	13
#107 - 15 mai (pm) 1996	0	5	1	1	0
#107 - 15 mai (soir) 1996	0	7	1	3	12
#107 - 16 mai (pm) 1996	1	14	3	4	2
#107 - 16 mai (soir) 1996	9	16	5	11	8
#107 - 18 juin (pm) 1996	1	4	3	1	0
#107 - 18 juin (soir) 1996	0	0	1	0	0
#107 - 19 juin (pm) 1996	0	0	0	0	1
#107 - 19 juin (soir) 1996	0	0	3	1	1
#107 - 20 juin 1996	0	1	2	1	4
#114 - 14 avril 1997	1	2	2	3	1
#114 - 15 avril 1997	0	1	2	1	3
#114 - 17 avril 1997	4	3	3	3	1
#114 - 13 mai 1997	1	0	1	0	0
#114 - 14 mai (soir) 1997	1	2	2	0	2
#114 - 15 mai 1997	3	1	2	2	1

La raison d'être du projet

document	Analyse de variante	Cas antécédents	Justification	Méthodologie du promoteur	Relation population
# 104 - 8 mai 1996	3	8	2	2	4
# 104 - 9 mai 1996	4	4	1	9	0
# 104 -10 mai 1996	3	9	4	5	4
# 104 -11 juin 1996	0	0	2	0	1
# 104 -12 juin 1996	0	0	0	0	0
# 104 -13 juin 1996	1	0	3	0	0
#114 - 13 mai 1997	6	2	2	1	5
#93 - 20 mars 1995	2	3	3	4	10
#93 - 22 mars 1995	3	1	1	3	7
#93 - 23 mars 1995	2	13	1	4	0
#93 - 27 mars 1995	4	6	1	13	2
#93 - 28 mars (pm) 1995	0	3	0	9	1
#93 - 28 mars (soir) 1995	3	8	1	10	4
#97 1995	2	0	4	0	3
#131 1998	0	0	0	0	0
#122 - 8 septembre 1998	4	0	1	3	0
#122 - 9 septembre 1998	1	2	0	4	1
#122 - 10 septembre 1998	0	1	0	2	0
#122 - 11 septembre 1998	7	0	5	10	4
#122 - 8 octobre 1998	2	1	2	0	1
#122 - 10 octobre 1998	0	1	1	0	0
#91- 30 mars 1995	0	0	1	0	3
#91 -31 mars 1995	0	0	1	0	0
#101 - 17 novembre 1995	0	0	0	0	3
#101 - 29 novembre 1995	2	3	5	0	9
#125 - 17 novembre 1998	0	3	4	2	2
#125 - 18 novembre (pm) 1998	2	1	8	0	0
#125 - 18 novembre (soir) 1998	2	3	3	4	10
#125 - 19 novembre (pm) 1998	1	2	5	4	3
#125 - 19 novembre (soir) 1998	2	1	1	2	2
#125 - 15 décembre 1998	0	0	1	1	2
#125 - 16 décembre (pm) 1998	0	0	0	0	0
#125 - 16 décembre (soir) 1998	0	1	0	0	0
#125 - 17 décembre 1998	0	0	0	0	0
# 135- 17 mai 1999	2	1	2	1	1
# 135- 18 mai 1999	3	5	3	1	1
# 135- 19 mai 1999	1	6	1	1	3
# 135- 20 mai 1999	5	2	2	3	6
#135 -16 juin 1999	0	1	3	0	0
#135 -17 juin (pm) 1999	0	0	0	0	1
#135 -17 juin (soir) 1999	0	0	2	0	2
Total	173	243	215	281	256

