

ANALYSE DES FACTEURS DE L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE : ÉTUDE DE CAS

Par
Joannie Roy

Essai présenté au Centre universitaire de formation en environnement et développement durable
en vue de l'obtention du grade de maître en environnement (M. Env.)

Sous la direction de monsieur Yves Fréchette

MAÎTRISE EN ENVIRONNEMENT
UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE

Novembre 2018

SOMMAIRE

Mots clés : acceptabilité sociale, facteur, Cité de la logistique, Grand-Brûlé - Dérivation Saint-Sauveur, démocratie, participation publique, légitimité

Dans un contexte où l'utilisation du territoire devient de plus en plus grande, en raison, entre autres, de la croissance démographique et de l'étalement urbain, la proximité des projets avec la population devient parfois problématique. La notion d'acceptabilité sociale est ainsi devenue primordiale afin de mener à bien un projet. Cette dernière implique que la communauté puisse toutefois refuser un projet. Or, qu'advient-il lorsqu'un projet n'obtient pas l'aval de la communauté ? Quels sont les facteurs qui justifient l'insatisfaction des citoyennes et citoyens et entraînent la non-acceptabilité sociale d'un projet ? L'objectif général de cet essai est d'analyser les facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale grâce à l'étude de deux cas. Ce sujet a été choisi puisqu'il s'avère d'actualité dans un contexte où les acteurs du développement territorial font face à de nombreux défis sur le plan économique, environnemental et social. Grâce à une revue de littérature, le premier chapitre définit le cadre théorique entourant la notion d'acceptabilité sociale. Certaines de ses définitions, son cadre législatif, le rôle de la démocratie et du processus décisionnel, les échelles de la participation publique et quelques-uns des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale y sont présentés. Par la suite, une description des deux cas, soit le projet de la Cité de la logistique ainsi que celui de la ligne à 120 kilovolts du Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur, des parties prenantes principales ainsi que des enjeux et préoccupations les entourant a été effectuée. Ces cas ont été analysés selon quatorze facteurs regroupant trente-huit indicateurs, qui ont été élaborés d'après les éléments pertinents soulevés. En conclusion, pour les deux projets étudiés, deux facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale ont eu une influence très négative sur les projets soit : l'attitude initiale ainsi que la légitimité procédurale du processus de participation publique.

D'après l'analyse et le constat, dix-sept recommandations ont été proposées afin que les projets atteignent une plus grande acceptabilité sociale. Elles sont divisées par public, soit les instances gouvernementales, le promoteur, les instances participatives et les participants. En définitive, l'acceptabilité sociale demeure une notion vague et changeante. Cependant, la plupart des auteurs conviennent qu'elle est le résultat d'une construction sociale entre les parties prenantes. Elle est également liée au contexte dans lequel s'inscrit un projet ainsi qu'au jugement de légitimité effectué par rapport à ce dernier. Conséquemment, elle ne représente pas nécessairement un accord des parties prenantes envers un projet, mais plutôt un consensus entre ces dernières, puisque porteuse de divers intérêts et valeurs.

REMERCIEMENTS

Je n'aurais jamais pu réaliser cet essai sans la collaboration précieuse de plusieurs personnes.

Je tiens à remercier mon directeur, Yves Fréchette. Je vous remercie d'abord pour le partage de vos connaissances. Je tiens également à vous remercier pour la patience et la compréhension dont vous avez fait preuve. Ces dernières m'ont permis d'aller à mon rythme dans ce long processus qu'est l'écriture.

Je souhaite également remercier mes parents, sans qui je n'aurais pu espérer me rendre au point où j'en suis aujourd'hui. Votre support m'a permis de me développer personnellement et de poursuivre mes ambitions jusqu'au bout. Je tiens aussi à remercier ma tante, sans qui la qualité de cet essai n'aurait pas été la même. Malgré la distance géographique qui nous éloigne et la maladie, ta présence a été pour moi inestimable. À vous trois, je ne saurai jamais comment vous remercier à juste titre, sachez-le.

Cette maîtrise n'aurait également pas été la même sans les merveilleuses jeunes femmes que j'ai rencontrées. Merci de votre présence constante, de votre bonne humeur malade, mais aussi pour nos périodes de chialage collectives. Celles à qui ces remerciements sont destinés sauront sans doute se reconnaître.

Enfin, je remercie Émile. Merci d'avoir traversé avec moi les hauts et les bas que j'ai vécus tout au long de ces deux années de maîtrise.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1. CADRE THÉORIQUE.....	4
1.1 Notion d'acceptabilité sociale	4
1.1.1 Limites de la notion d'acceptabilité sociale	7
1.2 Cadre législatif	9
1.3 Démocratie et processus décisionnel.....	10
1.3.1 Démocratie participative	13
1.3.2 Avantages et inconvénients de la démocratie participative	14
1.4 Échelles de la participation citoyenne	16
1.5 Les facteurs de l'acceptabilité sociale	20
2. ÉTUDE DE CAS.....	23
2.1 Cité de la logistique.....	23
2.1.1 Projet	23
2.1.2 Parties prenantes.....	26
2.1.3 Enjeux et préoccupations.....	30
2.2 Ligne à 120 kilovolts du grand brulé- Dérivation Saint-Sauveur.....	34
2.2.1 Projet	34
2.2.2 Parties prenantes.....	38
2.2.3 Enjeux et préoccupations.....	41
3. CONSTAT ET ANALYSE.....	45
3.1 Outil d'analyse	45
3.2 Analyse.....	46
3.2.1 Analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de la Cité de la logistique.....	46
3.2.2 Analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de ligne à 120 kilovolts du grand brulé- Dérivation Saint-Sauveur	66
3.3 Constat.....	85
4. RECOMMANDATIONS	91
4.1 Recommandations pour les instances gouvernementales	91
4.2 Recommandations pour le promoteur.....	93

4.3	Instance de participations publiques.....	95
4.4	Recommandations pour les participants.....	96
	CONCLUSION.....	97
	LISTE DES RÉFÉRENCES.....	100
	BIBLIOGRAPHIE.....	112
	ANNEXE 1 – LES HUIT RÈGLES DE L’ART DE LA PARTICIPATION PUBLIQUE	113
	ANNEXE 2 – LIGNE À 120 KV DU GRAND-BRÛLÉ–DÉRIVATION SAINT-SAUVEUR - CROISSANCE ET SCÉNARIOS D’ALIMENTATION ÉLECTRIQUE.....	114
	ANNEXE 3 – SYNTHÈSE DU PROGRAMME DE PARTICIPATION PUBLIQUE D’HYDRO- QUÉBEC POUR LA LIGNE À 120 KV DU GRAND-BRÛLÉ–DÉRIVATION SAINT- SAUVEUR - CROISSANCE ET SCÉNARIOS D’ALIMENTATION ÉLECTRIQUE.....	116
	ANNEXE 4 – FACTEURS ET DÉFINITIONS UTILISÉS POUR L’ANALYSE	118
	ANNEXE 5 – RÉSULTATS DE L’ANALYSE DES FACTEURS CONSTITUTIFS DE L’ACCEPTABILITÉ SOCIALE POUR LES DEUX ÉTUDES DE CAS	121
	ANNEXE 6 – PRINCIPES DE LA LOI SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE.....	124

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 Types de participation citoyenne	11
Figure 1.2 Échelle de la participation citoyenne	17
Figure 1.3 Les types de légitimités en cause dans les processus d'acceptabilité sociale	21
Figure 2.1 Secteur – Cité de la Logistique	23
Figure 2.2 Localisation du secteur Assomption – Cité de la logistique	24
Figure 2.3 Évolution démographique et perspective	35
Figure 2.4 Zone d'étude pour la ligne à 120 kV du Grand-Brulé - Dérivation Saint-Sauveur.....	36
Figure 2.5 Tracé retenu pour la ligne à 120 kV entre le poste du Grand-Brûlé et la dérivation Saint-Sauveur	37
Figure 3.1 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Filière pour la Cité de la logistique	48
Figure 3.2 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Projet pour la Cité de la logistique	53
Figure 3.3 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Légitimité du processus décisionnel pour la Cité de la logistique	61
Figure 3.4 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Caractéristiques du milieu pour la Cité de la logistique.....	65
Figure 3.5 Notes accordées aux facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de la Cité de la logistique.....	66
Figure 3.6 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Filière pour la ligne à 120 kilovolts du Grand brûlé- Dérivation Saint-Sauveur.....	68
Figure 3.7 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Projet pour la ligne à 120 kilovolts du Grand brûlé- Dérivation Saint-Sauveur.....	73
Figure 3.8 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Légitimité du processus décisionnel pour la ligne à 120 kilovolts du Grand-Brulé- Dérivation Saint-Sauveur.....	80
Figure 3.9 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Caractéristiques du milieu pour la ligne à 120 kilovolts du Grand-Brulé- Dérivation Saint-Sauveur	83
Figure 3.10 Notes accordées aux facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour la ligne à 120 kilovolts du Grand-Brulé- Dérivation Saint-Sauveur.....	84

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 Définitions de la notion d'acceptabilité sociale.....	5
Tableau 1.2 Échelle de la participation publique de l'Institut du Nouveau Monde	19
Tableau 1.3 Facteurs de l'acceptabilité sociale	20
Tableau 3.1 Échelle d'évaluation de l'influence des facteurs sur l'acceptabilité sociale.....	45
Tableau 3.2 Synthèse des constats dans le cadre de l'analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de la Cité de la logistique	85
Tableau 3.3 Synthèse des constats dans le cadre de l'analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de la Ligne à 120 kilovolts du Grand-Brulé- Dérivation Saint-Sauveur	88

