

Note pour une conférence

**Infrastructures routières et développement durable :
le rôle du BAPE**

par
Claudette Journault, membre
Bureau d'audience publiques sur l'environnement

Les mercredis de l'AMT 2007
Agence métropolitaine de transport
Montréal, 21 mars 2007

L'énoncé fait foi

Il me fait plaisir de vous présenter le rôle du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE et comment l'organisme intervient pour favoriser l'intégration des projets dans les milieux urbain, rural et naturel.

À l'heure où le développement durable est devenu un enjeu majeur de notre société nous verrons comment les commissions du BAPE examinent les projets qui font l'objet d'une consultation publique en tenant compte de cette réalité.

Enfin nous verrons que la démocratie participative a évolué au cours des dernières décennies et qu'elle est appelée à prendre une place encore plus significative dans notre société tant pour les projets et les activités que pour les plans, les programmes et les politiques qui concernent l'environnement. Cet exercice sera fait en examinant certaines déclarations et traités internationaux, notamment la *Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement*, aussi appelée Convention d'Aarhus sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU).

Le développement durable

En légiférant en ce domaine, le Québec a d'abord voulu définir ce que le développement durable devait signifier pour son Administration et, ensuite, donner à chacun de ses ministères et organismes la responsabilité d'élaborer un plan d'action de manière à s'assurer que toutes les sphères possèdent une compréhension commune du concept et travaillent dans le même sens dans le cadre d'une stratégie globale de développement durable.

« Le développement durable », au sens de la loi, signifie un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions biophysique, sociale, économique et culturelle des activités de développement. La Loi retient 16 principes de développement durable qui constitueront les fondements de l'action gouvernementale dans tous les secteurs d'intervention.

Pour le BAPE, la *Loi sur le développement durable* vient donner une impulsion nouvelle après bientôt 30 ans de pratique de la consultation publique.

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Avant d'aborder plus directement le rôle du BAPE dans le transport durable, j'aimerais vous présenter brièvement ce qu'est l'organisme.

Depuis 1978, le BAPE a la mission d'informer et de consulter la population sur toutes questions environnementales que lui soumet le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Voici comment se réalise cette mission.

Le champ d'action du BAPE

La *Loi sur la qualité de l'environnement* prévoit une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, laquelle comporte une phase de participation du public. Cette procédure encadre le processus d'autorisation d'un projet susceptible d'avoir des répercussions majeures sur l'environnement et fixe par règlement la liste des projets assujettis à cette procédure.

Dans le domaine du transport, le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* assujettit les types de projets relatifs à :

- a) la construction, la reconstruction ou l'élargissement, sur une longueur de plus de 1 kilomètre, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour 4 voies de circulation ou plus ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus, à l'exception de la reconstruction ou de l'élargissement d'une telle route ou infrastructure routière dans une emprise qui, le 30 décembre 1980, appartient déjà à l'initiateur du projet ;
- b) la construction, la reconstruction ou l'élargissement sur une longueur de plus de 2 kilomètres de toute route ou autre infrastructure routière destinée à des fins d'exploitation forestière, minière ou énergétique, dont la durée d'utilisation est prévue pour 15 ans ou plus et qui entraîne un déboisement sur une largeur moyenne de 35 mètres ou plus, à l'exception de la reconstruction ou de l'élargissement d'une telle route ou infrastructure routière dans une emprise qui, le 30 décembre 1980, appartient déjà à l'initiateur du projet ;
- c) **non en vigueur :**
la construction, la reconstruction ou l'élargissement d'une route ou autre infrastructure routière publique non visée au paragraphe e) et longeant les rives d'un lac, d'une rivière, d'un fleuve ou de la mer sur une distance de 300 mètres ou plus, à moins de 60 mètres des rives ;
- d) l'établissement d'une gare de triage ou d'un terminus ferroviaire et la construction, sur une longueur de plus de 2 kilomètres, d'une voie de chemin de fer, sauf dans le cas où ces ouvrages sont construits dans un parc industriel ou sur l'emplacement d'une exploitation minière existante le 30 décembre 1980 ;
- e) l'implantation ou l'agrandissement d'un aéroport sauf si ce projet consiste simplement en l'élargissement d'une piste d'atterrissage, en l'implantation d'un aéroport pourvu d'une piste d'atterrissage d'une longueur de moins de 1 kilomètre, en l'aménagement d'un aérodrome sur un lac gelé ou en la construction de bâtiments administratifs ou destinés au contrôle de la navigation aérienne ou à la surveillance météorologique.