Faisabilité technique

document	Avis d'expert	Détail technique	Échéancier	Norme
#91- 30 mars 1995	0	0	1	2
#91 -31 mars 1995	1	0	1	0
# 135- 17 mai 1999	0	3	2	2
# 135- 18 mai 1999	2	5	1	3
# 135- 19 mai 1999	1	5	0	1
# 135- 20 mai 1999	0	4	4	2
#135 -16 juin 1999	0	0	0	1
#135 -17 juin (pm) 1999	0	0	0	0
#135 -17 juin (soir) 1999	0	0	0	0
#125 - 17 novembre 1998	0	7	0	0
#125 - 18 novembre (pm) 1998	1	9	1	3
#125 - 18 novembre (soir) 1998	4	7	1	4
#125 - 19 novembre (pm) 1998	1	3	0	1
#125 - 19 novembre (soir) 1998	1	4	0	2
#125 - 15 décembre 1998	1	1	0	0
#125 - 16 décembre (pm) 1998	0	0	0	0
#125 - 16 décembre (soir) 1998	0	0	0	0
#125 - 17 décembre 1998	0	0	0	0
#101 - 17 novembre 1995	1	0	0	0
#101 - 29 novembre 1995	0	0	0	0
#122 - 8 septembre 1998	0	5	0	0
#122 - 9 septembre 1998	3	5	0	0
#122 - 10 septembre 1998	0	6	0	2
#122 - 11 septembre 1998	1	8	0	3
#122 - 8 octobre 1998	0	0	0	0
#122 - 10 octobre 1998	0	0	0	0
#114 - 14 avril 1997	1	2	1	0
#114 - 15 avril 1997	0	0	1	0
#114 - 17 avril 1997	2	4	1	2
#114 - 13 mai 1997	0	0	0	0
#114 - 14 mai (pm) 1997	0	0	0	0
#114 - 14 mai (soir) 1997	0	0	0	0
#114 - 15 mai 1997	0	0	0	0
# 104 - 7 mai 1996	2	11	3	1
# 104 - 8 mai 1996	0	5	0	2
# 104 - 9 mai 1996	0	2	1	4
# 104 -10 mai 1996	5	22	3	4
# 104 -11 juin 1996	0	0	0	1
# 104 -12 juin 1996	0	0	0	0
# 104 -13 juin 1996	1	0	0	0
#93 - 20 mars 1995	0	3	1	0
#93 - 22 mars 1995	0	5	0	1

document	Faisabilité technique			
	Avis d'expert	Détail technique	Échéancier	Norme
#93 - 27 mars 1995	5	15	0	2
#93 - 28 mars (pm) 1995	1	11	0	1
#93 - 28 mars (soir) 1995	0	15	1	1
#97 1995	0	0	0	0
#131 1998	0	0	0	0
#148 - 10 octobre 2000	2	5	0	1
#148 - 11 octobre (pm) 2000	5	9	2	5
#148 - 11 octobre (soir) 2000	5	10	0	5
#148 - 12 octobre (pm) 2000	1	6	0	0
#148 - 12 octobre (soir) 2000	1	16	1	1
#148 - 16 octobre 2000	5	11	0	0
#148 - 17 octobre 2000	2	16	0	0
#148 - 18 octobre 2000	1	10	0	3
#148 - 19 octobre 2000	1	3	0	1
#148 - 13 novembre 2000	0	1	0	0
#148 - 14 novembre 2000	0	0	0	0
#148 - 15 novembre 2000	0	0	0	1
#148 - 16 novembre (pm) 2000	1	0	0	0
#148 - 16 novembre (soir) 2000	0	0	0	0
#144 - 28 août 2000	2	4	0	3
#144 - 29 août (pm) 2000	3	25	1	1
#144 - 29 août (soir) 2000	1	24	1	6
#144 - 30 août (pm) 2000	3	7	1	2
#144 - 30 août (soir) 2000	6	8	0	3
#144 - 25 septembre 2000	0	0	0	2
#144 - 26 septembre 2000	1	0	0	0
#144 - 27 septembre 2000	1	0	1	1
#107 - 13 mai 1996	2	3	0	0
#107 - 14 mai (pm) 1996	0	3	1	0
#107 - 14 mai (soir) 1996	0	7	1	3
#107 - 15 mai (pm) 1996	4	1	0	4
#107 - 15 mai (soir) 1996	7	9	0	3
#107 - 16 mai (pm) 1996	5	5	0	3
#107 - 16 mai (soir) 1996	3	14	1	1
#107 - 18 juin (pm) 1996	1	3	0	0
#107 - 18 juin (soir) 1996	0	0	0	3
#107 - 19 juin (pm) 1996	0	0	0	0
#107 - 19 juin (soir) 1996	0	0	0	0
#107 - 20 juin 1996	1	0	0	0
Total	101	369	34	100