LISTE DES ACRONYMES, DES SYMBOLES ET DES SIGLES

APM	Administration portuaire de Montréal
AQNP	Association québécoise des neuropsychologues
BANANA	<i>Build absolutely nothing anywhere near anyone</i>
BAPE	Bureau d'audience publique du Québec
CAVE	<i>Citizens against virtually everything</i>
CCMM	Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain
CPEQ	Conseil patronal de l'environnement du Québec
CIRC	Centre international de recherche sur le cancer
Cargo M	Grappe métropolitaine de logistique et transport
dBA	Décibels
HQT	Hydro-Québec TransÉnergie
kV	Kilovolts
INM	Institut du Nouveau Monde
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
LDD	Loi sur le Développement durable
LQE	Loi sur la qualité de l'environnement
LULU	<i>Locally unwanted land uses</i>
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
MÉSI	Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation
MERN	Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
NIABY	<i>Not in anybody's backyard</i>
NYMBY	<i>Not in my backyard</i>
NIMTOO	<i>Not in my term of office</i>
OMS	Organisme mondial de la Santé
OCPM	Office de consultation publique de Montréal
PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
PMVI	Programme de mise en valeur intégré
PPU	Programme particulier d'urbanisme
SDÉ	Service de développement économique de la Ville
UMQ	Unions des municipalités du Québec

LEXIQUE

Partie prenante	« Individu ou groupe ayant un intérêt dans les décisions ou les activités d'une organisation » (Organisation internationale de normalisation [ISO], 2010)
Personne intéressée	« Personne non directement touchée par un projet, mais désireuse d'intervenir dans le dossier par ce qu'elle se sent concernée par l'existence même du projet, par sa justification, par le choix de l'option retenue ou encore parce qu'elle en subit des conséquences indirectes. » (André, Delisle, & Revéret, 2010)
Personne touchée	« Personne qui subit l'influence directe (positive ou négative) du projet. » (André, Delisle, & Revéret, 2010)

INTRODUCTION

Les formes de développement social, économique ou environnemental, supposent une inscription sur le territoire par des infrastructures ou des équipements. Dans un contexte où l'utilisation du territoire devient de plus en plus grande, en raison, entre autres, de la croissance démographique et de l'étalement urbain, la proximité avec ces derniers devient parfois problématique. Les problèmes de bon voisinage ont ainsi augmenté, tout comme les mobilisations entourant ces projets de développement. C'est, entre autres, pour ces raisons que de nombreuses publications se sont répandues afin de faire la promotion de l'acceptabilité, de la transparence et de la participation citoyenne au Québec (Conseil patronal de l'environnement du Québec [CPEQ], 2012; Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles [MERN], 2016; Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire [MAMOT], 2017; Unions des municipalités du Québec [UMQ], 2012). Dans le même ordre d'idées, plusieurs municipalités ont mis en place « [...] une politique de consultation publique ou un cadre de référence en matière de participation » (MAMOT, 2013).

Or, malgré ces efforts, certains projets controversés ont occasionné de fortes mobilisations citoyennes. En effet, l'approche Décider - Annoncer - Défendre, mieux connue sous le nom de DAD, est encore fréquemment utilisée par les promoteurs. Suite à l'avènement de nouveaux projets, des communautés sont ainsi devenues le théâtre de débats sociopolitiques importants, porteurs de conflits, car la vision du développement diffère selon les acteurs qui la conçoivent. Certains auteurs.es observent que la perte de confiance des citoyens envers les institutions s'est également accentuée dans les dernières décennies. Le manque d'écoute et de considération, l'incompréhension des décisions et le sentiment d'impuissance face aux institutions ne sont que quelques exemples des facteurs ayant mené à cette perte de confiance. Par ailleurs, selon un sondage CROP (2017), 59% de la population serait plutôt insatisfaite ou très insatisfaite à l'égard du Gouvernement du Québec. Ainsi, dans un contexte où la démocratie représentative fait face à un manque de crédibilité et où les projets sont de plus en plus contestés, la participation citoyenne lors du processus décisionnel est désormais perçue comme essentielle. En effet, l'implication du public peut favoriser la conciliation du développement économique, environnemental et social. (Albertini, 2014; Batellier, 2016; Batelier, 2015; Batelier et Maillé, 2017; Commission municipale du Québec, 2010; Gendron, 2014; MERN, 2016; Newton et Norris, 1999; Protecteur du citoyen, 2013)

La notion déterminante d'acceptabilité sociale est devenue primordiale afin de mener à la réalisation d'un projet. La population souhaite plus que jamais prendre position lorsqu'un projet est proposé sur son territoire. Par conséquent, plusieurs dispositifs de participation publique ont été élaborés afin d'informer, de consulter, d'impliquer ou de collaborer avec le public, en vue d'obtenir son assentiment. Ces dispositifs permettent notamment aux promoteurs d'acquérir une légitimité aux yeux du public. Cependant, la notion d'acceptabilité sociale implique que la communauté puisse également refuser un projet. Alors, certains promoteurs la perçoivent comme un frein au développement local. Au regard de ces mobilisations citoyennes qui prennent de l'ampleur, les instances publiques et les promoteurs privés tentent de développer des moyens afin de favoriser l'acceptabilité sociale. Toutefois, ces dernières s'apparentent davantage à des méthodes de gestion de crise, de marketing social ou de relations publiques, cherchant ainsi l'acceptation sociale plutôt que l'acceptabilité sociale. (Batelier, 2012; Gendron, 2014 ; Batellier, 2016; MAMOT, 2013; MERN, 2017; Maillé et Batellier, 2017)

Or, qu'advient-il lorsqu'un projet n'obtient pas l'aval de la communauté ? Quels sont les facteurs qui justifient l'insatisfaction des citoyennes et citoyens et entraînent la non-acceptabilité sociale d'un projet?

La forte opposition à un projet est le reflet d'un jugement collectif négatif à son égard. En ce sens, il apparaît important de s'attarder aux facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale. (Gendron, 2014; Maillé et Batellier, 2017)

L'objectif général de cet essai est d'analyser les facteurs de l'acceptabilité sociale, et plus particulièrement celui du processus décisionnel au regard de deux cas. Ce sujet a été choisi puisqu'il s'avère d'actualité dans un contexte où les acteurs du développement territorial, tant au niveau provincial que municipal, font face à de nombreux défis sur le plan économique, environnemental et social. Or, malgré le nombre croissant de publications concernant la notion d'acceptabilité sociale, celle-ci demeure relativement floue.

Grâce à une revue de littérature exhaustive, le premier chapitre définit le cadre théorique entourant la notion d'acceptabilité sociale. Certaines de ses définitions, son cadre législatif, le rôle de la démocratie et du processus décisionnel, les échelles de la participation publique et quelques-uns des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale seront décrits. Par la suite, la présentation des deux cas à l'étude, des parties prenantes et des enjeux et préoccupations les entourant sera effectuée. Le premier projet est celui de la Cité de la logistique, à Montréal. Le second est la ligne à 120 kilovolts (kV) du Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur, d'Hydro-Québec. Bien que ces

deux projets occupent deux niveaux institutionnels, l'un municipal et l'autre provincial, tous deux touchent la sphère sociopolitique. De ce fait, ces projets sont liés aux valeurs et au mode de vie des parties prenantes (Wolsink, 2010). Ces études de cas sont pertinentes dans le cadre du présent essai, car elles sont révélatrices quant à l'importance de la démarche de communication et de participation publique servant à favoriser l'acceptabilité sociale. À ce propos, certaines lacunes sont observables dans les deux cas choisis. Ces dernières seront étudiées afin de déterminer les facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale. Ces projets seront par la suite analysés selon ces facteurs. Finalement, au regard des éléments soulevés, des recommandations seront émises afin qu'un projet tende vers une plus grande acceptabilité sociale. (Gendron, 2014; Wolsink, 2010)

La méthodologie principalement utilisée pour cet essai repose sur une démarche de collecte d'information itérative. Ainsi, une revue de littérature a d'abord été réalisée par la recherche de références pertinentes et de qualité. Ensuite, l'analyse du contenu de ces références a permis de bonifier la collecte des autres documents en vue d'atteindre les objectifs de l'essai. (Paillé, 2007; Université du Québec à Montréal [UQAM], s.d.)

1. CADRE THÉORIQUE

Le présent chapitre vise à définir le cadre théorique entourant l'analyse des facteurs de l'acceptabilité sociale. Cette notion s'avère essentielle pour de nombreux acteurs, tels que les instances gouvernementales et les promoteurs privés, en vue d'assurer la réussite d'un projet et minimiser l'avènement d'une possible opposition (Batelier, 2015 ; MERN, 2017). Cette section présente la notion d'acceptabilité sociale, le cadre législatif entourant le processus participatif, leurs liens avec la démocratie, et, finalement, les échelles de participation publique. Ces éléments permettront de déterminer les facteurs de l'acceptabilité sociale qui seront utilisés ultérieurement afin de procéder à l'analyse de deux études de cas.

1.1 Notion d'acceptabilité sociale

La notion d'acceptabilité sociale n'est pas absolue et plusieurs débats sémantiques l'entourent. De nombreux auteurs ont tenté de la définir sans toutefois réussir à obtenir de consensus. Cette multiplicité de définitions entraîne parfois une confusion quant à l'interprétation et la mesure de cette dernière. (Fortin et Fournis, 2013; Gendron, 2014; Batelier, 2015)

Plusieurs auteurs et institutions ont effectué un balisage entourant l'acceptabilité sociale. Il est notamment possible de se référer aux publications du Conseil patronal de l'environnement du Québec (CPEQ) (2012), de l'Institut du Nouveau Monde (INM) (Caron-Malenfant et Venne, 2013) et du Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles du Québec (MERN) (Raymond Chabot Grant Thornton [RCGT] et Transfert Environnement et Société, 2015). Il apparaît d'abord essentiel de présenter quelques-unes des définitions de l'acceptabilité sociale afin de mieux en comprendre ses fondements et ses limites.

