Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

ETUDE SOCIO-COMMUNAUTAIRE ET CONSULTATION
COORDONNÉES DE L' APPROCHE

CANQ
TR
GE
CA
253

DIVISION DES ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES EST

Août 1991

335790

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

ON VA DE ***L'AVANT***

ETUDE SOCIO-COMMUNAUTAIRE ET CONSULTATION

COORDONNÉES DE L'APPROCHE ...

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
AOU 2 1994
TRANSPORTS QUÉBEC

CAROLLE BOUCHARD, ANTHROPOLOGUE

DIVISION DES ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES EST
SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

AOÛT 1991

Dor-Gen-Mon
CAWQ
TR
GE
CA
253

Service de l'environnement
200, Dorchester-sud
Québec (Québec)
G1K 5Z1

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

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE I - ETUDE SOCIO-COMMUNAUTAIRE ET CONSULTATION COORDONNÉES DE L'APPROCHE 1

1. COORDONNÉES THÉORIQUES 1
2. COORDONNÉES TECHNIQUES 4
3. RECENSION DES IMPACTS SOCIAUX 10

PARTIE II - MÉTHODOLOGIE DE PRÉVISION ET D'ANALYSE DES IMPACTS SOCIAUX 15

1. MODÈLE SOCIO-COMMUNAUTAIRE D'UTILISATION DU TERRITOIRE (profil-inventaire) 16

2. MÉTHODE D'ÉVALUATION DES IMPACTS SOCIAUX 17

   2.1 "Faisabilité sociale" du projet 17
   2.2 Priorisation ponctuelle des impacts inhérents à la "faisabilité sociale" du projet 22

3. DÉTAILS DE LOGISTIQUE 23

PARTIE III - SUIVI APRÈS CONSTRUCTION 24
(vérification et mesure des impacts socio-communautaires réels)

1. ORDONNANCE DU SUIVI 25

2. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE 27

3. VALIDATION ET ANALYSE DES IMPACTS SOCIO-COMMUNAUTAIRES (cas rte 132 à St-Jascques-Le-Majeur et Ste-Florence-de-Causapscal) 28

   3.1 Perturbation en raison des effets directs du projet 29
   3.2 Structure du bâti priorisé 30
   3.3 Critères d'analyse de faisabilité sociale 30

BIBLIOGRAPHIE

PARTIE I

ETUDE SOCIO-COMMUNAUTAIRE ET CONSULTATION COORDONNÉES DE L'APPROCHE ...

1 - COORDONNÉES THÉORIQUES ...

Devant le besoin qui s'actualise, de présenter certains projets à l'évaluation communautaire par des techniques de consultation des publics, les planificateurs se retrouvent devant un dilemme. Pour impliquer les publics, il faut d'abord les connaître. Pour parvenir à l'identification pertinente de ceux-ci, on doit se référer à une première prévision des impacts sociaux du projet. Enfin cette dernière opération est directement conséquente des perceptions de ces populations face à leurs valeurs, leurs besoins et leurs attentes (Priscoli, 1983).

En résumé, la prise en compte équitable des publics est tributaire à la fois de la connaissance de ceux-ci, de leur implication dans des programmes de consultation où ils seront appelés à juger communautairement de la faisabilité du projet spécifique, et d'une étude détaillée des impacts sociaux inhérents à sa réalisation. Les trois démarches sont entièrement dépendantes et doivent s'interactiver avec constance (ibid).

Les personnes appelées à la prise de décision, afin de se prononcer avec le moins d'équivoque possible, se doivent d'être en mesure de répondre aux interrogations portant sur (ibid):

- **l'identification des communautés, groupes et individus affectés**, directement et/ou indirectement, de leurs **intérêts** dans le projet, de même que de leurs patterns de décision et de communication;

- **la connaissance du projet:** composantes du plan, diverses alternatives proposées, probabilité de sa réalisation, etc.;

- **l'intelligence et l'évaluation des impacts**, positifs et/ou négatifs, directs et/ou indirects, à court, moyen et/ou long terme, **relatifs aux diverses alternatives**, et des mesures essentielles d'atténuation;

- **l'existence et la prise en compte de cas analogues;**

- l'effort d'implication publique, son influence sur des études antérieures et la façon de poursuivre le dialogue promoteurs/populations.

La satisfaction de ces objectifs inhérents à l'ajout d'une dimension "information-consultation" ou "communication" ou "participation" des publics à notre programmation des transports au Québec, exige le recours à une expertise spécifique pour le traitement de l'ensemble de données portant sur l'identification des populations (profil social), leurs perceptions des projets (ex. lors de soirées de consultation) et l'analyse des impacts générés par ces projets sur leur modèle communautaire (par enquêtes ou autres techniques).

Outre le fait que le processus de participation publique s'inscrive intégralement dans un tel axe social d'analyse, il est certain que les diverses techniques concrètes du contact avec les publics, formelles ou informelles, requièrent une intégration à des "points de référence", nous pensons ici aux valeurs communautaires spécifiques, de même qu'aux conséquences prévues et celles vérifiées sur d'autres cas de projets semblables réalisés, permettant d'asseoir une validité aux opinions publiques, aux différents dénis et requêtes. Car si l'on accepte de consulter publiquement, donc d'inclure cette autre "expertise" dans la planification de nos projets, il importe de donner à notre détermination sa mesure intrinsèque, celle de l'interaction sociale. Non de la réduire à un ensemble de démarches ponctuelles, plus ou moins pertinentes, ou inarticulées.

Et ne pas lésiner sur les moyens d'en considérer justement les résultats, par leur compilation, leur analyse pertinente et leur validation.

Cette démarche conjointe intégrée, de l'étude sociale par la participation des publics, s'inspire idéalement de l'approche théorique privilégiant l'évaluation des impacts par la communauté (Armour et al., 1975), approche qui préconise l'addition du savoir communautaire à celui de l'équipe technique dans le but de parfaire la planification d'un projet. C'est dans ce contexte que des effets probables donnés (ex. enlèvement d'arbres) deviendront des impacts en fonction des perceptions et opinions légitimes d'individus ayant à les assumer au niveau de leur vie courante (ex. valeurs rattachées à ces arbres: ombre, oiseaux y nichant ou autres). La mesure de ces impacts devra passer l'épreuve de l'évaluation populaire avant de se plier à la considération d'une perspective plus large d'intérêts.