Le BAPE tient aussi des enquêtes de type audience « générique¹ », en lien avec une politique gouvernementale, comme celles entre autres qui ont visé la gestion des matières résiduelles, la gestion de l'eau ainsi que le développement durable de la production porcine. Les mandats d'enquête de type « générique » de même que ceux relevant d'une problématique particulière comme par exemple concernant « les enjeux liés aux levés sismiques dans l'estuaire et le golf du Saint-Laurent » et « le projet d'exploitation d'une mine et d'une usine de niobium à Oka ». Ces

1. Audience qui porte sur un sujet d'intérêt général lié à une question environnementale particulière.

mandats sont confiés au BAPE en vertu de l'article 6.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.Q.E.) du Québec, tout comme pour les mandats de médiation en environnement.

Comment le BAPE intervient

Lorsque pareils projets surviennent, le BAPE remplit sa mission en offrant d'abord aux citoyens de prendre connaissance dans le détail de tous les aspects d'un projet qui risque de les toucher et d'avoir des incidences sur l'environnement. Une période d'information et de consultation publiques d'une durée réglementaire de 45 jours permet à la population de prendre connaissance du projet et de requérir, s'il y a lieu, auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, la tenue d'une audience publique.

Lorsque le ministre reçoit une demande d'audience publique, à moins qu'il ne la juge frivole, il confie au BAPE un mandat d'enquête et d'audience publique.

L'enquête et l'audience publique

Dès que le ministre donne au BAPE un mandat d'enquête et d'audience publique, il revient au président de l'organisme de former la commission qui agira comme maître d'œuvre dans ce mandat. Les commissaires sont des membres du BAPE : ils agissent à temps plein ou sur appel pour siéger sur une commission en particulier. Ils sont assermentés devant un juge de la Cour supérieure du Québec. Chaque commission du BAPE est indépendante et détient les pouvoirs et l'immunité des commissaires nommés en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête*.

La commission mène son enquête et tient une audience publique. Son mandat est d'une durée maximale de 4 mois, selon les règles de procédure du BAPE.

L'audience publique se tient en deux parties

La première partie est réservée à l'information. La commission reçoit les questions des citoyens et tente avec le public, les promoteurs et les personnes-ressources invitées de cerner tous les aspects liés au projet. Par la suite, une période minimale de 21 jours permet aux citoyens, groupes, organismes ou municipalités de préparer une intervention verbale ou de rédiger un mémoire qui sera déposé à la commission et discuté avec elle selon la volonté des signataires, lors de la deuxième partie. Cette deuxième partie, consacrée à l'opinion du public, constitue le moment privilégié pour évaluer le degré d'acceptabilité sociale du projet et d'identifier, selon le cas, les mesures les plus susceptibles de le rendre acceptable.

Le fait de tenir une audience publique en deux parties permet aux participants d'être davantage informés et de pouvoir se prononcer, en toute connaissance de cause, lors de la deuxième partie. Cette façon de faire assure une meilleure qualité des interventions et favorise des prises de position mieux éclairées et plus productives.

Après la partie publique, la commission rédige son rapport qui contiendra une synthèse des préoccupations soulevées ainsi que l'analyse, les constatations et les avis de la commission. Le rapport est ensuite déposé au président du BAPE, qui le transmet au ministre. Ce dernier dispose de 60 jours pour le rendre public.

La médiation en environnement

Selon les motifs qui lui sont exposés dans la demande d'audience publique, le ministre peut choisir de demander au BAPE de faire enquête et, si les circonstances s'y prêtent de tenter une médiation. L'approche du BAPE consiste alors à offrir un mode amiable de règlement de conflits dans lequel un tiers impartial amène les parties à trouver une solution à leur différend.

Comme l'audience publique, la médiation est encadrée par des règles de procédure et se subdivise en trois phases.

La phase informative

Après avoir identifié les parties et vérifié s'il y a des tiers impliqués, le membre du BAPE nommé pour agir à titre de médiateur rencontre les requérants, les informe de la procédure et recueille les faits lui permettant de cerner les enjeux, la problématique du dossier et les éléments de négociation ainsi que ceux nécessitant d'obtenir plus d'informations.