Milieu biophysique et sentiment d'appartenance

document	Milieu biophysique	Potentiel archéo-historique	Cohésion
#91 -30 mars 1995	0	0	0
#91 -31 mars 1995	0	0	0
# 135- 17 mai 1999	3	0	0
# 135- 18 mai 1999	3	2	1
# 135- 19 mai 1999	1	4	0
# 135- 20 mai 1999	1	2	0
#135 -16 juin 1999	0	1	1
#135 -17 juin (pm) 1999	0	0	0
#135 -17 juin soir 1999	1	1	1
#125 - 17 novembre 1998	0	0	2
#125 - 18 novembre (pm) 1998	0	0	0
#125 - 18 novembre (soir) 1998	0	0	1
#125 - 19 novembre (pm) 1998	0	1	1
#125 - 19 novembre (soir) 1998	1	0	0
#125 - 15 décembre 1998	0	0	0
#125 - 16 décembre (pm) 1998	0	0	0
#125 - 16 décembre (soir) 1998	0	0	0
#125 - 17 décembre 1998	0	0	0
#101 - 17 novembre 1995	0	0	0
#101 - 29 novembre 1995	0	0	4
#122 - 8 septembre 1998	1	0	0
#122 - 9 septembre 1998	4	2	0
#122 - 10 septembre 1998	1	0	0
#122 - 11 septembre 1998	1	0	0
#122 - 8 octobre 1998	5	0	0
#122 - 10 octobre 1998	3	0	0
#148 - 10 octobre 2000	3	0	0
#148 - 11 octobre (pm) 2000	1	0	0
#148 - 11 octobre (soir) 2000	1	0	0
#148 - 12 octobre (pm) 2000	1	0	2
#148 - 12 octobre (soir) 2000	3	0	0
#148 - 16 octobre 2000	3	0	0
#148 - 17 octobre 2000	3	0	0
#148 - 18 octobre 2000	6	0	1
#148 - 19 octobre 2000	1	0	0
#148 - 13 novembre 2000	7	1	3
#148 - 14 novembre 2000	1	0	0
#148 - 15 novembre 2000	5	1	2
#148 - 16 novembre (pm) 2000	0	0	0
#148 - 16 novembre (soir) 2000	1	0	1
#144 - 28 août 2000	0	0	0

Milieu biophysique et sentiment d'appartenance

document	Milieu biophysique	Potentiel archéo~historique	Cohésion
#144 - 29 août (soir) 2000	1	0	0
#144 - 30 août (pm) 2000	2	0	0
#144 - 30 août (soir) 2000	0	0	0
#144 - 25 septembre 2000	2	2	0
#144 - 26 septembre 2000	2	0	2
#144 - 27 septembre 2000	5	1	2
#107 - 13 mai 1996	5	0	0
#107 - 14 mai (pm) 1996	2	0	1
#107 - 14 mai (soir) 1996	0	0	0
#107 - 15 mai (pm) 1996	3	0	0
#107 - 15 mai (soir) 1996	2	0	0
#107 - 16 mai (pm) 1996	1	0	0
#107 - 16 mai (soir) 1996	4	0	1
#107 - 18 juin (pm) 1996	0	0	0
#107 - 18 juin (soir) 1996	0	0	0
#107 - 19 juin (pm) 1996	2	1	2
#107 - 19 juin (soir) 1996	0	0	0
#107 - 20 juin 1996	3	0	0
#114 - 14 avril 1997	5	0	4
#114 - 15 avril 1997	0	0	0
#114 - 17 avril 1997	3	0	1
#114 - 14 mai (pm) 1997	1	0	4
#114 - 14 mai (soir) 1997	0	0	2
#114 - 15 mai 1997	3	1	0
# 104 - 7 mai 1996	0	0	1
# 104 - 8 mai 1996	0	0	1
# 104 - 9 mai 1996	0	0	1
# 104 -10 mai 1996	4	0	0
# 104 -11 juin 1996	0	0	0
# 104 -12 juin 1996	0	0	0
# 104 -13 juin 1996	0	0	1
#114 - 13 mai 1997	1	0	2
#93 - 20 mars 1995	3	0	2
#93 - 22 mars 1995	1	0	0
#93 - 23 mars 1995	0	1	3
#93 - 27 mars 1995	9	0	1
#93 - 28 mars (pm) 1995	3	5	0
#93 - 28 mars (soir) 1995	5	0	0
#97 1995	3	0	0
#131 1998	0	0	0
Total	136	26	51