Afin d'observer la diversité de définitions de la notion d'acceptabilité sociale proposées au sein des écrits, sept d'entre elles ont été choisies lors de cette recherche. Ces définitions, présentées au tableau 1.1, représentent celles qui sont le plus citées dans la littérature académique ou celles qui figurent dans des publications du Gouvernement du Québec.

Tableau 1.1 Définitions de la notion d'acceptabilité sociale

Auteur.e (date) et définition	Postulat(s)
Brunson (1996)	
<p>« <i>Social acceptability in forest management results from a judgmental process by which individuals (1) compare the perceived reality with its known alternatives; and (2) decide whether the “real” condition is superior, or sufficiently similar, to the most favorable alternative condition. If the existing condition is not judged to be sufficient, the individual will initiate behavior -- often, but not always, within a constituency group -- that is believed likely to shift conditions toward a more favorable alternative.</i> »</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jugement individuel comparatif d'un projet et de ses alternatives; • influencé et qui évolue d'après le contexte; • si le jugement est jugé insuffisant, l'individu ou le regroupement vont tenter d'influencer la décision vers la proposition la plus favorable; • inhérent au consentement du public.
Caron-Malenfant et Conraud (2009) (retenue par le MERN)	
<p>« Le résultat d'un processus par lequel les parties concernées construisent ensemble les conditions minimales à mettre en place pour qu'un projet, un programme ou une politique s'intègre harmonieusement, et à un moment donné, dans son milieu naturel et humain. »</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Perspective de finalité, car elle tend vers un résultat, qui se voudrait positif; • issu d'un processus de délibération entre les parties prenantes et mets de l'avant la notion de compromis entre celles-ci; • exigences minimales pour obtenir l'approbation du projet, programme ou de la politique dans son contexte particulier.
Thésaurus de l'activité Gouvernementale (TAG), Gouvernement du Québec (2012)	
<p>« Ensemble des jugements collectifs, basés sur les valeurs sociétales, portant sur le bien-fondé d'une politique ou d'un projet de développement pouvant avoir un impact sur les milieux naturels et humains. »</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jugement d'ordre collectif; • représentant les valeurs partagées par la société d'accueil; • évaluation de la légitimité d'un projet ou d'une politique susceptible d'avoir des impacts socio-environnementaux.
Fortin et Fournis (2011)	
<p>« L'acceptabilité sociale est envisagée ici comme l'émergence d'une capacité collective et communautaire de délibération concernant l'inscription d'un grand projet dans un territoire et sa traduction dans des normes et des institutions fortes, capables de rendre opératoires les grands compromis dessinés et reconnues par les membres de la communauté. »</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Processus de délibération collective dont émane un compromis sociétal; • Implique trois niveaux de réflexivité : « micro-organisationnel, méso-institutionnel et macro-paradigmatique » (Fortin et Fournis, 2011).
Wolsink (2012)	
<p>« The degree of which a phenomenon (e.g. wind power implementation) is taken by relevant social actors, based on the degree how the phenomenon is (dis-) liked by these actors. »</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Manifestation d'une attitude positive ou négative de la part de parties prenantes pertinentes envers un phénomène; • prise de décision basée sur un compromis entre les avantages et les inconvénients.

Tableau 1.1 - Définitions de la notion d'acceptabilité sociale (suite)

Auteur.e (date) et définition	Postulat(s)
Fournis et Fortin (2013)	
<p>« L'acceptabilité sociale est définie comme un processus d'évaluation politique d'un projet mettant en interaction une pluralité d'acteur impliqué à diverses échelles et à partir duquel se construisent progressivement des arrangements et des règles institutionnelles reconnues légitimes, car cohérentes avec la vision du territoire et le modèle de développement privilégié par les acteurs concernés. »</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Processus d'évaluation collective relié aux aspects sociaux et technologiques d'un territoire spécifique; • au cœur de la dimension politique; • respect des exigences minimales d'entente; • inclus la vision du développement territorial durable propre aux acteurs.
Gendron (2014)	
<p>« [...] assentiment de la population à un projet ou à une décision résultant du jugement collectif que ce projet ou cette décision est supérieur aux alternatives connues, y compris le statu quo. »</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Processus par lequel l'avis favorable de l'intérêt collectif envers un projet ou une décision est obtenu; • comparaison de l'option présentée afin d'évaluer si elle est préférable quant à ce qui est déjà en place; • Possibilité de statu quo.

Au regard de ces définitions, deux postulats principaux en ressortent : l'acceptabilité sociale est soit un processus ou une finalité. Trois de ces définitions mettent l'emphase sur la finalité du processus décisionnel, donc le résultat obtenu. Les autres définitions présentent l'acceptabilité sociale comme un processus de délibération, de jugement ou de construction par la collectivité. Par ailleurs, il est également possible d'observer que la plupart de ces définitions portent sur un jugement, individuel ou collectif, envers une proposition. Deux de ces définitions présentent l'objectif final de l'exercice, soit l'obtention d'un compromis entre les acteurs. Finalement, quatre d'entre elles proposent que l'acceptabilité sociale soit liée à la valeur circonstancielle d'un projet, donc à un milieu ou à un territoire.

Les « impacts sur le milieu naturel ou humain » sont uniquement mentionnés dans la définition du Gouvernement du Québec (2012). Il s'agit pourtant d'un élément important lors d'un jugement d'acceptabilité sociale. Le jugement est notamment lié aux fonctions cognitives de l'être humain qui soutiennent entre autres la communication, le raisonnement et la perception de l'environnement (Association québécoise des neuropsychologues [AQNP], 2018). La perception du risque est donc à considérer dans l'équation, car elle est influencée par les « considérations morales et éthiques » ainsi que les « valeurs » (Stef, Van den Berg, De Groot, 2012). La notion de perception du risque « [...] ne concerne plus uniquement les décideurs ou les experts [...] elle relève non seulement de facteurs quantifiables, mais aussi de la perception de la population » (Gauthier et Simard, 2011). Tout individu fait une évaluation du risque subjective. Si le risque est

perçu comme faible et les bénéfices sont élevés, les individus vont adopter une attitude positive envers une activité. Toutefois, si le risque est jugé élevé et que peu de bénéfices en ressortent, l'attitude sera alors négative. (Finucane, Alhakami, Slovic, & Johnson, 2000)

De plus, bien que le jugement provienne d'abord d'une évaluation cognitive individuelle, il est également lié à une vision du monde collective. Cette vision est grandement marquée par le milieu écologique dans lequel un individu évolue. En effet, le même milieu est empreint d'une culture où normes, croyances et valeurs sont partagées par tous. Le jugement possède ainsi un caractère changeant provenant des dynamiques sociales inhérentes à une société, donc des relations qui s'inscrivent entre les parties prenantes. Comme précisé par Fortin et Fournis (2013), « [l']acceptabilité sociale n'est pas donnée à priori. Elle est plutôt un construit social, issu d'un ensemble de processus croisés qui s'élaborent dans le temps et dans un espace ». (Bronfenbrenner, 1979, 1986; Shindler, Brunson et Stankey, 2002; Rousseau, 2008; Saucier et al., 2009; Gendron, 2014; Batelier, 2015)

1.1.1 Limites de la notion d'acceptabilité sociale

Tout d'abord, comme Batelier l'observe (2015), il est nécessaire de s'intéresser à l'étymologie des mots contenus dans la notion d'acceptabilité sociale. Le terme acceptabilité est de nature polysémique puisqu'il est lié au verbe « accepter ». Il possède ainsi deux sens selon le contexte dans lequel il est utilisé. Il peut donc signifier consentir, acquiescer, accueillir, ayant un sens plutôt positif, mais peut également signifier se soumettre, subir, se résigner, supporter, ayant alors un sens négatif (Grand Robert de la langue française, 2018). Il importe également de définir ce qui est entendu par « social ». Du fait qu'une société s'inscrit dans des dynamiques changeantes, il est difficile d'établir qui devrait faire partie du processus décisionnel puisque la mesure de l'acceptabilité sociale peut s'effectuer à l'échelle locale, régionale ou nationale. Présentement, aucune instance ne s'est avancée afin de convenir précisément des publics devant légitimement faire partie du processus décisionnel dans une perspective d'acceptabilité sociale. Le tout dépend grandement du contexte dans lequel un projet s'inscrit. Les termes « partie prenante » ou « partie intéressée » sont utilisés pour définir le « social ». Les analyses des parties prenantes s'intéressent alors à l'intérêt et à l'impact d'un projet, au niveau individuel ou local (à proximité) ainsi qu'à la valeur économique du projet. Le promoteur peut alors manier le débat entourant son projet, en rendant illégitimes les propos de certains groupes problématiques, voir en les excluant du débat. (Shindler, Brunson et Stankey (2002); Saucier et al., 2009, Fortin et Fournis, 2013 ; Gendron, 2014; Batelier, 2015)