Cette méthode de travail rejoint encore celle de "l'analyse socio-politique" (1989) actualisée par la compagnie Hydro-Québec, où **les données de consultation recueillies**, auprès des publics lors de la concrétisation de diverses techniques, **s'ajoutent au profil social des communautés concernées identifiées**, pour y revêtir leur justification, leur mesure, ou même intensifier celui-ci de valeurs et d'attentes additionnelles déterminantes, en prévision de l'étape suivante de consultation.

Elle veut également adhérer au principe analytique des "valeurs communautaires" développé aux Etats-Unis afin d'asseoir les activités concrètes de consultation formelle des publics. Et d'inscrire une évaluation collective et sélective par les promoteurs, les experts et les citoyens, des diverses alternatives de projet en fonction de leurs conséquences sur la communauté.

La coordination, de l'étude sociale et des données résultant de séances concrètes de participation, correspond enfin à des réalisations contextuelles qui se sont précisées lors d'une présence factuelle sur le terrain. Il appert en effet que les réactions des personnes sensibilisées à une approche consultative réfèrent la plupart du temps à des effets du projet en regard de valeurs privilégiées dans leur communauté, ce qui exige, de la part des agents planificateurs, une connaissance du projet et de ses divers impacts de même qu'un approfondissement des communautés touchées et de leurs perceptions.

En concordance avec la priorisation de telles approches, qui se rejoignent d'ailleurs, il s'avère essentiel **d'intégrer une démarche d'analyse sociale continue à nos études visant la planification de projets**. Celle-ci pourra servir tout autant de support à la consultation formelle que d'assise à son intégration. C'est de cette seule façon que les données recueillies sur le terrain de la participation pourront être considérées équitablement, donc mesurées scientifiquement en articulation à leur contexte social précis, pour la poursuite, sinon la réorientation du processus de planification.

Est-il nécessaire de préciser à nouveau que les propos véhiculés lors de soirées publiques ou à l'intérieur de toute autre technique formelle d'information-consultation, sont d'abord sociaux? Qu'ils exigent donc, dans un premier temps, d'être intégrés aux valeurs identifiées pour l'élaboration du profil social des populations concernées, aux résultats d'enquêtes auprès de celles-ci, pour ajouter aux études d'impacts, les enrichir d'une expertise communautaire d'évaluation de chaque projet?

2 - COORDONNÉES TECHNIQUES ...

Les tableaux suivants font référence aux paramètres susceptibles d'alimenter l'approche méthodologique visant à parfaire la consultation des publics et/par/pour l'analyse sociale des populations correspondantes, de leurs différentes valeurs, leurs perceptions du projet, et en regard des conséquences de celui-ci sur les coordonnées de leur évolution communautaire.

Ces tableaux regardent précisément:

- l'inclusion du processus social dans le processus général de planification et d'évaluation du projet (tableau 1);
- les deux étapes, l'une menant à la détermination du profil social des municipalités concernées par le projet et l'autre à la précision des impacts générés par celui-ci (tableaux 2 et 3);
- la recension des différents impacts sociaux identifiés par des études antérieures sur le sujet (tableau 4).

Au niveau du tableau 3, il ressort deux concepts, celui de cohésion sociale et celui de pôles socio-communautaires, que nous expliciterons sommairement ici.

L'idée de **"cohésion sociale"** réfère à une double dimension, comportementale et perceptive. Niveau **comportements**, celle-ci est mesurable par les diverses relations sociales privilégiées concrètement dans un secteur, au niveau des visites, de l'usage des facilités locales et de la participation aux différentes activités. Niveau **perceptions**, elle est directement proportionnelle à l'identification psychologique des personnes à leur milieu, leur évaluation de celui-ci et leur sentiment de responsabilité à son vis-à-vis (U.S. Depart. of Transportation, 1974: 33).

La notion de **"pôles socio-communautaires"**, si elle demeure à structurer avec plus de profondeur, est d'abord déterminée en fonction des "centres d'intérêts spécifiques pour les membres d'une communauté". Elle peut encore être correspondante aux "dimensions diverses qui concrétisent socialement l'utilisation du territoire". Une première catégorisation de ceux-ci est visible à la deuxième colonne du tableau 3.

Ces deux concepts doivent interagir, avec évidence, l'un pouvant aider à la mesure de l'autre, sinon s'y insérer simplement.

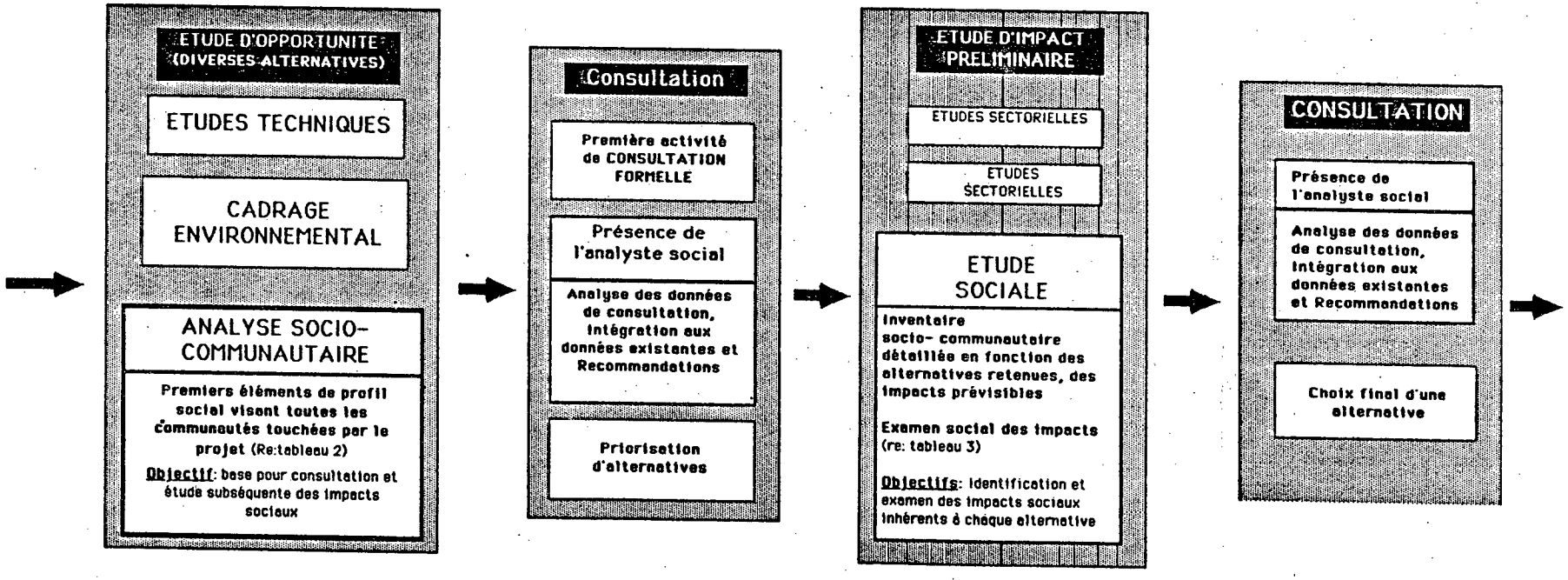
Nous référons (tableau 1) à deux étapes essentielles qui sous-tendent une consultation publique minimale: lors de l'étude d'opportunité et lors de l'étude d'impact. Ceci n'exclut pas l'ajout d'étapes supplémentaires et/ou accessoires, antérieures ou postérieures à celles identifiées.