document	Santé				
	Pollution	Stress	Sécurité	Sonore	Visuel
#91 -30 mars 1995	1	0	0	1	3
#91 -31 mars 1995	0	0	0	0	0
# 135- 17 mai 1999	1	0	0	1	1
# 135- 18 mai 1999	2	0	1	1	1
# 135- 19 mai 1999	3	0	0	0	1
# 135- 20 mai 1999	1	0	0	1	0
# 135- 16 mai 1999	0	1	0	2	0
# 135- 17 juin (pm) 1999	0	0	0	0	0
# 135- 17 juin (soir) 1999	0	1	0	0	0
#125 - 17 novembre 1998	2	1	3	5	0
#125 - 18 novembre (pm) 1998	0	0	0	0	0
#125 - 18 novembre (soir) 1998	0	1	0	6	1
#125 - 19 novembre (pm) 1998	0	0	0	0	0
#125 - 19 novembre (soir) 1998	1	2	0	4	1
#125 - 15 décembre 1998	1	0	0	2	1
#125 - 16 décembre (pm) 1998	0	0	0	0	0
#125 - 16 décembre (soir) 1998	0	0	0	1	0
#125 - 17 décembre 1998	1	0	0	0	1
#101 - 17 novembre 1995	0	0	0	0	0
#101 - 29 novembre 1995	1	3	0	9	0
#122 - 8 septembre 1998	2	0	0	2	0
#122 - 9 septembre 1998	0	0	2	0	1
#122 - 10 septembre 1998	2	0	0	3	0
#122 - 11 septembre 1998	1	0	0	0	0
#122 - 8 octobre 1998	5	0	2	2	1
#122 - 10 octobre 1998	0	0	0	0	0
#148 - 10 octobre 2000	3	0	0	0	4
#148 - 11 octobre (pm) 2000	0	0	0	0	0
#148 - 11 octobre (soir) 2000	4	1	1	0	1
#148 - 12 octobre (pm) 2000	3	0	0	0	2
#148 - 12 octobre (soir) 2000	1	0	1	1	1
#148 - 16 octobre 2000	1	1	0	0	0
#148 - 17 octobre 2000	0	0	0	0	0
#148 - 18 octobre 2000	1	0	1	0	2
#148 - 19 octobre 2000	1	0	1	6	2
#148 - 13 novembre 2000	0	0	0	0	1
#148 - 14 novembre 2000	1	1	0	0	2
#148 - 15 novembre 2000	1	0	0	1	4
#148 - 16 novembre (pm) 2000	0	0	0	1	2
#148 - 16 novembre (soir) 2000	2	0	0	0	0
#144 - 28 août 2000	1	0	0	0	2