Ensuite, l'un des raccourcis utilisés par de nombreux acteurs du développement est le syndrome *not in my backyard* (NIMBY) ou « pas dans ma cour ». Ce raccourci met de l'avant les intérêts individuels des parties prenantes, basées sur une analyse cout-bénéfices, mettant l'emphase sur l'égoïsme et l'aspect visuel indésirable d'un projet (Wolskin, 2006). Plusieurs acronymes ont par la suite dérivé de ce syndrome ayant tous une signification négative : LULU (*locally unwanted land uses*), NIABY (*not in anybody's backyard*), NIMTOO (*not in my term of office*), BANANA (*build absolutely nothing anywhere near anyone*), ou CAVE (*citizens against virtually everything*). Selon Sandman (traduction libre, 1985), les opposants aux projets sont marqués par de nombreuses préoccupations comme « la baisse de la valeur des propriétés, l'incapacité de garder hors de la communauté les utilisations indésirables du territoire, une baisse de la qualité de vie causée par les bruits, la circulation, les odeurs et autres, la dégradation de l'image de la communauté, l'augmentation des services communautaires ainsi que l'aspect inesthétique du projet ». Ainsi, au cœur de ce syndrome, les promoteurs mettent de l'avant l'idée que les opposants souhaitent protéger leurs intérêts individuels au-delà de l'intérêt général de la société. (Wolsink, 2006; Batelier, 2015)

« Dans son usage courant, le syndrome NIMBY dépeint les mouvements d'opposition comme une agrégation de personnes égoïstes, uniquement préoccupées par les répercussions qu'un projet est susceptible d'avoir sur leur bien-être personnel, et incapables d'en comprendre les dimensions techniques ou l'intérêt collectif. Et même si, dans certains cas, les citoyens s'avèrent sensibles à l'intérêt collectif, le syndrome suppose qu'ils s'opposent à ce qu'il soit installé à proximité en raison de ses impacts sur leur environnement immédiat. » (Fischer, 2012 traduit par Gendron, 2014)

Au Québec, au cours des dernières années, il était possible d'observer ce « syndrome » à l'avènement de plusieurs types de projets, tels que l'ouverture de la mine de graphite à Grenville-sur-la-Rouge, l'exploration pétrolière à Ristigouche ou le projet d'oléoduc Énergie Est. Les promoteurs s'identifient alors comme « victime » du NIMBY, devant abandonner leur projet et donc mettre un frein au développement, qu'il soit d'ordre économique ou social. Pour contrer cette situation, les opposants ont développé de nouvelles rhétoriques afin de légitimer leur opposition et ne pas être liés péjorativement au syndrome NIMBY. En conséquence, l'environnement et le développement durable sont alors fréquemment mis de l'avant dans les débats publics. (Schively, 2007; Pasquier, Guigner et Cole, 2011; Batelier, 2015)

Par ailleurs, ce « syndrome » stigmatise les parties prenantes se trouvant à proximité du projet comme déviantes. Il existe un processus selon lequel une étiquette peut être apposée à un individu d'après une logique de désignation de la déviance véhiculée par la norme. En ce sens, les experts désignés vont façonner les points de vue des individus grâce à la position qu'ils occupent au sein

de la société (Becker, 1973). Les individus NIMBY vont alors obtenir un nouveau statut social, qui est perçu comme négatif puisqu'égociste, irrationnel et déviant par les promoteurs, les experts techniques du projet ou les médias.

Bien que ce syndrome soit associé à une pensée individualiste, il est rare qu'un seul individu s'oppose à un projet. En effet, il s'agit plutôt d'un regroupement qui soutient les intérêts des riverains (Pham et Torre, 2012). Wolskin (2000) propose plutôt de distinguer plusieurs types d'opposition face à un projet : « (1) le NIMBY « égoïste »; (2) une opposition générale à la technologie (opposition de principe); (3) une opposition liée à la nature du processus de planification et (4) une opposition limitée à certains aspects spécifiques du projet » (traduit par Batelier, 2015). Ce faisant, le NIMBY doit être perçu comme positif puisqu'il traduit une réaction de légitime défense envers un projet de la part des opposants. Il est pour ainsi dire le reflet d'un manquement à la démocratie en place pour défendre leurs intérêts par d'autres moyens (Béhar et Simoulin, 2014).

1.2 Cadre législatif

Au Québec, plusieurs lois prônent la participation du public. On retrouve notamment la *Loi sur le Développement durable* (LDD), la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) ainsi que la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE). Cette dernière a notamment permis que des instances comme le Bureau d'audience publique du Québec (BAPE) soient mises sur pied. Cet organisme public favorise la participation du public à l'évaluation environnementale des projets. Il a pour fonction d'informer et de consulter les participants afin « d'éclairer la prise de décision gouvernementale » en considérant les principes de la LDD (Bureau d'audience publique sur l'environnement [BAPE], s.d.). Par ailleurs, la LDD mentionne que la participation publique permet d'obtenir une « vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique » (Loi sur le Développement durable).

Le 16 juin 2017, la *Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs* (projet de loi 122) a été sanctionnée. Les municipalités obtiendront ainsi plus de latitude au niveau de l'aménagement du territoire, mais elles devront également favoriser la participation citoyenne lors de la prise de décision. Plusieurs lois ont été modifiées afin d'intégrer les changements proposés. C'est notamment le cas de la LAU. Les municipalités se voient désormais offrir une nouvelle possibilité d'être exemptées de l'approbation référendaire en matière d'urbanisme dans certaines zones de requalification. Ces référendums permettent aux citoyens de s'exprimer par rapport aux

enjeux d'urbanisme afin de protéger le droit de propriété. Les municipalités qui ne souhaitent plus de référendums devront mettre en place une politique de participation publique afin d'encourager la « diffusion de l'information, la consultation et la participation active des citoyens au processus décisionnel » (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme). Par ailleurs, le 19 juillet 2018, le *Règlement sur la participation publique en matière d'aménagement et d'urbanisme* a été adopté. Ce dernier précise que toute municipalité a la possibilité d'être affranchie de l'approbation référendaire en urbanisme si cette dernière adopte une politique de participation publique qui respecte les principes du règlement (MAMOT, 2018). La LAU énonce neuf objectifs afin de respecter le cadre de la loi lors de la mise en place d'une politique de participation publique :

- la transparence du processus décisionnel;
- la consultation des citoyens en amont de la prise de décision;
- la diffusion d'une information complète, compréhensible et adaptée aux circonstances;
- l'attribution aux citoyens d'une réelle capacité d'influence;
- la présence active des élus dans le processus de consultation;
- la fixation de délais adaptés aux circonstances, suffisants et permettant aux citoyens de s'approprier l'information;
- la mise en place de procédures permettant l'expression de tous les points de vue et favorisant la conciliation des différents intérêts;
- la modulation des règles en fonction notamment de l'objet de la modification, de la participation des citoyens ou de la nature des commentaires formulés;
- la mise en place d'un mécanisme de reddition de comptes à l'issue du processus » (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme).

En ce sens, les municipalités peuvent désormais être plus autonomes afin de fixer les moyens de participation publique tout en respectant les principes énoncés par le Gouvernement. Grâce au projet de loi 122, offrant une réforme à l'encadrement législatif des municipalités, le processus décisionnel se rapproche des citoyens et citoyennes du Québec.

1.3 Démocratie et processus décisionnel

Le développement, l'environnement et l'acceptabilité sociale sont intimement liés à la démocratie puisque cette dernière permet aux publics, à travers des formes de participation diverses, de s'exprimer sur des enjeux qui les touchent tels que leur qualité de vie, leur vision du progrès et du développement territorial. De ce fait, plusieurs formes de démocratie et de participation publique sont présentes au sein de la société québécoise.

Lévesque (2004) a identifié quatre formes de démocratie : la démocratie représentative, la démocratie directe, la démocratie sociale et la démocratie délibérative. La démocratie représentative s'exprime par les institutions représentatives en place, grâce aux élus qui ont été nommés par un vote majoritaire sur une base individuelle (1 individu = 1 vote). La démocratie directe, quant à elle, représente un consensus obtenu grâce à une participation directe des citoyens qui expriment leurs intérêts individuels sans forme de médiation. Par ailleurs, grâce aux mobilisations des associations et regroupements représentant des intérêts collectifs, on trouve également la démocratie sociale. Finalement, la démocratie délibérative favorise l'expression des intérêts de tous, de manière individuelle, par une forme de délibération afin de trouver une solution satisfaisante et légitime. (Lévesque, 2003)

L'ensemble de ces formes de démocratie sont dépendantes de formes de participation telles que la participation électorale, la participation sociale et la participation publique (Institut du Nouveau Monde [INM], s.d.a). La figure 1.1 décrit chacune d'entre elles ainsi que les acteurs qui l'initient.

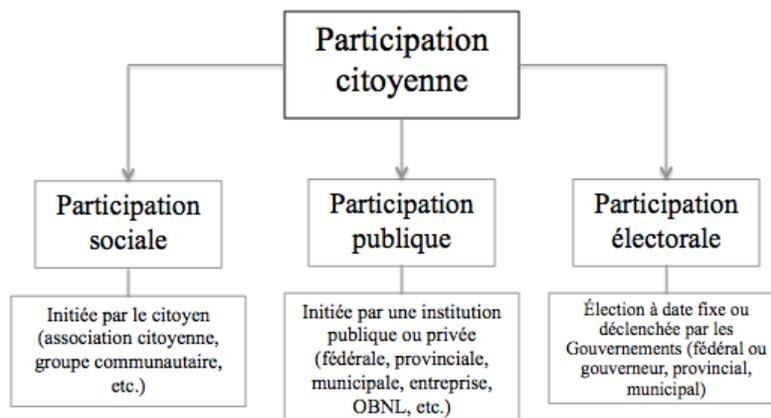


Figure 1.1 Types de participation citoyenne (inspirée de Fortier, 2014; INM, s.d.a)

L'engagement civique des citoyens et citoyennes, qui s'inscrit grâce à ces différents types de participation, leur permet de « co-produire, co-crée et co-innover dans l'intérêt public » (traduction libre, Bourgon, 2009). Lors d'un processus de jugement et de décision, la participation des acteurs concernés est essentielle; en effet, la décision obtenue semble alors être plus légitime, tout en permettant l'*empowerment* (autonomisation) des participants (Prno et Slocombe, 2012).