La phase d'analyse et de consentement à la médiation

Le médiateur vérifie s'il y a consentement à la médiation avec les requérants et le promoteur du projet. S'il n'y a pas consentement, le médiateur met fin à son enquête. S'il y a consentement, le médiateur entreprend la médiation.

La médiation

Des rencontres de médiation sont organisées afin de trouver des solutions acceptables pour les deux parties. Des personnes-ressources peuvent être sollicitées par le médiateur pour obtenir des éclaircissements selon leur champ de compétence. Tout au cours des travaux, le médiateur doit s'assurer que les solutions proposées préservent la qualité de l'environnement et ne vont pas à l'encontre des droits des tiers.

Lorsque le promoteur accepte les conditions de réalisation ou les modifications à son projet, il doit déposer un engagement écrit en ce sens. Lorsque les requérants sont satisfaits des engagements pris, ils en informent le ministre par écrit. Ils indiquent alors leur décision de retirer leur demande d'audience publique.

Par la suite, le médiateur remet son rapport au président du BAPE, lequel le transmet au ministre.

La pratique de la consultation publique

Le défi d'éclairer le décideur dans la perspective du développement durable pour le BAPE s'appuie sur une pratique de la consultation publique à la fois souple et rigoureuse.

L'application de la Loi nous a permis de nous rendre compte qu'elle peut favoriser plus tôt un dialogue entre le promoteur et la communauté hôte, permettant d'anticiper les enjeux, d'adapter les projets en conformité avec les attentes, les préoccupations et les connaissances des citoyens dans le choix des options.

L'expérience passée nous démontre qu'une collaboration franche et ouverte entre un promoteur et la population amène une meilleure compréhension des besoins mutuels qui, à son tour, facilite l'atteinte des objectifs visés par les deux parties.

Cette participation peut aussi être bénéfique lorsqu'elle est appliquée aux activités de suivi environnemental lorsqu'un projet est autorisé. En s'engageant dans un processus commun de concertation à long terme, la population peut participer à la planification et à la gestion du développement régional, et profiter davantage des bénéfices qui en découlent, et ce, sur plusieurs plans. De plus, le contrôle accru que les citoyens acquièrent sur leur environnement peut procurer un sentiment de sécurité et la satisfaction d'agir pour préserver leur qualité de vie.

La participation publique s'avère un outil efficace de développement durable. Elle donne aux citoyens le droit de parole au moment opportun, c'est-à-dire lorsque les choix et les options sont encore possibles. Elle leur fournit donc l'occasion de jouer un rôle dans des décisions concernant l'avenir de leur communauté. La participation du public au processus de décision constitue à juste titre un des éléments fondamentaux du développement durable.

On remarque qu'au cours des dernières années, le nombre de projets qui ont fait l'objet d'une audience publique a augmenté. De l'ordre de un projet sur deux environ, il y a quelques années, le ratio est maintenant de deux projets sur trois. Ceci marque encore la volonté populaire de participer pleinement aux décisions qui entourent le développement du territoire.

Depuis sa création, le BAPE a produit plus de 235 rapports d'enquête, d'audience et de médiation. Environ 10 000 mémoires ont alimenté la réflexion des commissions du Bureau au cours d'audiences.

Dans chacun de ces cas, le BAPE a permis aux communautés locales de débattre d'un projet, d'en revoir certaines parties et de les modifier de manière à rendre plus harmonieuse son insertion dans le milieu. En cela, le BAPE est un outil concret de développement durable qui, on le voit, donne une plus grande portée aux prises de position individuelles et collectives, en permettant aux citoyens de participer à l'élaboration de projets, pour qu'ils soient davantage le reflet de leurs valeurs.

Bien que le BAPE ne soit pas un organisme décisionnel, il constitue une tribune démocratique reconnue. Les valeurs sur lesquelles il appuie son intervention, soit la transparence, l'équité, l'intégrité et l'impartialité, ont fait que ses avis reçoivent une très grande attention de la part du public et des promoteurs tout autant que du gouvernement. Ces valeurs ont servi d'assises au *Code d'éthique et de déontologie des membres du BAPE*. D'ailleurs tous les employés du BAPE se font un devoir de respecter ces règles de conduite.