document	Santé				
	Pollution	Stress	Sécurité	Sonore	Visuel
#144 - 29 août (soir) 2000	2	0	0	2	2
#144 - 30 août (pm) 2000	1	1	2	0	1
#144 - 30 août (soir) 2000	2	2	2	0	0
#144 - 25 septembre 2000	1	0	0	0	7
#144 - 26 septembre 2000	9	3	4	1	8
#144 - 27 septembre 2000	2	0	2	0	3
#107 - 13 mai 1996	6	1	6	3	5
#107 - 14 mai (pm) 1996	0	0	2	0	0
#107 - 14 mai (soir) 1996	1	1	0	1	1
#107 - 15 mai (pm) 1996	6	2	0	4	0
#107 - 15 mai (soir) 1996	10	3	1	3	2
#107 - 16 mai (pm) 1996	3	0	0	1	0
#107 - 16 mai (soir) 1996	6	1	2	0	3
#107 - 18 juin (pm) 1996	2	2	1	2	2
#107 - 18 juin (soir) 1996	1	0	1	1	0
#107 - 19 juin (pm) 1996	6	2	1	3	6
#107 - 19 juin (soir) 1996	3	1	0	2	4
#107 - 20 juin 1996	2	1	0	1	2
#114 - 14 avril 1997	2	1	1	2	0
#114 - 15 avril 1997	0	0	0	0	0
#114 - 17 avril 1997	0	0	0	0	1
#114 - 14 mai (pm) 1997	1	1	0	0	0
#114 - 14 mai (soir) 1997	0	0	0	0	0
#114 - 15 mai 1997	0	0	0	0	1
# 104 - 7 mai 1996	3	2	2	4	2
# 104 - 8 mai 1996	0	0	0	2	0
# 104 - 9 mai 1996	0	0	3	0	0
# 104 -10 mai 1996	5	1	4	2	0
# 104 -11 juin 1996	0	1	1	1	0
# 104 -12 juin 1996	0	1	1	3	0
# 104 -13 juin 1996	0	1	1	2	2
#114 - 13 mai 1997	1	2	0	2	0
#93 - 20 mars 1995	3	1	2	5	5
#93 - 22 mars 1995	0	1	0	3	0
#93 - 23 mars 1995	7	0	3	2	0
#93 - 27 mars 1995	1	0	2	2	0
#93 - 28 mars (pm) 1995	1	0	0	0	0
#93 - 28 mars (soir) 1995	1	0	2	2	1
#97 1995	1	0	0	2	2
#131 1998	0	1	0	0	0
Total	132	45	59	107	95

document	Aménagement du territoire			Zonage
	Accès	Sécurité routière	Terrains socio-communautaires	
#91 -30 mars 1995	7	0	0	7
#91 -31 mars 1995	0	0	0	1
# 135- 17 mai 1999	0	1	2	7
# 135- 18 mai 1999	2	3	2	1
# 135- 19 mai 1999	6	3	1	1
# 135- 20 mai 1999	6	0	1	4
#135 -16 juin 1999	0	1	0	0
#135 -17 juin (pm) 1999	1	0	0	0
#135 -16 juin (soir) 1999	1	0	0	0
#125 - 17 novembre 1998	6	3	0	1
#125 - 18 novembre (pm) 1998	2	4	0	4
#125 - 18 novembre (soir) 1998	1	2	0	1
#125 - 19 novembre (pm) 1998	2	1	1	0
#125 - 19 novembre (soir) 1998	3	0	0	0
#125 - 15 décembre 1998	5	0	0	0
#125 - 16décembre (pm) 1998	2	1	0	2
#125 - 16décembre (soir) 1998	0	0	0	1
#125 - 17 décembre 1998	2	1	0	0
#101 - 17 novembre 1995	0	0	0	0
#101 - 29 novembre 1995	6	8	1	3
#122 - 8 septembre 1998	0	0	0	3
#122 - 9 septembre 1998	0	0	1	2
#122 - 10 septembre 1998	5	3	0	1
#122 - 11 septembre 1998	1	2	1	1
#122 - 8 octobre 1998	3	0	2	0
#122 - 10 octobre 1998	2	2	2	0
#148 - 10 octobre 2000	0	0	0	0
#148 - 11 octobre (pm) 2000	0	0	0	0
#148 - 11 octobre (soir) 2000	0	0	0	1
#148 - 12 octobre (pm) 2000	0	0	0	3
#148 - 12 octobre (soir) 2000	0	0	1	1
#148 - 16 octobre 2000	0	0	1	0
#148 - 17 octobre 2000	0	0	0	1
#148 - 18 octobre 2000	0	0	0	0
#148 - 19 octobre 2000	2	1	1	1
#148 - 13 novembre 2000	0	0	1	0
#148 - 14 novembre 2000	2	0	2	0
#148 - 15 novembre 2000	1	0	3	0
#148 - 16 novembre (pm) 2000	0	0	0	0
#148 - 16 novembre (soir) 2000	1	0	1	0
#144 - 28 août 2000	0	0	0	0