Ainsi l'analyse sociale devra également accompagner l'étape couvrant l'étude des besoins. Elle devra se poursuivre en cours d'élaboration du tracé définitif de la route projetée, utilisant l'évaluation des impacts pour prévenir ou atténuer certaines conséquences plus négatives. Et enfin pour l'évaluation des impacts réels d'un projet, i.e. identifiables "après construction" de façon à ajouter qualitativement à nos études et valider nos modèles de prévisions d'impacts.

Est-il nécessaire de rappeler que l'expertise d'analyse sociale se doit d'être présente au cours de chaque étape d'intervention, avant, pendant et après toute activité consultative, au niveau de sa préparation, de sa réalisation et de son intégration?

Il est évident que telle dimension, relevant les diverses caractéristiques inhérentes aux communautés concernées et donnant sur la proposition de deux tableaux spécifiques (tableaux 2 et 3), répond d'abord à des motifs d'ordre séquentiel ou temporel, plutôt que de contenu rigide. Les premiers éléments de profil social sont ainsi élaborés dans le but de pourvoir l'étude d'opportunité d'un cadrage social et la première étape de consultation publique formelle de la reconnaissance d'éléments clés, en égard avec l'histoire de l'aire d'étude, ses patterns de communication, de pouvoir, ou autres traits dominants, pouvant alimenter correctement ce processus.

Tableau I: INCLUSION DU PROCESSUS SOCIAL DANS LE PROCESSUS GENERAL D'EVALUATION DU PROJET GENERAL D'EVALUATION D'UN DOSSIER



* Inspiré de l'approche Information-Consultation utilisée par Hydro-Québec

TABLEAU 2 : PREMIERS ÉLÉMENTS DE PROFIL SOCIAL

Historique des municipalités concernées	Premiers regroupements dans les populations, personnes influentes Problèmes de développement durant les dernières années et patterns de résolution de ceux-ci Evolution dans la population et dans son utilisation personnalisée de l'espace
Communautés affectées par les diverses alternatives et premiers paramètres identifiant leur cohésion sociale	Caractéristiques générales de la population Concentration de certains segments en regard de l'âge, du sexe, du handicap, du type de famille, etc. Localisation des pôles socio-communautaires d'importance Organisations, regroupements et activités diverses Patterns de communication formelle et informelle Patterns de pouvoir: rôles importants, chefs de groupe, autres personnes influentes
Perceptions des transports et attitudes vis-à-vis le projet	Degré d'information, mythes, ignorances, attentes

Source: S.I.A. 1982 et CONNOR, 1988

TABLEAU 3 : INVENTAIRE DÉTAILLÉ POUR IDENTIFICATION - MESURES DES IMPACTS

CARACTÉRISTIQUES DES POPULATIONS	IDENTIFICATION ET LOCALISATION DES POLES SOCIO-COMMUNAUTAIRES	MESURE DES INTERACTIONS POPULAIRES/ POLES ET DE LA COHÉSION SOCIALE
Statut socio-économique: - revenu, - éducation... Facteurs démographiques: - âge, - ethnie, - force de travail... Facteurs d'habitation: - propriétaires/locataires, - qualité résidentielle, - stabilité résidentielle... Structure familiale: - mono ou biparentale, - nombre d'enfants... Perceptions communautaires: - degré d'identification au milieu, - degré de responsabilité vis-à-vis celui-ci - évaluation de celui-ci. Autres perceptions et attitudes: - esthétique, - trafic et pollution (bruit), - sécurité et santé, - transports et projet spécifique.	Utilisations particulières du territoire: - avec famille - avec amis - entre voisins Secteurs socio-économiques: - industries, usines, - commerces - autres sources d'emploi Services essentiels: - santé et services sociaux - éducation, religion - etc. Autres institutions: - gouvernementales - financières - etc. Récréation, loisirs, sports: - hôtels, restaurants, - salles de cinéma, aréna, - parcs, secteurs de villégiature, etc. Structures socio-culturelles: - regroupements . âge, sexe, . profesion, . etc.	Importance de ces pôles: (évaluation intrinsèque) - valeur sociale intrinsèque, - valeur sociale déterminée par les utilisateurs, - valeur historique. Dimension et mesure des interactions vécues: (motif d'utilisation) - évolution personnelle, - évolution familiale, - réponse à un besoin, - réponse à une identité, - réponse à une valeur, - dimension multiple. Indice d'utilisation: - spatiale, - groupes d'utilisateurs, - fréquente.

C'est ensuite la considération plus profonde des rapports vécus, qualitativement et quantitativement, entre les populations par leur caractérisation socio-économique, démographique, familiale, ou autre d'une part et les pôles sociocommunautaires localisés sur le terrain d'autre part, qui permettra la mise en lumière des impacts sociaux prévisibles. Cette partie d'analyse interviendra d'ailleurs à l'étape des études d'impacts environnementaux et contribuera au déroulement de la deuxième consultation formelle.