Bien que l'acceptabilité sociale se rattache le plus souvent au promoteur d'un projet, elle touche également les représentants de l'État. Ces derniers, élus grâce à un processus de démocratie représentative, et à qui appartient le pouvoir décisionnel, doivent justifier la légitimité des projets

auprès de tous (Gendron, Yates et Motulsky, 2016). Toutefois, Rosavallon (2010) a observé que depuis 1980, l'« élection a dorénavant une fonction plus réduite [car] elle ne fait que valider un mode de désignation des gouvernements ». En effet, les programmes des partis politiques ne sont plus nécessairement le reflet d'une réalité future pour les citoyens et citoyennes. Par conséquent, la prise de décision des représentants de l'État est désormais moins légitime et incontestable. La construction de la légitimité s'est déplacée au profit d'un partage du processus décisionnel. Par ailleurs, plusieurs auteurs observent que la démocratie représentative, telle qu'elle s'exerce actuellement, est incompatible avec le développement social et environnemental. La population souhaite désormais participer activement au sein de leur société grâce, entre autres, à leur inclusion au sein du processus décisionnel lors de projet lié au développement. (Fung et Wright, 2003; Rosavallon, 2010; Gendron, Yates et Motulsky, 2016)

Il est notamment possible de se référer au cas des mobilisations citoyennes face aux gaz de shale afin d'observer ce phénomène. Les représentants de l'État n'ont ni informé, ni consulté la population en amont du projet. Ainsi, des contestations sociales ont éclos. Ce cas a mis en lumière l'importance de la participation citoyenne et de la transparence dans les débats de société quant au développement territorial. (Sauvé et Batelier, 2011)

« La liberté d'expression et le droit à l'information ne sont que l'une des composantes de la démocratie. De plus en plus de gens manifestent un appétit réel pour la chose publique et tentent d'accroître leur participation civile pour faire valoir leurs opinions et défendre leurs intérêts. Ils veulent savoir ce qui se trame dans les coulisses du pouvoir, ils désirent intervenir dans la prise de décision et bâtir une relation interactive avec les pouvoirs publics et les entreprises pour redessiner les contours du monde. » (Dugas, 2006)

En 2012, l'Union des Municipalités du Québec (UMQ) a publié le Livre blanc municipal qui propose une Charte des municipalités du Québec qui a influencé l'adoption du projet de loi 122. Ces publications placent les municipalités au cœur des activités de développement territorial comme gouvernement de première ligne, puisqu'à proximité des citoyens et citoyennes ainsi que des réalités territoriales. Certaines valeurs importantes s'en dégagent en lien avec l'acceptabilité sociale : imputabilité politique, participation citoyenne, intégrité et transparence, durabilité et équité, innovation et créativité. Les municipalités doivent donc adapter leurs pratiques afin de « rapprocher la décision du citoyen ». (UMQ, 2012)

En somme, il est possible d'observer que la démocratie représentative, telle qu'employée présentement, a des limites et que cette forme de gouvernance est à revoir au Québec comme l'a suggéré l'UMQ. Les décideurs doivent éviter les « trois « i » : informer le public, solliciter ses

intrants (*input*), les ignorer » (Gendron, 2014). La division entre les gouvernements et les individus qu'ils gouvernent n'est ainsi plus acquise (Blondieux, 2012). Dans un contexte où les enjeux à long terme sont trop souvent minimisés dans l'arène politique, la participation publique vient répondre aux besoins d'engagement grandissant de la population afin de prendre part aux décisions notamment dans le domaine environnemental. Par ailleurs, la participation citoyenne est prônée par de nouvelles approches de gouvernance locale telles que le *Sustainable development planning* (SDP) et le *New Public Management* (NPM). Ces nouvelles approches soulignent que la légitimité se construit au cœur d'un processus de participation. Ainsi, la démocratie participative peut alors devenir un outil intéressant pour les élus et élues afin de mettre en place de nouvelles méthodes de participation.

1.3.1 Démocratie participative

La démocratie participative, incluant la démocratie délibérative et sociale, permet de pallier certains manques de la démocratie représentative. Hamel et Jouve (2006) décrivent la démocratie participative comme « [...] la possibilité pour chaque citoyen de faire valoir ses préférences sans lui imposer de cadres généraux préalables par la mise en place de procédures et d'institutions au sein desquelles il est libre de faire entendre sa voix, contribuant par le fait même à la définition des choix collectifs. » Au tournant des années 1970, de nouveaux mouvements sociaux ont pris forme hors des cadres institutionnels démocratiques (Gendron, Yates et Motulsky, 2016). Ainsi, les pratiques démocratiques en place ont été renouvelées puisqu'elles ont dû s'adapter à ces mouvements. La société civile et certains acteurs de la sphère économique vont désormais jouer un rôle lors des débats publics. Par conséquent, les autorités publiques ont mis en place des dispositifs d'échange afin de favoriser le développement territorial au niveau économique, social et environnemental. De nos jours, les secteurs privés et publics sont amenés à collaborer afin de trouver de nouvelles méthodes permettant la participation du public via une démocratie plus inclusive et participative. La création d'instances participatives telles que le BAPE et de l'Office de consultation publique de Montréal (OPCM), permet d'avoir une représentativité des points de vue nécessaire dans un contexte où l'intérêt collectif est mis de l'avant. D'autres exemples de démocraties participatives, plus ponctuelles, ont également fait leur apparition au Québec, dont les budgets participatifs, les « journées citoyennes » et les conseils de quartier¹. (Hamel et Jouve, 2006; Rosanvallon, 2008; Yates et Arbour (2016); Gendron, Yates et Motulsky, 2016)

¹ Voir à cet effet les initiatives menées par les villes de Saint-Bruno-de-Montarville (2014) et de Saint-Basile-le-Grand (2014) ainsi que de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal à Montréal (2006).

« Au sein de la démocratie participative, la décision publique n'est pas exclusivement l'apanage du gouvernement et les circuits classiques de représentation des intérêts ne sont plus suffisants. Des acteurs économiques et sociaux interviennent dans le processus décisionnel pour défendre des intérêts particuliers issus de la multiplication des enjeux publics, écologiques, consuméristes, éthiques, etc. C'est une manière d'enrichir le débat public et d'assurer une certaine adéquation entre les services publics et les besoins de la population. Dans ce contexte démocratique, la formulation des politiques publiques se dessine comme un processus collectif impliquant toutes les parties prenantes au débat. Les décisions gouvernementales sont prises généralement à la suite d'efforts de négociation et de consultation entre les décideurs et les groupes touchés. » (Souissi, 2007)

Les instances municipales doivent et souhaitent de plus en plus favoriser les dialogues entre les différents acteurs de la société comme le prouve le changement dans le cadre législatif entourant la participation publique émanant du projet de loi voulant que les municipalités soient des gouvernements de proximité (voir section 1.2 et 1.3).

1.3.2 Avantages et inconvénients de la démocratie participative

Plusieurs bénéfices peuvent être tirés de la participation citoyenne. Tout d'abord, elle implique la mise en place d'une logique d'autonomisation (*empowerment*) des citoyens et citoyennes (Hamel et Jouve, 2006). En effet, la participation citoyenne permet de faire la promotion du savoir citoyen sur des enjeux et des sujets qui les touchent directement puisque porteurs d'un savoir essentiel à propos de leur territoire (Sintomer, 2008; Michels, 2011). Le savoir citoyen permet également de clarifier les besoins des citoyens puisqu'ils sont des « experts de leur quotidien » tout en mettant à contribution leur savoir professionnel au cœur des discussions (Sintomer, 2008). De plus, l'intégration des citoyens et de la société civile permet le développement d'un sentiment d'appartenance et de réappropriation de la ville (Michels, 2011; Nations Unies, 2017). Elle a également un but éducatif puisqu'elle permet aux participants de développer de meilleures connaissances sur les enjeux territoriaux et sur leurs connaissances civiques ce qui leur permet de développer un savoir politique (Bherer, 2006; Sintomer, 2008; Michels, 2011). Ainsi, la participation permet de reconnaître et d'intégrer l'expertise du public comme forme de savoir légitime (Collins et Evans, 2007 ; Wojcik et Fromentin, 2008).

Par ailleurs, puisqu'un ensemble d'acteurs participent lors du processus participatif, la légitimité d'une décision est ainsi directement favorisée. (Côté et al., 2007; Blondiaux, 2012; Häikiö, 2012; Gendron, Yates et Motulsky, 2016)

« La légitimité d'une mesure ne dépendrait plus seulement de la nature de l'autorité qui la prend, mais de la manière dont elle est prise, de la procédure dans laquelle elle s'inscrit. Toute décision semble devoir aujourd'hui avoir fait l'objet d'une

concertation préalable, d'une délibération incluant l'ensemble des acteurs concernés par la décision. C'est également notre conception même de l'intérêt général qui pourrait être en jeu derrière ce mouvement en faveur de la participation. En faisant droit à différentes conceptions de l'utilité collective, on retire par là même aux élus et à l'État, adossés sur leur système d'expertise, le monopole de la définition de l'intérêt général. » (Blondiaux, 2012)

L'information et la concertation permettent ainsi aux principaux acteurs de la société de délibérer et d'émettre un jugement sur un sujet ou des enjeux précis. Ils contribuent donc aux décisions et peuvent également tenter de résoudre une problématique par de nouvelles stratégies. Grâce à ces nouvelles formes de dynamiques sociales, le pouvoir décisionnel s'est désormais déplacé des autorités législatives vers les autorités exécutives (Gendron, Yates et Motulsky, 2016). Il importe également de souligner que la perception de la légitimité est liée aux valeurs et croyances qui sont partagées au sein d'une société (Steg, van den Berg et De Groot, 2012; Gendron, 2014).