document	Aménagement du territoire			Zonage
	Accès	Sécurité routière	Terrains socio-communautaires	
#144 - 29 août (soir) 2000	0	2	0	1
#144 - 30 août (pm) 2000	0	0	0	0
#144 - 30 août (soir) 2000	0	0	0	0
#144 - 25 septembre 2000	1	1	2	3
#144 - 26 septembre 2000	0	0	2	2
#144 - 27 septembre 2000	0	0	1	3
#107 - 13 mai 1996	0	0	0	0
#107 - 14 mai (pm) 1996	0	0	0	0
#107 - 14 mai (soir) 1996	0	0	0	0
#107 - 15 mai (pm) 1996	0	0	0	0
#107 - 15 mai (soir) 1996	2	0	1	5
#107 - 16 mai (pm) 1996	0	0	0	0
#107 - 16 mai (soir) 1996	0	0	1	0
#107 - 18 juin (pm) 1996	0	0	1	1
#107 - 18 juin (soir) 1996	1	0	1	0
#107 - 19 juin (pm) 1996	2	0	3	1
#107 - 19 juin (soir) 1996	0	0	1	0
#107 - 20 juin 1996	0	0	1	0
#114 - 14 avril 1997	0	0	2	0
#114 - 15 avril 1997	1	0	0	3
#114 - 17 avril 1997	1	1	2	2
#114 - 14 mai (pm) 1997	1	1	0	0
#114 - 14 mai (soir) 1997	6	1	0	1
#114 - 15 mai 1997	3	2	0	1
# 104 - 7 mai 1996	6	10	0	2
# 104 - 8 mai 1996	2	0	0	2
# 104 - 9 mai 1996	3	8	0	0
# 104 -10 mai 1996	12	7	3	2
# 104 -11 juin 1996	3	1	0	1
# 104 -12 juin 1996	2	4	0	0
# 104 -13 juin 1996	3	8	0	0
#114 - 13 mai 1997	4	1	2	0
#93 - 20 mars 1995	13	0	1	0
#93 - 22 mars 1995	7	2	1	3
#93 - 23 mars 1995	5	0	1	2
#93 - 27 mars 1995	3	5	1	2
#93 - 28 mars (pm) 1995	1	2	1	0
#93 - 28 mars (soir) 1995	9	4	2	2
#97 1995	1	0	0	0
#131 1998	1	0	0	0
Total	162	96	54	86