Nous devons conserver à l'esprit que l'étude sociale préconisée doit constituer en elle-même un processus où **se doivent d'interagir avec continuité** plutôt que de s'accoler ponctuellement les **trois facteurs d'analyse: profil social, participation, détermination d'impacts sociaux.** Le terme "participation" devant se lire, par ailleurs, comme la lecture sociocommunautaire du projet et de ses conséquences.

Les différents éléments recensés au tableau 3 dans le but immédiat de parfaire l'analyse des populations concernées, de leurs implications sociales et des effets perturbateurs du projet par rapport à cet ensemble, le sont d'abord dans un ordre indicatif et dynamique. Cela inclut donc que leur organisation pratique ne soit pas réfractaire à des modifications, soustractions et/ou ajouts, relevant de la discrétion de l'expertise attitrée à cette recherche et sa personnalisation de l'approche professionnelle.

Enfin ce processus, à la mesure de son élaboration à l'intérieur de la planification globale d'un projet, doit se rétrécir, si l'on peut dire, tout en s'approfondissant. En ce sens, des populations identifiées au sein d'un secteur de référence aux diverses alternatives de projet, dans un premier temps, pourront se détacher des groupes plus directement touchés, dans un deuxième temps, en fonction du degré d'influence du projet sur ces groupes ou d'autres critères d'évaluation déteminés à l'avance.

3 - RECENSION DES IMPACTS SOCIAUX

TABLEAU 4 : LISTE CONTRÔLE DES IMPACTS SOCIAUX ATTRIBUABLES À LA LOCALISATION DES ROUTES

Déplacement relocalisation du lieu de résidence	Impacts économiques sur personnes touchées	- nouveau coût de logements - disponibilité des hypothèques - frais de déménagement - changement des frais de transport
	Impacts sociaux/ psychologiques sur personnes touchées	- angoisse - temps recherche nouveau logement - inconvénients divers - perturbation dans relations et habitudes sociales - déplacement hors de l'environnement familier - relations avec personnel chargé des modalités de déplacement
	Changement en matière de logement pour ces personnes	- passage locataire/propriétaire - passage propriétaire/ locataire - type de logement - qualité du logement
	Impact de ces déplacements sur le quartier	- perte de clientèle, de membres, etc. - augmentation de la distance des parents, amis et voisins - détérioration et perte d'attrait pour le quartier - saturation du marché domiciliaire

TABLEAU 4 : LISTE CONTRÔLE DES IMPACTS SOCIAUX ATTRIBUABLES À LA LOCALISATION DES ROUTES (SUITE)

Acquisition de propriétés non résidentielles	Déplacement des entreprises	- difficulté de trouver un emplacement - frais de déménagements et de réaménagement - perte des entreprises marginales
	Disponibilité des ressources du quartier	- perte de parcs, d'espaces libres, de facilités récréationnelles - éloignement d'équipements: écoles, librairies, autres - disparition de services locaux: bars, stations-services, autres - éloignement général des services
	Changement de lieux de travail	- augmentation des frais de transport - augmentation du temps de déplacement - perte ou changement d'emploi
Effets de la proximité de la route	Effets sur l'habitat	- bruit, vibration, interférences - pollution atmosphérique - détérioration esthétique - saturation du marché domiciliaire
	Effets sur les habitants	- sécurité - inconvénients de la construction - entreprises et emplois dans le secteur de la construction - bruits, poussières, etc. - perte d'intimité et d'utilisation de la cour avant

TABLEAU 4 : LISTE CONTRÔLE DES IMPACTS SOCIAUX ATTRIBUABLES À LA LOCALISATION DES ROUTES (SUITE)

Effet de la proximité de la route (suite)	Effets connexes	- frais d'isolation et d'insonorisation - air climatisé - clôtures, aménagements paysagers - accroissement de l'entretien
	Effets sur les affaires, services, etc.	- changement dans leur visibilité - augmentation du bruit, de la pollution - effets sur l'esthétique - augmentation ou diminution des affaires, des services - pertes d'affaires sur ancienne route principale
Effets de l'accessibilité de la route	Possibilités accrues pour les habitants	- emploi - éducation - magasins - services - loisirs et spectacles
	Commodités accrues pour les habitants	- trajet banlieue/ville plus rapide - vie sociale facilitée
	Envahissement par les étrangers	- installations surpeuplées - concurrence - éventualité de crime et de vandalisme

TABLEAU 4 : LISTE CONTRÔLE DES IMPACTS SOCIAUX ATTRIBUABLES À LA LOCALISATION DES ROUTES (SUIVI)

Effets de l'accessibilité de la route (suite)	Facilité pour services d'urgence	
Autres impacts sur le quartier	Variation dans la valeur et l'utilisation du territoire	- changements dans le zonage et le caractère du quartier - réduction dans la valeur des propriétés (proximité) ou augmentation de celle-ci (accessibilité)
	Nouvelle configuration de la circulation	- changement des secteurs de service, des limites de quartier - changement des réseaux sociaux - augmentation de la densité de circulation, de la vitesse
	Changements des caractéristiques de la communauté	- intégration - conflit - stabilité résidentielle - densité et distribution démographiques - projets et objectifs communautaires - projets et objectifs privés - caractéristiques de la population
	Effets sur les rentrées fiscales et les dépenses	- réseau de transport - participation politique
Effets barrière	Diminution d'espace pour piétons	
	Division des quartiers ou du quartier	
	Isolement	
	Obstacle aux services d'urgence	

TABLEAU 4 : LISTE CONTRÔLE DES IMPACTS SOCIAUX ATTRIBUABLES À LA LOCALISATION DES ROUTES (SUITE)

Avantages pour les utilisateurs	Temps de déplacement et consommation d'essence	
	Sécurité et conduite plus détendue	
	Encouragement aux déplacements	
Changements antérieurs à l'acquisition	Réduction de valeur des propriétés, etc.	
	Diminution de l'entretien, etc.	
	Augmentation de la motivation à déménager	
	Spéculation foncière	

SOURCE: Kurt-Fin SterBusch, 1976, pp. 10-13

Cette liste des impacts sociaux pouvant être générés par la localisation de routes, si elle peut apparaître intense, n'est pour autant exhaustive. Elle revêt donc d'abord une valeur indicative. L'évaluation des impacts, prévue dans un ordre de sévérité sociale, pourra référer à des variables-clés telles:

- la nature du changement généré par le projet dans un secteur précis;
- l'identité des populations concernées et leur modèle de valorisation du territoire en terme de pôles socio-communautaires;
- les perceptions publiques des transports et du projet spécifique;
- et/ou autres définies.