Transport et développement durable : le rôle du BAPE

Dans le domaine du transport, le BAPE a produit une soixantaine de rapports, ce qui représente environ 30 % des mandats réalisés par les commissions du BAPE. Les consultations publiques sur les projets d'infrastructures routières auront donc permis, jusqu'à ce jour, à des milliers de personnes partout au Québec de se prononcer et d'influer sur le processus décisionnel entourant des projets tels que des contournements, des élargissements, des agrandissements, des prolongements d'autoroutes et des réaménagements. Ainsi de grands projets de routes ont fait

l'objet d'audiences. Je souligne entre autres les plus récents : le prolongement de l'autoroute 25 à Montréal, les projets d'élargissement de la route 175 reliant les régions de Québec et du Saguenay–Lac-Saint-Jean, le prolongement de l'autoroute 35 jusqu'à la frontière américaine, plusieurs tronçons de l'autoroute 30, l'autoroute 20 dans l'est du Québec, l'autoroute Du Vallon à Québec et le prolongement de l'autoroute 73 de la Beauce. Le BAPE a aussi examiné de nombreux tronçons de routes dans la plupart des régions du Québec.

Pour le BAPE le défi du transport durable, comme pour tous les projets qui font l'objet d'une audience publique, consiste à :

- assurer la participation active des citoyens en favorisant l'information et l'expression des opinions ;
- transmettre au décideur des rapports qui reflètent l'ensemble des préoccupations des citoyens ;
- analyser les projets en prenant assise sur les principes du développement durable ;
- fournir des avis clairs qui tiennent compte de toutes les facettes de l'utilisation du territoire et du potentiel qu'il offre pour les générations qui suivront, afin de faciliter la prise de décision.

Pour ce faire, les commissions du BAPE examinent les projets qui leur sont soumis dans une perspective de développement durable. Ils appliquent la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, qui englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel. Parmi les 16 principes du développement durable que prévoit la loi québécoise, les commissions du BAPE font le plus souvent référence à 12 d'entre eux dans leur analyse de projets de transport :

- a) *santé et qualité de vie* : les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature ;
- b) *équité et solidarité sociales* : les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales ;
- c) *protection de l'environnement* : pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement ;
- d) *efficacité économique* : l'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement ;
- e) *participation et engagement* : la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique ;
- f) *accès au savoir* : les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en oeuvre du développement durable ;

- g) *prévention* : en présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source ;
- h) *protection du patrimoine culturel* : le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs, reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent ;
- i) *préservation de la biodiversité* : la diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens ;
- j) *respect de la capacité de support des écosystèmes* : les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité ;
- k) *production et consommation responsables* : des changements doivent être apportés dans les modes de production et de consommation en vue de rendre ces dernières plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental, entre autres par l'adoption d'une approche d'écoefficiente, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources ;
- l) *pollueur-payeur* : les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci.

Concrètement, pour une commission du BAPE, le défi du transport durable peut comporter selon le projet :

- une analyse du contexte d'insertion du projet par la prise en compte des orientations nationales et régionales en matière d'aménagement et de protection du territoire, des activités agricoles et de développement économique ;
- la considération de l'étroite relation entre la planification des transports et de l'aménagement du territoire ainsi que de l'urbanisme ;
- la prise en considération de l'évolution démographique, les divers modes de transport des personnes et des marchandises, le transport en commun, le transport ferroviaire ;
- la mise en perspective d'une nécessaire conciliation entre les besoins exprimés en vue de satisfaire la demande dans un environnement sain et sécuritaire ;
- l'adéquation entre le développement du transport routier sans nuire aux projets de transport en commun. La possibilité de faire tirer profit de la construction des nouvelles infrastructures au transport en commun ;
- la recherche d'adéquation entre la tendance démographique et la demande en transport routier ;

- la lecture globale du milieu d’insertion, par exemple comment tenir compte des effets cumulatifs des émissions à l’atmosphère provoquées par la construction d’une autoroute et l’implantation d’autres projets ayant des incidences sur la qualité de l’air dans un même milieu ;
- l’application d’une approche de prévention dans des secteurs où les risques de collisions avec la grande faune sont plus que probants ;
- la prise en compte des écosystèmes nécessaires au support de la diversité biologique : forêts, milieux humides, milieux aquatiques, espèces fauniques et floristiques ;
- le climat sonore et la qualité de vie des citoyens et santé publique sont aussi des objets d’analyse pour les commissions.

En plus de tenir compte des opinions exprimées par la population en cours d’audience publique, les commissions prennent appui pour leur analyse sur les considérations biophysique, économique, sociale et culturelle relativement au projet et à son milieu d’insertion. Elles tiennent compte aussi des éléments de justification que présentent les promoteurs.