document	Économie			
	Coûts inhérents	Dév-économique	Taxation	Valeur immobilière
#91 -30 mars 1995	8	2	0	3
#91 -31 mars 1995	2	0	0	0
# 135- 17 mai 1999	2	0	1	0
# 135- 18 mai 1999	1	2	2	1
# 135- 19 mai 1999	4	1	4	6
# 135- 20 mai 1999	3	1	5	0
# 135- 16 juin 1999	1	1	1	3
# 135- 17 juin (pm) 1999	0	3	2	1
# 135- 17 juin (soir) 1999	2	0	1	0
#125 - 17 novembre 1998	6	10	0	8
#125 - 18 novembre (pm) 1998	3	1	0	0
#125 - 18 novembre (soir) 1998	0	0	0	1
#125 - 19 novembre (pm) 1998	2	5	0	1
#125 - 19 novembre (soir) 1998	0	4	0	2
#125 - 15 décembre 1998	1	3	0	3
#125 - 16 décembre (pm) 1998	0	2	0	0
#125 - 16 décembre (soir) 1998	2	2	0	2
#125 - 17 décembre 1998	0	0	0	1
#101 - 17 novembre 1995	0	0	0	0
#101 - 29 novembre 1995	3	2	2	0
#122 - 8 septembre 1998	0	2	0	0
#122 - 9 septembre 1998	0	0	0	0
#122 - 10 septembre 1998	0	1	0	0
#122 - 11 septembre 1998	1	1	0	0
#122 - 8 octobre 1998	2	4	2	0
#122 - 10 octobre 1998	0	2	1	0
#148 - 10 octobre 2000	0	0	0	2
#148 - 11 octobre (pm) 2000	0	0	0	0
#148 - 11 octobre (soir) 2000	0	0	0	2
#148 - 12 octobre (pm) 2000	1	3	0	0
#148 - 12 octobre (soir) 2000	2	1	0	1
#148 - 16 octobre 2000	4	0	0	0
#148 - 17 octobre 2000	1	0	0	0
#148 - 18 octobre 2000	1	0	1	0
#148 - 19 octobre 2000	2	0	0	0
#148 - 13 novembre 2000	1	1	0	0
#148 - 14 novembre 2000	1	2	0	3
#148 - 15 novembre 2000	0	4	1	0
#148 - 16 novembre (pm) 2000	0	2	0	0
#148 - 16 novembre (soir) 2000	1	0	0	0
#144 - 28 août 2000	2	0	0	0

document	Économie			Valeur immobilière
	Coûts inhérents	Dév-économique	Taxation	
#144 - 29 août (soir) 2000	0	1	0	2
#144 - 30 août (pm) 2000	3	0	0	0
#144 - 30 août (soir) 2000	1	0	0	5
#144 - 25 septembre 2000	3	3	1	3
#144 - 26 septembre 2000	1	3	1	3
#144 - 27 septembre 2000	1	4	0	1
#107 - 13 mai 1996	1	5	1	5
#107 - 14 mai (pm) 1996	2	0	0	1
#107 - 14 mai (soir) 1996	5	2	0	2
#107 - 15 mai (pm) 1996	0	0	0	0
#107 - 15 mai (soir) 1996	5	2	1	3
#107 - 16 mai (pm) 1996	5	1	0	1
#107 - 16 mai (soir) 1996	8	0	0	3
#107 - 18 juin (pm) 1996	2	2	1	1
#107 - 18 juin (soir) 1996	1	0	0	0
#107 - 19 juin (pm) 1996	3	3	0	2
#107 - 19 juin (soir) 1996	1	2	1	3
#107 - 20 juin 1996	0	1	1	5
#114 - 14 avril 1997	4	4	0	0
#114 - 15 avril 1997	3	0	0	0
#114 - 17 avril 1997	2	4	0	2
#114 - 14 mai (pm) 1997	0	5	0	0
#114 - 14 mai (soir) 1997	0	3	0	0
#114 - 15 mai 1997	2	7	0	1
# 104 - 7 mai 1996	4	3	0	0
# 104 - 8 mai 1996	4	0	0	1
# 104 - 9 mai 1996	1	0	0	0
# 104 -10 mai 1996	4	3	2	0
# 104 -11 juin 1996	0	0	0	0
# 104 -12 juin 1996	1	1	1	0
# 104 -13 juin 1996	2	1	2	2
#114 - 13 mai 1997	3	13	1	3
#93 - 20 mars 1995	2	0	2	1
#93 - 22 mars 1995	4	0	0	1
#93 - 23 mars 1995	2	0	1	4
#93 - 27 mars 1995	1	0	2	2
#93 - 28 mars (pm) 1995	1	0	2	0
#93 - 28 mars (soir) 1995	0	0	3	0
#97 1995	2	2	0	0
#131 1998	0	0	0	0
Total	144	137	46	97