Une méthodologie spécifique de prévision des impacts sociaux par rapport aux caractéristiques de la population et leur valorisation de pôles précis sera déterminée pour ce projet au niveau du chapitre suivant.

PARTIE II

MÉTHODOLOGIE DE PRÉVISION ET D'ANALYSE DES IMPACTS SOCIAUX (Autoroute 20 - Ste-Luce / Mont-Joli)

Le dossier de réalisation d'un tronçon de l'autoroute 20 Ste-Luce - Mont-Joli n'a pas fait l'objet d'un profil inventoriant les coordonnées socio-communautaires des populations du secteur, et de la prévision des impacts du projet en question sur ce milieu, au cours de sa planification d'ailleurs presque finalisée. Il s'avère donc essentiel de combler ce manque au cours d'une seule étape et en fonction du tracé retenu qui longe le 2ième Rang. Le travail prévu pour réaliser cet objectif devra intégrer deux dimensions principales:

- l'une en égard au modèle d'évolution privilégié par les populations concentrées dans le secteur en rapport avec des pôles socio-communautaires spécifiques;

- et l'autre veillant à l'identification et la rencontre de personnes clés et/ou autres, qui seront appelées à se prononcer sur la dynamique sociale prévalente du secteur ainsi que sur le projet en question.

Si ces deux dimensions d'étude sont d'abord déterminées ponctuellement en fonction d'objectifs concrets à desservir, celui de la prévision des impacts sociaux et celui de la consultation des publics, il n'en reste pas moins que ceux-ci doivent s'intégrer, mettant en conjonction les données recueillies à l'aide de trois techniques principales: le recours aux statistiques, l'observation sur le terrain et le recueil de divers témoignages au moyen d'entrevues plus ou moins dirigées.

C'est en ce sens que la découverte d'une tendance statistique au vieillissement dans une population recensée peut mener à l'hypothèse de ressources résidentielles desservant ce groupe d'âge, à localiser par observation sur le terrain, et des services priorisés en réponse à ses besoins divers, dont l'importance et l'utilisation demeure à qualifier et/ou quantifier sur rencontre d'informateurs, privilégiés et/ou échantillonnés.

1 - MODÈLE SOCIO-COMMUNAUTAIRE D'UTILISATION DU TERRITOIRE (Profil-Inventaire)

Dans un premier temps, il importe donc de caractériser les populations du secteur d'étude, d'en déterminer les tendances socio-économiques, socio-démographiques ou autres (voir tableau 3), de localiser concrètement ces groupes de gens au niveau précis de l'aire d'étude ainsi que leurs principaux points d'interactions.

C'est ensuite par l'identification de personnes clés, ou référant à quelque domaine d'influence, et leur rencontre, que pourra être réalisée d'une part la cueillette de données sur l'utilisation qualitative et quantitative du territoire en termes d'espaces, de services ou autres structures privilégiées (pôles socio-communautaires), en réponse à des besoins et valeurs spécifiques. D'autre part pourra ressortir, de ces témoignages, une première évaluation du projet en question, au niveau des attentes, perceptions, attitudes, etc.

Il faudra voir à respecter un certain principe d'exhaustivité dans la détermination de tels informateurs privilégiés, rejoignant au-delà des organismes gouvernementaux (municipaux, régionaux, provinciaux ou fédéraux) ou d'autres à forte connotation "politique", pour intégrer des réflexions évaluatives plus proches des individus concernés et des effets du projet sur ceux-ci. On prévoit la rencontre de personnes impliquées dans des associations typiquement communautaires, en référence à l'âge (dont groupe de l'Age d'Or), au sexe (dont groupes féminins), à des professions spécifiques (se rapportant à la santé par exemple) et à divers comités de travail.

Cette référence à des informations privilégiés ne doit enfin pas exclure la nécessité de l'ajout d'informations supplémentaires provenant d'individus concernés par le projet, ceci même sans répondre nécessairement à l'objectif d'enquêtes systématiques.

Nous recommandons même la rencontre d'individus (ou groupes familiaux) "plus touchés", ceux-ci étant à même de porter témoignage sur la dynamique sociale du milieu ambiant de même que sur les effets réels du projet sur ce milieu.

2 - MÉTHODE D'ÉVALUATION DES IMPACTS SOCIO-COMMUNAUTAIRES

Dans le contexte de nos études, la terminologie "impacts sociaux" référant à une dimension extensive, donc difficilement saisissable, sera remaniée pour celle plus ponctuelle d'"impacts socio-communautaires", en rapport avec le développement d'une dynamique d'évolution collective telle qu'intégrée à un vécu concret et exprimée par diverses interactions avec des points précis: autres personnes, groupes de personnes, institutions, etc. (pôles socio-communautaires).

Nous prévoyons deux étapes d'analyse et d'évaluation des impacts socio-communautaires d'un projet. La première a trait à l'identification de l'impact global de celui-ci dans le secteur concerné ou un jugement sur sa "faisabilité sociale", de par sa recevabilité par les populations, suivant des critères déterminants. Cette détermination constitue d'ailleurs une évaluation a priori des impacts ponctuels conséquents. C'est en ce sens que le degré de faisabilité d'un projet dans un secteur social spécifique influencera nécessairement sur la sévérité des impacts identifiés par la suite, constituant d'ailleurs leur première pondération évaluative.