En somme, les outils de démocratie participative permettent donc aux décisions d'être plus légitimes puisqu'elles sont le reflet du tissu social et des nouveaux acteurs qui y participent (Berher, 2006; Gendron, 2014). Cette forme de gouvernance devient donc un complément à la démocratie représentative puisque les décisions prises sont alors plus légitimes et rationnelles. Dans cette nouvelle dynamique *bottom-up*, où l'information circule de la base vers le haut, les citoyens et citoyennes ainsi que la société civile contribuent à la formation de la légitimité et des savoirs. La décision n'est ainsi plus seulement basée sur les connaissances développées par des experts. (Behrer, 2006; Côté et al., 2007; Sintomer, 2008; Michels, 2011; Blondiaux, 2012; Casey et Li, 2012)

Toutefois, bien que l'objectif de la démocratie participative soit louable et qu'elle comporte plusieurs bénéfices, certains auteurs y voient des failles.

D'abord, plusieurs auteurs s'inquiètent de l'instrumentalisation du processus de participation publique. En effet, la finalité stratégique des dispositifs de démocratie participative est souvent critiquée (Aitken, 2010; Gourgues, Rui et Topçu, 2013; Gendron, 2014; Batelier, 2015). Batelier (2015) soutient d'ailleurs que la participation publique « sert [...] essentiellement à légitimer et à faire passer un projet – parfois mauvais ou mal ficelé - auprès du public et des autorités ou à canaliser le débat public dans des instances et des termes contrôlés. » Aitken (2010) avance même que la démocratie participative ne sert que de façade pour donner une plus grande légitimité à une décision qui aurait déjà été prise. L'instrumentalisation du processus met également à l'écart les groupes ou associations qui seraient susceptibles d'être problématiques (Joly et Marris, 2003). Ce faisant, l'instrumentalisation de la participation « génère le risque

d'une cooptation des leaders associatifs ou communautaires dans les postes de responsabilité, d'une dévitalisation des structures les plus contestataires et d'une perte d'autonomie de la société civile par rapport à l'État. » (Bacqué, Rey, et Sintomer, 2005a). Ainsi, la démocratie participative peut être perçue comme une tentative de simple gestion du public, de marketing et de relégitimation du discours des élus et élues (Blondiaux, 2007; Blondieux, 2008).

Ensuite, certains s'inquiètent du renforcement des inégalités déjà présentes au sein de la société puisque la participation publique exprime un certain rapport de domination. Comme l'indique Maurice Blanc (2006), les classes populaires s'excluent régulièrement du débat public alors que les classes moyennes, ayant des valeurs et croyances ressemblant à celles des élus, vont participer. Dans le même ordre d'idées, Bacqué, Rey, et Sintomer (2005b) notent que « [s]i les femmes participent dans la majorité des cas autant que les hommes (voire davantage) au niveau des structures participatives proches de la base, cela n'est plus le cas dès que des conseils participatifs sont mis en place. Le problème est souvent encore plus marqué pour les classes populaires ou pour les groupes minoritaires dominés. » Les jeunes peinent également à s'exprimer lors d'exercice de participation publique. Ainsi, une minorité de citoyens exerce leur droit de parole et parfois, ceux-ci développent une expertise du domaine de la politique s'éloignant ainsi des besoins des couches populaires. Il y a donc un manque de représentativité de certaines classes de la population, basé sur l'âge, le sexe, le revenu, les études et l'origine ethnique, au sein des processus de démocratie participative. (Bherer, 2006; Sintomer, 2008; Blondieux, 2008)

En définitive, même si la démocratie favorise la mise en place de processus de participation publique, la démocratie participative n'est pas nécessairement synonyme de réponse positive face à un projet. Certes, elle peut avoir une influence, mais elle n'est pas déterminante en soi. Ainsi, la démocratie participative permet aux citoyens et citoyennes d'avoir un espace qui se veut égalitaire, pour prendre la parole, afin de favoriser la légitimité d'une décision. Cependant, les décideurs doivent être prudents face à l'instrumentalisation et au manque de représentativité au sein des processus de participation publique. (Blondieux, 2008; Saucier et al., 2009; Batelier, 2015;)

1.4 Échelles de la participation citoyenne

Processus inévitable en vue d'obtenir l'acceptabilité sociale d'un projet, la participation publique demeure un enjeu pour de nombreux promoteurs. En effet, bien que cette dernière favorise la compréhension des préoccupations des parties prenantes, certains la considèrent tout de même

facultative. En 1969, *l'Urban Renewal Act* est mis en place aux États-Unis par le gouvernement fédéral. Cet *Act* devait favoriser la participation des citoyens afin de trouver une méthode pour lutter contre les taudis. Une vague de contestations sociales des populations noires se fait entendre puisqu'elles sont exclues des processus de participation. La crédibilité ainsi que la légitimité de la participation publique sont remises en question. Une échelle a donc été développée par Sherry Arnstein (1969) afin de hiérarchiser les pratiques de participation publique. (Donzelot et Epstein, 2006)

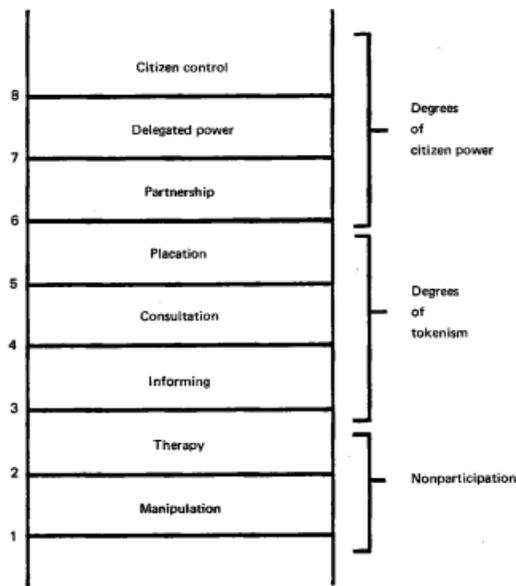


Figure 1.2 Échelle de la participation citoyenne (tirée de Arnstein, 1969)

Arnstein a divisé trois registres de pratiques et huit niveaux de participation citoyenne. Le premier registre, la non-participation, comprend la manipulation (1) et la thérapie (2); il a pour but de permettre aux décideurs « d'éduquer ou de guérir » les participants. Le second registre est la coopération symbolique (tokenism). Dans ce registre, l'information (3) et la consultation (4) sont sans réel impact puisque bien que les participants soient invités à donner leur opinion, elle ne sera pas nécessairement prise en considération lors de la décision finale. Quant à la réassurance (*placation* – 5), elle permet aux plus démunis de pouvoir conseiller sans toutefois avoir de pouvoir décisionnel. Le registre supérieur s'apparente au pouvoir effectif des citoyens. Il comprend d'abord le partenariat (6), où les citoyens peuvent s'engager dans des négociations avec les décideurs. Finalement, la délégation de pouvoir (7) et le contrôle citoyen (8), permettent aux citoyens d'obtenir une voix majoritaire lors des décisions ou les pleins pouvoirs face à la décision. Ainsi, Sherry Arnstein a identifié les degrés d'influence croissants sur la prise de décision des citoyens et citoyennes. (Arnstein, 1969)

Depuis près de 40 ans, cette échelle fait consensus dans le domaine de la participation publique. Elle permet d'évaluer aisément le degré d'influence des citoyens et citoyennes lors du processus décisionnel. Cependant, cette échelle linéaire exprime davantage une opposition entre ces derniers et les décideurs (élus ou experts techniques), tout en omettant les finalités de la participation. En ce sens, certaines critiques peuvent être émises quant à l'utilité de cette dernière. D'abord, l'approche *top-down* de la participation n'est pas évaluée. En effet, il s'agit des décideurs qui précisent le cadre de la participation et octroient aux citoyens et citoyennes le niveau de participation qu'ils visent. Ensuite, l'objectif de la participation étant le contrôle des citoyens et citoyennes sur la décision, les élus renonceraient pour ainsi dire à leur pouvoir public au profit du pouvoir citoyen lorsque le dernier niveau est atteint. En effet, la hiérarchie figurant dans cette échelle indique que si les citoyens et citoyennes n'obtiennent pas le contrôle total sur la décision, la participation publique n'a donc pas atteint son objectif et n'est alors plus légitime. Elle exprime donc clairement une dichotomie entre les citoyens et les élus. De plus, de par la vision linéaire de cette échelle, les méthodes de participation publique utilisées sont hors du champ d'application de cette dernière. Par ailleurs, il est important de préciser que ce n'est pas tous les citoyens et citoyennes qui désirent être impliqués dans le processus de participation. Certains préfèrent s'impliquer uniquement lorsque le sujet les touche. Arnstein met donc à l'écart les dynamiques sociales qui sont au sein d'un processus de participation publique. (Hayward, Simpson et Wood, 2004; Tritter et McCallum, 2006; Collins et Ison, 2006)

Afin de contrer ces limites, d'autres auteurs, tels que Santé Canada (2000), André Thibault, Marie Lequin et Mireille Tremblay (2000) ou l'*International Association for Public Participation* (2007) pour ne citer que ces derniers, ont développé de nouvelles méthodes afin de mesurer la participation citoyenne. C'est également le cas de l'INM, dont l'échelle de participation publique synthétise plusieurs d'entre elles. Il est à noter que cette échelle s'intéresse plus particulièrement à la participation publique, donc celle initiée par des institutions publiques ou privées. (INM, s.d.a)

Tableau 1.2 Échelle de la participation publique de l’Institut du Nouveau Monde (tiré de INM, 2013)

	1	2	3	4	5
Degré de participation	Information	Consultation	Discussion	Délibération	Collaboration
Description	Les participants s’informent au sujet des enjeux liés à un problème à résoudre, à un projet ou à une politique.	Les participants informent les décideurs de leurs opinions et de leurs points de vue.	Les participants échangent autour d’un enjeu et confrontent leurs idées et leurs points de vue.	Les participants formulent un avis sur une question précise.	Les participants participent eux-mêmes à la définition et à la construction du processus participatif et contribuent directement à la décision finale.