Mesures d'atténuation

document	Atténuation	Expropriation	Médiation
#91 -30 mars 1995	6	5	2
#91 -31 mars 1995	5	1	0
# 135- 17 mai 1999	2	0	0
# 135- 18 mai 1999	9	1	0
# 135- 19 mai 1999	8	0	0
# 135- 20 mai 1999	7	0	0
# 135- 16 juin 1999	1	1	0
# 135- 17 juin (pm) 1999	0	1	0
# 135- 17 juin (soir) 1999	3	0	0
#125 - 17 novembre 1998	8	8	0
#125 - 18 novembre (pm) 1998	6	4	0
#125 - 18 novembre (soir) 1998	2	1	0
#125 - 19 novembre (pm) 1998	2	0	0
#125 - 19 novembre (soir) 1998	3	0	0
#125 - 15 décembre 1998	2	1	0
#125 - 16 décembre (pm) 1998	1	0	0
#125 - 16 décembre (soir) 1998	0	1	0
#125 - 17 décembre 1998	2	0	0
#101 - 17 novembre 1995	0	0	0
#101 - 29 novembre 1995	8	0	1
#122 - 8 septembre 1998	1	3	0
#122 - 9 septembre 1998	2	0	0
#122 - 10 septembre 1998	14	3	0
#122 - 11 septembre 1998	2	1	0
#122 - 8 octobre 1998	3	0	0
#122 - 10 octobre 1998	2	0	0
#148 - 10 octobre 2000	1	2	0
#148 - 11 octobre (pm) 2000	1	0	0
#148 - 11 octobre (soir) 2000	2	1	0
#148 - 12 octobre (pm) 2000	6	2	0
#148 - 12 octobre (soir) 2000	5	1	0
#148 - 16 octobre 2000	0	0	0
#148 - 17 octobre 2000	1	0	0
#148 - 18 octobre 2000	3	0	0
#148 - 19 octobre 2000	10	1	0
#148 - 13 novembre 2000	1	0	0
#148 - 14 novembre 2000	0	0	0
#148 - 15 novembre 2000	6	0	0
#148 - 16 novembre (pm) 2000	0	0	0
#148 - 16 novembre (soir) 2000	0	0	0
#144 - 28 août 2000	1	1	0

Mesures d'atténuation

document	Atténuation	Expropriation	Médiation
#144 - 29 août (soir) 2000	2	1	0
#144 - 30 août (pm) 2000	2	0	0
#144 - 30 août (soir) 2000	1	0	0
#144 - 25 septembre 2000	10	0	0
#144 - 26 septembre 2000	7	1	0
#144 - 27 septembre 2000	6	3	0
#107 - 13 mai 1996	6	1	0
#107 - 14 mai (pm) 1996	0	0	0
#107 - 14 mai (soir) 1996	3	1	0
#107 - 15 mai (pm) 1996	0	0	0
#107 - 15 mai (soir) 1996	5	0	0
#107 - 16 mai (pm) 1996	2	4	0
#107 - 16 mai (soir) 1996	3	3	0
#107 - 18 juin (pm) 1996	4	0	0
#107 - 18 juin (soir) 1996	0	0	0
#107 - 19 juin (pm) 1996	1	0	0
#107 - 19 juin (soir) 1996	1	2	0
#107 - 20 juin 1996	3	1	0
#114 - 14 avril 1997	3	2	0
#114 - 15 avril 1997	0	0	0
#114 - 17 avril 1997	5	4	0
#114 - 14 mai (pm) 1997	1	0	0
#114 - 14 mai (soir) 1997	1	5	0
#114 - 15 mai 1997	2	1	0
# 104 - 7 mai 1996	0	2	0
# 104 - 8 mai 1996	7	0	0
# 104 - 9 mai 1996	4	0	0
# 104 -10 mai 1996	12	0	0
# 104 -11juin 1996	3	0	0
# 104 -12 juin 1996	7	0	0
# 104 -13 juin 1996	5	1	0
# 114 - 13 mai 1997	4	3	0
# 93 - 20 mars 1995	4	0	0
# 93 - 22 mars 1995	9	2	0
# 93 - 23 mars 1995	4	3	0
# 93 - 27 mars 1995	7	2	0
# 93 - 28 mars (pm) 1995	8	1	0
# 93 - 28 mars (soir) 1995	7	3	0
# 97 1995	0	0	4
# 131 1998	0	0	2
Total	286	86	6

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 173 958