2.1 "Faisabilité sociale" du projet

Le concept de "faisabilité sociale" se rapporte au degré d'absorption d'un projet par les populations ayant à l'intégrer à leur vécu dépendamment de leurs habiletés pour ce faire sans perturbation majeure. L'évaluation de cette faisabilité sociale d'un projet lui déterminera un impact global plus ou moins sévère. Tel type d'évaluation globale d'un projet, ou dans certains cas de son alternative la plus socialement viable parmi plusieurs considérées, se fera en rapport aux variables suivantes, ou d'autres déterminées en cours d'étude:

- la nature du changement généré par le projet;
- la concentration de groupes sociaux plus vulnérables au projet;
- la valorisation des pôles socio-communautaires identifiés dans le secteur d'étude;
- le degré de cohésion sociale prévalant dans le secteur;
- les réactions populaires vis-à-vis le projet;
- la possibilité "réelle" de concrétisation des mesures d'atténuation recommandées ou recommandables socialement.

- **La nature du changement généré par le projet**

  Ce changement sera évalué par rapport:

  - aux infrastructures de transports déjà existantes secteur;
  - aux éventuelles altérations sur l'intégrité existante de celui-ci;
  - aux valeurs priorisées par les populations y évoluant.

  Nous pensons, par exemple, que l'ajout d'un dessin autoroutier dans dans un milieu sillonné jusque là par une route essentiellement rurale, dans un environnement demeuré naturel, ayant effet sur des individus qui s'y sont déterminées des valeurs spécifiques intimement liées à celui-ci, influence négativement sur sa "faisabilité sociale". **C'est ainsi que plus le changement généré par le projet s'avère radical, plus sera amplifiée la sévérité de son impact global social et pourra rendre difficile sa recevabilité donc sa faisabilité.**

- **La concentration de groupes sociaux plus vulnérables**

  De ces groupes, moins favorisés par des ressources de transports ou même entièrement démunis vis-à-vis de celles-ci, on peut retenir des personnes moins autonomes: les aînés, les enfants d'âge primaire ou pré-primaire, les handicapés divers, autres; ou bien défavorisés socio-économiquement: certains groupes ethniques, les familles monoparentales, les familles à bas revenu, ou bénéficiant de transferts gouvernementaux, autres.

  L'identification de secteurs à prédominance piétonnière peut s'élaborer en fonction de telles concentrations humaines. **La localisation de groupes cibles, dans le secteur d'étude, permettra de valider négativement la "faisabilité sociale" d'un projet.** La réalité d'un seul de ces groupes peut avoir un impact fort sur la faisabilité du projet, dépendamment de sa dimension et de la mesure des autres variables considérées.

- **La valorisation des pôles socio-communautaires**

  La valorisation sociale d'un pôle peut référer à sa dimension objective, légale, spatiale ou autre. Elle peut encore rejoindre son utilisation concrète par certains groupes d'âge ou en fonction de toute priorisation socio-culturelle.

  En ce sens, l'expression "cercle de vie" peut être utilisée quand on réfère à des enfants qui utiliseront plus souvent l'école, l'église, le terrain de jeux, les cours arrière ou avant de la demeure. Ou des personnes âgées l'église, les services de santé et les services sociaux, la structure de l'Age d'Or. **La réalité de tels "cercles de vie" peut agir négativement sur la faisabilité sociale d'un projet.**

- **Le degré de cohésion sociale du secteur**

  La cohésion sociale inclut une dimension **comportementale** et réfère alors aux visites entre voisins, à l'usage de facilités locales et la participation aux différentes activités communautaires. Elle se mesure également de façon **perceptive**, en rapport avec le degré de "concernement social" des individus par leur milieu, de leur responsabilités vis-à-vis celui-ci.

  La cohésion sociale peut encore être proportionnelle:

  . à la stabilité résidentielle des gens du secteur;

  . au taux de propriétaires par rapport aux locataires;

  . aux groupes sociaux identifiés qui ont développé un esprit de voisinage et de participation sociale différents selon leur caractérisation.

  On pense plus précisément aux personnes âgées qui, en réponse à un besoin plus profond de valorisation personnelle et sociale et disposant de réserves de disponibilité en terme de temps, pourront se sentir plus intéressées et/ou plus concernées par des responsabilités communautaires. En s'impliquant davantage au niveau de la vie sociale du secteur, elles peuvent ainsi ajouter à la cohésion sociale inhérente à celui-ci. **Cette profondeur de la cohésion communautaire d'une aire d'étude peut influencer un projet positivement ou négativement.**

- **Les réactions vis-à-vis le projet**

  Cet élément touche les diverses perceptions, croyances, et attitudes vis-à-vis:

  . les projets de transports en général;

  . le projet en tant que tel ainsi que les diverses conditions de la planification qui ont pu, peuvent, ou pourront influer sur l'état psychologique et social des personnes concernées.

  Ainsi, le fait que des projets trouvent indéfiniement leur planification, sans parvenir à une réalisation concrète, peut constituer un impact social important et interférer sur sa faisabilité sociale. Il peut ressortir en effet de ces délais des incertitudes et des malaises difficiles à décrire, à évaluer et à compenser, mais qui n'en demeurent pas moins réels et parfois sérieusement dommageables. Par exemple l'imposition d'une réserve pour fins publiques sur des terrains privés, pour une période prolongée, pourra y perturber l'évolution socio-communautaire.

  Cette variable fait encore référence à l'acceptation populaire du projet.

- **Les possibilités "réelles" de concrétisation des mesures d'atténuation** susceptibles de bonifier socialement un projet, ou telles que réclamées par la population.

  S'il s'avère pertinent de faire de telles recommandations, eu égard à notre expertise sociale et/ou aux attentes populaires, il semble que celles-ci ne soient pas toujours réalisables dans le concret, achoppant sur des normes, règlements, lois.

Ces variables qui permettront de juger de la faisabilité sociale d'un projet n'ont rien d'absolu et de rigide. Bien que rationnellement pertinentes, et repérables, elles servent également de référence.

Elles peuvent recouvrir, d'autre part, des dimensions additionnelles à celles prévues dans ces paragraphes. Il sera également possible que d'autres variables s'ajoutent en fonction de chaque projet, l'essentiel ne résidant pas dans la variable en tant que telle mais bien dans sa pertinence comme évaluateur de la faisabilité sociale du projet.

Elles ne sont pas nécessairement additives, en ce sens que la force négative de l'une seule d'entre elles, tout aussi bien que de plusieurs, peut remettre sérieusement en question le projet dans sa dimension socio-communautaire.