Pour une commission, s’attarder d’abord à la justification du projet consiste à analyser la justification technique basée sur les besoins en transport, de même que la justification liée à la planification du territoire et aux enjeux globaux que soulèvent le projet ainsi que la justification économique du projet.

Enfin, l’analyse peut aussi prendre en considération des dimensions liées à la surveillance et au suivi pendant la construction et l’exploitation et les mesures d’urgence.

Le défi du transport durable pour le BAPE peut se résumer certes à porter une attention encore plus importante à l’information et à la consultation du public. Mais, il consiste en plus à transmettre au décideur des avis issus d’une analyse globale et rigoureuse de chacun des aspects du projet de manière à fournir tout l’éclairage requis pour une prise de décision qui ne risque pas de compromettre la qualité de vie des générations futures.

Une perspective en matière de participation du public en examinant l’approche européenne

Depuis la création du BAPE, plusieurs événements internationaux ont confirmé l’importance de la prise en compte des différentes activités sur l’environnement, de même que l’importance de la participation du public à l’élaboration des décisions qui concernent l’environnement. Ainsi, la *Charte mondiale de la nature*, adoptée par les Nations Unies en 1982 établit le principe que « toute personne a droit de participer à l’élaboration des décisions qui concernent directement son environnement ». Par la suite en 1987 la Commission mondiale sur l’environnement et le développement, aussi appelée Commission Brundtland, recommande la tenue d’évaluation des impacts environnementaux pour tous les projets significatifs pour l’environnement. Le Sommet de la Terre, tenu à Rio en 1992, statue par son principe 10 que les États doivent faciliter et encourager la sensibilisation et la participation du public en mettant les informations à sa disposition ». Dans la foulée du Sommet de la Terre, L’Agenda 21, qui propose des mesures pour la mise en œuvre des principes au cours du vingt-et-unième siècle, établit que les états doivent :

Favoriser l'accès aux informations pertinentes et l'évaluation des effets des décisions avant et pendant leur application, pour les projets, les politiques et les programmes gouvernementaux.

Enfin soulignons qu'un grand nombre de pays européens ont pris au cours de la dernière décennie des engagements de façon à ce que les citoyens aient accès à l'information, puissent participer au processus décisionnel et aient accès à la justice en matière d'environnement. Voyons comment l'approche européenne peut inspirer les façons de faire en matière de consultation du public à l'égard des grands projets, des programmes et des politiques dans le domaine du transport.

Présentation de la Convention d'Aarhus

La *Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement*, aussi appelée Convention d'Aarhus, a été signée par 39 pays européens lors de la quatrième conférence ministérielle de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) qui s'est tenue à Aarhus au Danemark en juin 1998. Il faut souligner que le Canada et les États-Unis font partie de cette organisation internationale et sont donc invités à adhérer à cette Convention qui a une vocation universelle puisqu'elle est ouverte à la signature et à la ratification par tous les pays membres de l'ONU. La Convention est en vigueur depuis octobre 2001, après avoir été ratifiée par un nombre suffisant de pays.

Bien que les trois piliers à la base de la Convention soient reliés, nous porterons ici un regard plus approfondi sur les deux premiers, soit l'accès à l'information et la participation du public aux décisions touchant les activités, les programmes et les politiques relatives à l'environnement. La Convention stipule à cet égard que :

Chacun a le droit de vivre dans un environnement propre à assurer sa santé et son bien-être et le devoir, tant individuellement qu'en association avec d'autres, de protéger et d'améliorer l'environnement dans l'intérêt des générations présentes et futures. [...] afin d'être en mesure de faire valoir ce droit et de s'acquitter de ce devoir, les citoyens doivent avoir accès à l'information, être habilités à participer au processus décisionnel et avoir accès à la justice en matière d'environnement, étant entendu qu'ils peuvent avoir besoin d'une assistance pour exercer leurs droits.

Les signataires de la Convention reconnaissent également que :

Dans le domaine de l'environnement, un meilleur accès à l'information et la participation accrue du public au processus décisionnel permettent de prendre de meilleures décisions et de les appliquer plus efficacement, contribuant à sensibiliser le public aux problèmes environnementaux, lui donnant la possibilité d'exprimer ses préoccupations et aidant les autorités publiques à tenir dûment compte de celle-ci.