Selon l’INM, la participation publique représente « l’engagement des individus dans des dispositifs formels régis par des règles clairement établies et ayant pour but l’atteinte d’un objectif formulé explicitement. Ces dispositifs peuvent être des structures ou des processus, permanents ou ponctuels » (INM, s.d.a). Le processus de participation public peut être exercé par tous et réfère à quatre degrés dans la participation : l’engagement, l’implication, la responsabilité et l’influence. Plusieurs méthodes peuvent être utilisées en vue d’effectuer une participation publique. Ce faisant, selon la méthode de participation qui est en place, les degrés de participation et d’influence vont varier. L’INM (s.d.a) spécifie également que les catégories identifiées « ne sont pas mutuellement exclusives et [qu’]une expérience de participation publique peut intégrer plusieurs degrés d’engagement ». Il est également possible d’observer que le terme « citoyen » a été retiré de la présente échelle pour englober toutes les parties prenantes. En effet, plusieurs types de participants peuvent s’inscrire dans un processus de participation publique : « les citoyens individuels, les citoyens organisés, les parties prenantes d’un projet, les entreprises privées, les chercheurs et experts, les élus ou les décideurs, ainsi que les administrateurs ou les fonctionnaires » (INM, s.d.b).

Dans les études de cas qui suivront, cette échelle de participation publique sera utilisée. Bien que celle-ci soit également linéaire et qu’elle propose une approche *top-down*, elle permet d’éviter certaines des limites de l’échelle de participation publique d’Arnstein et le dernier échelon fait référence à une collaboration entre les participants et les décideurs. Ainsi, le contrôle total se veut plus modéré, mais les participants ont tout de même un réel impact sur la décision et les finalités de la participation sont clairement mentionnées.

1.5 Les facteurs de l'acceptabilité sociale

Plusieurs études ont recensé les différents facteurs, principes et conditions pouvant influencer l'acceptabilité sociale d'un projet (Saucier et al., 2009; Transfert Environnement, 2010; MAMOT, 2013; Caron-Malenfant, Venne, Beaucage, 2013; Fortin et Fournis, 2013; Batelier, 2015).

En 2009, Saucier et ses collègues ont effectué une recension des écrits à propos de l'acceptabilité sociale afin d'en identifier les facteurs constitutifs. Au regard de la littérature, huit ont été sélectionnés par ces auteurs.

Tableau 1.3 Facteurs de l'acceptabilité sociale (tiré de Saucier et al., 2009)

Dimensions	Facteurs constitutifs
Filière	Attitude initiale
	Cadre institutionnel
Projet	Impacts
	Retombés
	Origine et contrôle local
Processus décisionnel	Légitimité du processus
	Équité de la décision
Caractéristique du milieu social	Construction d'un capital institutionnel

Bien que cette publication s'intéresse plus particulièrement au développement de la filière éolienne, ces quatre dimensions permettent de réaliser une analyse complète des projets pour en favoriser l'acceptabilité sociale.

Le premier facteur de l'acceptabilité sociale, la Filière, est d'abord exprimé par l'attitude initiale du public face à un projet. Cette dernière est importante, car lorsque les individus ont une attitude négative envers une filière, ceux-ci ont tendance à accentuer les impacts négatifs qu'elle pourrait engendrer tels que la poussière, le bruit, les vibrations, le camionnage, etc. Cependant, le contraire est tout aussi valable. Ainsi, si l'attitude des individus est positive, ils en minimiseront les impacts négatifs. Le cadre institutionnel, quant à lui, réfère aux lois, règlements et politiques du milieu comme stipulé dans la section 1.2.

La seconde dimension, le Projet, fait référence aux impacts ainsi qu'aux retombées d'ordre social, environnemental et économique d'un projet d'après les pertes et les gains qui y sont liés. Ces derniers doivent être distribués de manière équitable dans un milieu afin de ne pas entraîner d'inégalités sociales (Batelier, 2015). Les individus vont également évaluer la pertinence ainsi que le bien-fondé du projet de manière cognitive selon leurs valeurs (section 1.1). Les auteurs

mentionnent aussi l'importance de l'origine du projet. La légitimité du projet et de son promoteur est intimement liée à ce facteur. De plus, le fait qu'un milieu d'accueil ait un contrôle local sur le projet est également bénéfique.

La troisième dimension est reliée aux facteurs entourant le Processus décisionnel, soit la légitimité du processus et l'équité de la décision. Comme mentionné dans la section 1.3, la légitimité des individus et les institutions qui encadrent le processus de participation publique est un élément important aux yeux des citoyens et citoyennes. Yates et Arbour (2016), ont d'ailleurs réalisé un schéma des types de légitimité selon les différents acteurs impliqués dans un processus d'acceptabilité sociale.

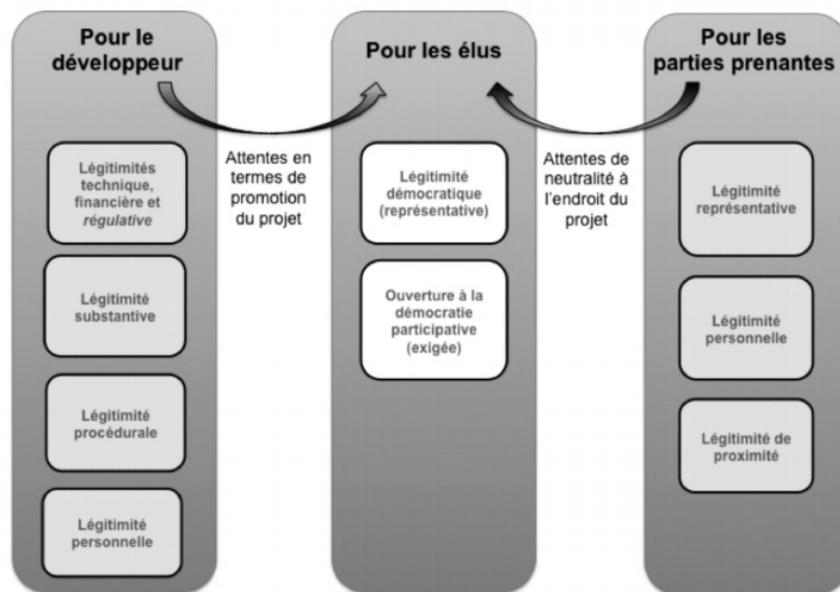


Figure 1.3 Les types de légitimités en cause dans les processus d'acceptabilité sociale (tiré de Yates et Arbour, 2016)

Ce schéma corrobore l'idée que l'acceptabilité sociale est un construit social. Elle découle, entre autres, de différents types de légitimité que lui procurent plusieurs acteurs impliqués dans le processus. D'abord, du côté du promoteur, la légitimité technique, financière et régulatrice fait référence à « la faisabilité technique du projet, [...] sa viabilité économique et [...] son adéquation avec les réglementations [...] » (Yates et Arbour, 2016). La légitimité substantive représente la pertinence et le bien-fondé du projet. La légitimité personnelle, qui est également présente chez les parties prenantes, fait quant à elle référence à « [l']expérience, [au] charisme [ainsi qu'au] jugement moral et éthique [...] de [l']honnêteté et des appuis sociaux tangibles [...] » d'un individu, qu'il soit citoyen ou porte-parole (Yates et Arbour, 2016). Les auteures

ajoutent également la légitimité procédurale liée au processus participatif et décisionnel mis en œuvre avec les parties prenantes. Du côté des élus, les auteures mentionnent que la légitimité démocratique de ces derniers n'est plus suffisante pour qu'un projet soit accepté. Il faut dorénavant qu'ils soient ouverts à la démocratie participative qui est désormais exigée par les citoyens et citoyennes. Pour ce qui est des parties prenantes, la légitimité représentative réfère au « caractère représentatif » de ces dernières afin que leur position soit prise en considération. On peut d'ailleurs lier ce type de légitimité au syndrome NIMBY souvent mis de l'avant par les promoteurs pour délégitimer la parole des opposants. Finalement, les auteures ajoutent également la légitimité de proximité qui est associée aux savoirs profanes des citoyens et citoyennes à propos de leur territoire. (Yates et Arbour, 2016)

Dans un autre ordre d'idées, le ministère des Affaires municipales et de l'occupation du territoire (MAMOT) (2013) a, quant à lui, illustré plusieurs principes et conditions de réussite de la participation publique dans une démarche intégrée de développement durable soit : « la participation précoce, la transparence et la clarté du processus, le partage d'information de manière proactive et l'appui des participants, l'équité et le respect, la neutralité et la crédibilité, la flexibilité et la souplesse, la recherche de coopération et l'obligation de reddition de comptes aux parties prenantes ». Ces éléments peuvent tous avoir un impact sur la légitimité du processus et l'équité de la décision aux yeux des participants.