Tout en permettant de juger le plus objectivement possible des dimensions de faisabilité sociale d'un projet, et en prévision de cet objectif, celles-ci exigent une validation subjective à la réalité des gens concernés, et l'articulation conséquente.

2.2 Priorisation ponctuelle des impacts inhérents à la "faisabilité sociale" du projet

Il s'agit, dans un premier temps, de recenser aussi exhaustivement que possible les différents impacts, positifs ou négatifs, directs ou indirects, à connotation psychologique ou purement sociale, etc., générés par chaque variable affectant la "faisabilité sociale" du projet. Le tableau 4 peut servir de référence à cet effet.

Ainsi un projet affectant radicalement un milieu pourra accroître de façon difficilement mesurable les éléments pollueurs, bruit, poussière et autres, l'insécurité des personnes y vivant, avec évidence certaines plus vulnérables. Par contre l'acquisition d'emprise peut remettre en question des utilisations du territoire privilégiées, de pôles socio-communautaires et affecter le système d'interactions développées en rapport à celles-ci. Et ainsi de suite...

Cette opération de recension des impacts réfère, en d'autres mots, à décortiquer les critères ayant présidé à l'évaluation de la "faisabilité sociale" du projet, en leurs diverses composantes.

Dans un dernier temps, on devra prioriser des impacts ponctuels en raison de leur force négative. Ceux-ci s'avèreront significativement négatifs en rapport à la plus forte proximité de groupes vulnérables, la perturbation de besoins essentiels, individuels, familiaux ou groupaux, la plus-value de pôles socio-communautaires liée à des valeurs spécifiques. On devra également tenter de faire des recommandations afin d'atténuer ces impacts.

3 - DÉTAILS DE LOGISTIQUE

Nous prévoyons au moins quatre rencontres avec le spécialiste désigné à ce travail d'analyse sociale. Tel nombre de rencontres est considéré essentiel au moment où ce type d'étude en est à son initiation au Ministère et qu'il s'agit en conséquence pour nous tout autant de coordonner le travail que d'y travailler en équipe avec l'expert. Nous apprécierions également que cet analyste social soit de la région concernée, ou bien qu'il y ait acquis une expérience sociale de travail.

Une première rencontre est prévue, une fois le présent document porté à la connaissance de l'expert, afin de s'entendre sur une compréhension claire de l'approche méthodologique déterminée.

Une deuxième rencontre se tiendra avant le départ du spécialiste sur le terrain. Sera alors discuté son plan de travail et validé tout autant les techniques prévues pour recueillir les données que le nombre et l'identité des informateurs privilégiés.

Une troisième rencontre est à planifier une fois le travail de terrain terminé, de même que celui de la codification des données et leur analyse. Les éléments du plan de rédaction y seront également examinés.

Une quatrième rencontre aura enfin lieu après production du rapport d'analyse préliminaire. Nous nous entendrons, s'il y a lieu, sur les corrections à envisager.

Nous serons disponible pour d'autres rencontres, si demandées.

Cette étude fera nécessairement l'objet d'un rapport sectoriel. Toute intégration subséquente de celle-ci devra être soumise à l'approbation de l'équipe l'ayant structurée.

PARTIE III

SUIVI APRÈS CONSTRUCTION
(vérification et mesure des impacts socio-communautaires réels)

Le suivi socio-communautaire constitue d'abord un complément des études existantes. Il doit donc être structuré à partir de la détermination des impacts, par enquête et observation, telle que réalisée lors de la planification de chaque projet. Il intervient pour valider la pertinence de l'approche utilisée dans l'analyse des variables de faisabilité sociale, positive ou négative, et la confirmation des impacts conséquemment prévus. Enfin ajouter aux impacts escomptés, les impacts réellement vécus, afin de parfaire nos études subséquentes.

Dans les cas où aucune étude sociale n'est disponible avant réalisation du projet, cette opération de suivi devra partir d'un profil socio-communautaire des populations qui ont à intégrer ce projet à leurs valeurs de vie, pour permettre la contextualisation de sa faisabilité sociale et des impacts à vérifier. Une prise de connaissance des études recensant les impacts sur le milieu bâti pourra également se révéler importante. Ainsi que des différents plans et croquis permettant l'identification des résidences et résidants plus sérieusement touchés.

1 - ORDONNANCE DU SUIVI

Une classification américaine des impacts sociaux inhérents aux projets routiers fait concensus sur cinq catégories majoritairement dommageables pour les populations, celles-ci relatives aux:

- déplacements et relocalisations de résidences;
- déplacements et relocalisations d'établissements commerciaux, de services et autres pôles socio-communautaires;
- effets barrière sur l'interaction sociale;
- effets du bruit;
- effets barrière sur affaires, récréations et services.

L'opération suivi devra idéalement être réalisée en deux étapes. La première regarde l'expérience vécue par les personnes qui se sont vu obligées à quelque changement de leur lieu de résidence, pour une nouvelle ou une relocalisation de l'existante. Il peut s'agir, pour celles-ci, d'impacts à connotation économique (dépenses de déménagement), physique (fatigue, maladie), psychologique (stress, inquiétudes), sociale (changements dans habitudes, difficultés dans relations expropriant-expropriés), ou autre à définir. En rapport avec les personnes qui ne sont pas déplacées mais qui ont à subir le départ de leurs voisins, les impacts devront également être approfondis, ainsi que ceux conséquents à la relocalisation de pôles socio-communautaires.

La deuxième partie du suivi tentera de reprendre, pour valider et/ou pondérer, les impacts prévus lors de l'analyse de faisabilité sociale du projet. Ou suivant la classification américain/liste indicatrice des principaux impacts reliés à la localisation des projets routiers.

Il pourra parfois s'avérer faisable d'intégrer ces deux parties de travail sur le terrain en une seule enquête. Dans d'autres cas non, telle intégration dépendant des délais courus entre la finalisation des procédures d'expropriation, des déplacements ponctuels de résidents ou de services, et de la réalisation concrète du projet.