L'obligation de reddition et de transparence du processus décisionnel constitue des principes de la Convention :

Le public doit avoir connaissance des procédures de participation au processus décisionnel en matière d'environnement, y avoir librement accès et savoir comment les utiliser. [...] Ils [les signataires] reconnaissent le rôle important que les citoyens,

les organisations non gouvernementales et le secteur privé peuvent jouer dans le domaine de la protection de l'environnement.

Les signataires s'engagent à :

Promouvoir l'éducation écologique afin de faire mieux comprendre ce que sont l'environnement et le développement durable et d'encourager le grand public à être attentif aux décisions qui ont des incidences sur l'environnement et le développement durable et à participer à ces décisions.

Ils reconnaissent l'importance que « les gouvernements tiennent pleinement compte dans leur processus décisionnel des considérations liées à l'environnement ». Pour ce faire, il importe que les autorités publiques disposent « d'informations exactes, détaillées et à jour sur l'environnement ».

Les signataires déclarent que l'application de la Convention contribuera à renforcer la démocratie.

Perspectives

Il serait intéressant que l'information et les documents relatifs aux projets et aux programmes en matière de transport, par exemple, soient rendus publics le plus tôt possible. Cela favoriserait très tôt un dialogue entre le promoteur et la communauté hôte, permettant d'anticiper les enjeux, d'adapter les projets en conformité avec les attentes et les préoccupations du public et de mieux prendre en compte les préoccupations des citoyens dans le choix des options.

La Convention d'Aarhus stipule à l'article 5, paragraphe 6, que :

Chaque partie encourage les exploitants dont les activités ont un impact important sur l'environnement à informer périodiquement le public de l'impact sur l'environnement de leurs activités et de leurs produits ; un dialogue continu entre le promoteur et la communauté d'accueil pendant les phases de construction et d'exploitation d'un ouvrage apparaît nécessaire et bénéfique à tous.

Perspective

L'information relative à la surveillance et au suivi est livrée en continu au public ainsi qu'au moment où un événement particulier survient, influençant la qualité de l'environnement ou l'usage du milieu. De plus, il serait utile que des bilans de suivi périodiques soient facilement accessibles au public à la suite de la réalisation d'un projet.

La Convention d'Aarhus stipule à l'article 6 qu'au moment de prendre la décision, les résultats de la procédure de participation du public doivent dûment être pris en considération. De plus, l'article 6 stipule qu'une fois la décision prise par l'autorité publique, le public doit en être informé suivant des procédures appropriées. Ainsi, le texte de la décision doit être communiqué au public, assorti des motifs et des considérations sur lesquels ladite décision est fondée.

Perspective

Dans une approche transparente, il convient que toute l'information ayant servi à l'analyse pour une décision majeure, dans le domaine du transport, notamment, soit rendue publique et que les citoyens aient facilement accès à cette information.

Il est avantageux que les décisions soient expliquées au public, et souligner comment la participation du public a été prise en considération.

La Convention stipule que des dispositions pratiques ou autres sont prises de façon à ce que « le public participe à l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement dans un cadre transparent et équitable, après lui avoir fourni les informations nécessaires ».

La Convention indique les modalités suivantes :

- des délais raisonnables doivent laisser assez de temps pour informer le public et lui permettre de préparer et de participer effectivement aux travaux ;
- la participation du public commence au début de la procédure, au moment où les options sont encore possibles ;
- les résultats de la participation du public sont dûment pris en considération au moment de la prise de décision.

De plus, il y a incitation à faire participer le public à l'élaboration des politiques relatives à l'environnement.

Perspective

Dans une approche de développement durable, la participation du public à l'évaluation stratégique des plans, des programmes et politiques apparaît profitable pour la société. En effet, cela favorise une cohésion sociale car le public peut participer à l'élaboration d'un projet et il est mieux en mesure d'adhérer à la solution retenue et à en être fier.

Conclusion

Dans l'optique du développement durable, investir dans l'information et la participation du public c'est en quelque sorte construire les fondations d'un développement harmonieux s'ouvrant sur la complémentarité des besoins et de la solidarité sociale. Cela favorise une meilleure cohésion sociale qui, assurément, limite grandement les conflits d'usage et leurs nombreuses répercussions.

Le BAPE est solidaire de la population de partout au Québec qui souhaite examiner et comprendre un projet susceptible de modifier son environnement et d'influencer sa qualité de vie et c'est dans cet esprit qu'il entend renforcer son action en vue de favoriser le développement durable dans son champ de compétence.