La partie "suivi d'expropriations" devra intervenir après les déplacements, ni trop rapprochée ni trop éloignée dans le temps, pour qu'une certaine adaptation ait pu s'avérer possible sans pour autant avoir effacé les souvenirs relatifs à l'expérience vécue, ce qui peut signifier approximativement un an. Il en est de même pour le "suivi de réalisation du projet". Des étapes subséquentes de suivi pourront s'ajouter dans le temps, deux, trois et cinq ans après réalisation.

2 - APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

Le suivi prendra la forme d'observation sur le terrain et d'enquêtes auprès d'informateurs-clé, responsables socio-communautaires, résidents ou autres. Des variables pourront se révéler déterminantes dans le choix de tels informateurs, précisément en rapport avec:

- la présence ou l'absence, avant projet, d'un profil des populations et d'une analyse de faisabilité socio-communautaire;

- l'identification du milieu concerné, urbain, semi-urbain ou rural;

- leur représentativité intrinsèque.

Quand une étude socio-communautaire est déjà existante au dossier, il peut s'avérer important que ce soit le même spécialiste qui effectue l'enquête de suivi, et les mêmes informateurs qui soient contactés. Telle importance reste pourtant à confirmer par l'expérience.

Dans les autres cas, le choix des informateurs pourra rejoindre à la fois des critères de représentativité socio-communautaire, et/ou spatiale quand on pense à des personnes qui, de par leur localisation physique, ont eu à subir un changement plus important de par la réalisation du projet.

3 - VALIDATION ET ANALYSE DES IMPACTS SOCIO-COMMUNAUTAIRES (cas route 132 à St-Jacques-le-Majeur et Ste-Florence-de-Causapscal)

Il est certain que la validation des impacts prévus lors d'étude antérieure, ou leur identification après réalisation de projet, de même que la priorisation de certains d'entre eux en terme de sévérité, doit d'abord être directement relevante du témoignage du vécu des personnes concernées. Une analyse plus profonde pour approfondir la sévérité des impacts, sur des milieux rendus vulnérables en raison de l'âge des résidents, des habitudes valorisées par rapport à des centres d'intérêt précis ou par rapport à un type de projet plus dommageable en terme de changement à intégrer au sein d'une communauté et par celle-ci, devra ensuite être complétée.

Cette dernière analyse devra être concentrée sur la mise en rapport des données recueillies et codifiées autour de trois séries de variables catégorisant les individus récepteurs d'impacts selon:

- leur perturbation en raison des effets directs du projet;
- les structures de bâti priorisées;
- les différents critères ayant appuyé (ou pouvant) l'analyse de faisabilité sociale du projet.

3.1 Perturbation en raison des effets directs du projet

Après lecture du document existant sur l'analyse des impacts de ce projet d'amélioration de la rout 132, il ressort trois catégories importantes d'impact, ceux-ci affectant:

- les personnes qui ont été déplacées;

  on parle ainsi de 18 résidences et 2 bâtiments commerciaux qui étaient localisées à l'intérieur de l'emprise projetée;

- celles qui ont eu à souffrir du projet de quelque autre façon;

  ce qui peut s'avérer en fonction des effets de la perte de voisins, du rapprochement de la route de leur cercle de vie, ou nombre d'autres;

- celles qui sont demeurées résidant sur des tronçons de route situés hors de l'emprise.

L'étude existante relève quelques problèmes causés par ce genre de situation: parcelles enclavées pour l'activité agricole, besoin de desserte pour les résidents en bordure, questionnement sur la sécurité publique en rapport avec l'aménagement des extrémités, statut futur de tels tronçon (propriété et entretien). Il sera important de faire le point sur la réalité de tels impacts dans le cas de ce projet, et la façon dont ils ont été traités ou auraient pu l'être. Et essentiel de vérifier les impacts de tels tronçons sur le vécu des résidents: sentiments d'isolement, de tranquilité, marginalisation ou autres.

3.2 Structure du bâti priorisé

Y sont identifiées au moins trois catégories de bâti:

- structures familiales (résidences);
- structures commerciales;
- structures industrielles.

Il peut s'agir de difficultés d'accès, de pertes de clients, de dérangement dans les habitudes des travailleurs, etc.

3.3 Critères d'analyse de faisabilité sociale

A quelle(s) dimension(s) de l'étude de faisabilité sociale, positive ou négative, peuvent être référés les impacts confirmées par nos informateurs et notre observation sur le terrain?...

- A la nature du changement généré par le projet?
- A l'identification des personnes ayant à souffrir de ses impacts?
- Au degré de présence et de valorisation de pôles socio-communautaires précis?
- Au degré d'acceptation du projet en fonction des perceptions populaires de celui-ci?
- Etc.

BIBLIOGRAPHIE

Armour et al., 1975. "A Framework for Community Impact Assessment" in Methodology of Social Impact Assessment edited by Finster-Busch & Wolf, pp. 24-34.

Connor, D.M., 1988. Constructive Citizen Participation, a Ressource Book, Development Press, Victoria, B.C.

Hydro-Québec, 1989. Méthode d'étude socio-politique relative aux projets d'équipement, document de travail, version abrégée, 20 pages.

Kurt-Finster-Busch, 1976. A Methodology for Social Impact Assessment of Highway Location Booklandville N.D., Maryland State, Highway Adm. pp. 11-13.

Lang R. et Arnoux A., 1981. Evaluation et examen des impacts sociaux, Rapport technique, Canada, 176 p.

Mahneim, M.L. et Suhbier, J.H., 1972. "Community Values: a Strategy for Project Planning", H.R.R. # 380, pp. 37-47.

Priscoli, J.D., 1983. "Public Involvement and Social Impact Assessment: a Union Seaking Marriage" in Public Involvement and Social Impact Assessment editec by Daneke Garcia and Priscoli, Westview Press, S.P.A. Series # 9.

U.S. Department of Transportation, 1974. Social and Economic Effects of Highways by Fed. High. Adm. Washington, D.C. 20590, 180 p.

U.S. Department of Transportation, 1976. Optimisation of Citizen Participation in the Transportation Planning Process, Office of University Research, Washington, D.C. 20590, 195 p.

U.S. Department of Transportation, 1982. Social Impact Assessment: a Source Book for Highway Planners, Vol. I - User's Guide to Social Impact Assessment.

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 057 306