Finalement, la quatrième dimension repose sur les Caractéristiques du milieu social dont le facteur constitutif est la construction d'un capital institutionnel. Il réfère aux liens entre les individus d'un milieu (capital social) ainsi qu'à l'histoire même du territoire dans lequel s'inscrit un projet.

2. ÉTUDE DE CAS

Ce chapitre présente les deux projets pour lesquels une analyse des facteurs de l'acceptabilité sociale sera réalisée. Ces derniers font l'objet de vive critique de la part des citoyens et citoyennes. Même si les niveaux institutionnels de ces projets diffèrent, leur analyse est d'autant plus pertinente car elle permet de constater les facteurs favorisant l'acceptabilité sociale. Ce chapitre décrit les projets, les parties prenantes touchées et concernées ainsi que les enjeux et préoccupations les entourant.

2.1 Cité de la logistique

La section suivante fera état du projet de la Cité de la logistique. Ce secteur, considéré comme prioritaire, se trouve dans l'est de la ville de Montréal. Selon le gouvernement du Québec, il fait partie d'une zone industrialo-portuaire (ZIP) nécessaire dans la *Stratégie maritime à l'horizon 2030*. L'arrondissement et la Ville de Montréal encouragent également vivement le développement de ce secteur. La section suivante présente le projet, les parties prenantes et ses principaux enjeux et préoccupations. (INM, 2017)

2.1.1 Projet

En 2011, la Ville de Montréal propose sa Stratégie de développement économique 2011-2017. Plusieurs cibles sont visées par cette dernière dont l'une touche les zones industrielles. C'est ainsi que le 18 juin 2015, le maire de Montréal, Denis Coderre a annoncé à la Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain (CCMM) la création de la Cité de la logistique dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Le gouvernement, les représentants de l'arrondissement ainsi que l'Administration portuaire de Montréal (APM) considèrent le secteur Assomption Sud – Longue-Pointe comme stratégique et essentiel afin d'assurer le développement économique de la Ville de Montréal. (Cargo M, 2015)



Figure 2.1 Secteur – Cité de la Logistique (tiré de Ville de Montréal, 2017)

Le projet propose le prolongement de l’avenue Souigny et du boulevard L’Assomption vers la rue Notre-Dame. L’APM souhaite également compléter ces nouveaux axes routiers par l’aménagement d’un pont d’étagement, passant au-dessus de la rue Notre-Dame. Les camions pourraient ainsi manutentionner les conteneurs du port et des industries voisines vers de grands axes de déplacement tels que les chemins de fer du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP) ainsi que l’autoroute 25 comme l’indique la figure suivante. (Administration portuaire de Montréal [APM], 2017; Chambre de commerce du Montréal métropolitain [CCMM], 2017; INM, 2017)



Figure 2.2 Localisation du secteur Assomption – Cité de la logistique (tiré de Office de consultation publique de Montréal [OCPM], s.d.)

Dès le début du 20e siècle, le secteur Assomption Sud – Longue-Pointe s’est développé autour des différentes industries et de la base militaire. Ces dernières s’y installent principalement pour les infrastructures de transport qui y sont présentes. Par la suite, des quartiers résidentiels se sont développés tout près, pour les travailleurs, les militaires et les vétérans de la Seconde Guerre mondiale. De nos jours, les zones résidentielles et industrielles cohabitent. Toutefois, de nombreuses industries ont fermé leurs portes occasionnant la perte de près de 15 000 emplois depuis 1980. (Ville de Montréal, s.d.; Service de développement économique [SDÉ], 2017)

Le secteur Assomption Sud – Longue-Pointe offre environ 10 000 000 pi² de terrains vacants ou abandonnés, où les opportunités de nouveaux développements sont possibles. Cependant, ces terrains sont mal desservis par les voies de transport et plusieurs infrastructures vétustes s’y

trouvent. De plus, certains terrains sont également contaminés et nécessitent une décontamination avant d'avoir une nouvelle vocation. Le projet permettrait ainsi de « soutenir la croissance des activités [les] volumes et [les] échanges au Port de Montréal » en plus de favoriser « la compétitivité et l'attractivité de la ville [et] d'assurer son rayonnement international » (Cargo M, 2015). À l'époque, la Ville de Montréal souhaitait être prête en vue d'accueillir le trafic qu'occasionneraient les accords de libre-échange qui devaient être signés sous peu. De plus, le projet permettrait de moderniser le parc industriel situé dans l'arrondissement tout en créant de nouveaux emplois. (Ville de Montréal, s.d; Cargo M, 2015)

En janvier 2017, une première consultation a été menée auprès du public afin de présenter le projet de la Cité de la Logistique. Pour ce faire, l'arrondissement a mandaté l'INM afin de mener cette dernière. La consultation avait trois objectifs :

1. « Informer les participants des enjeux liés au développement de la Cité de la logistique;
2. Dégager des éléments de vision qui permettront à l'arrondissement et à la Ville de Montréal d'orienter la planification du secteur;
3. Recueillir les propositions de la population en matière d'intégration et de cohabitation harmonieuses dans le secteur (environnement, architecture), de développement économique et de création d'emplois. » (INM, 2017)

Afin de se préparer en vue de la consultation prévue en janvier, l'INM a rencontré un groupe de référence en décembre 2016. Ce groupe lui a permis de discuter des outils à développer en vue de mener la consultation. Puis, le 12 janvier 2017, l'INM a présenté ces outils lors d'une conférence de presse. Ils consistaient en un cahier des participants ainsi qu'une journée de consultation qui aurait lieu le 28 janvier 2017. Finalement, suite à la consultation du 28 janvier, où 179 participants étaient présents, les parties prenantes ont eu jusqu'au 13 février 2017 afin de déposer leurs commentaires ou mémoires relativement au projet de Cité de la logistique. Trente commentaires ou mémoires ont été déposés. (INM, 2017; Arrondissement Mercier-Hochelage-Maisonneuve, 2017c)

Une deuxième consultation a été menée le 23 mars 2017 pour l'adoption du Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'énoncer les exigences en vue de l'implantation de projet dans l'arrondissement. (Ramacieri, et Dorais Kinkaid, 2017)

Puis, en vertu du *Règlement sur la Charte montréalaise des droits et responsabilités et sur le droit d'initiative*, les citoyens et citoyennes de l'arrondissement ont obtenu une nouvelle

consultation grâce à une pétition signée par plus de 6600 individus. Ces derniers souhaitaient que l'OCPM réalise cette consultation puisque les participants jugeaient que les consultations précédentes n'étaient pas suffisantes et objectives.

« [Cette consultation] veut poser la question de la pertinence même de ce projet, c'est-à-dire, tout simplement, est-ce que ça a du bon sens, non pas seulement comme projet de développement économique, mais pour l'ensemble de la communauté? Qu'est-ce que l'avènement de la Cité de la logistique peut nous apporter de bon et de beau? Dans les conditions actuelles, peut-on poursuivre le développement industrialoportuaire et si oui comment en faire un projet structurant pour la communauté? » (Luc Gallant, 2017)

Cependant, cette troisième consultation réalisée le 31 mai 2017 ne fut pas menée par l'OCPM, mais par une firme consultante. Plus de 160 participants se sont tout de même présentés. Par la suite, une séance de présentation des mémoires et des opinions a été effectuée le 15 et le 17 juin et les participants avaient jusqu'au 30 juin pour les déposer. Trente-quatre mémoires supplémentaires ont été reçus. (Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, 2017b; Ramacieri, et Dorais Kinkaid, 2017)

Finalement, le 23 août 2017, le Comité exécutif a mandaté l'OCPM afin de mener une nouvelle consultation. Cette dernière devait porter sur les « orientations préliminaires de développement économique et d'aménagement urbain pour le projet de parc d'entreprises voué à la logistique à valeur ajoutée dans le secteur Assomption Sud-Longue-Pointe » (Système de gestion des décisions des instances, 2017). Entre-temps, il y a eu changement de gouvernance au niveau municipal. Projet Montréal a donc abandonné le projet tel qu'il avait été conçu auparavant. De nouvelles consultations seront donc menées par l'OCPM afin de présenter le nouveau projet de développement. (Marceau, 2018)

2.1.2 Parties prenantes

La section suivante présente les parties prenantes principales concernées ou touchées par le projet de la Cité de la Logistique.

- Promoteur

Le promoteur de la Cité de la logistique est l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. En 2013, le conseil municipal de l'arrondissement a pris la résolution de développer le secteur L'Assomption. Selon eux, ce secteur est « une plaque tournante du système canadien de transport des marchandises et que ce secteur contribuera à la relance économique de l'Est. » (Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, s.d.)

L'arrondissement est le palier décisionnel le plus près des communautés locales et dispose d'un budget afin d'offrir des services à ces dernières. L'un des services offerts par l'arrondissement est le pouvoir en matière d'urbanisme. Le projet s'inscrit dans le Programme particulier d'urbanisme (PPU) actuel de l'arrondissement. Le PPU a entre autres pour fonction de préciser « l'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation, le tracé projeté et le type des voies de circulation, les équipements communautaires projetés, les règles de zonage, de lotissement et de construction. De plus, il s'occupe de l'identification des travaux prévus et, le cas échéant, des propriétés à acquérir par la Ville, la séquence de construction et la durée approximative des travaux, les programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition » dans un secteur particulier (Ville de Montréal, s.d.). Puisque le zonage du secteur est industriel, l'arrondissement n'a pas eu à modifier le PPU et n'a pas souhaité mener de consultation publique à cet égard. L'arrondissement a tout de même évalué l'intégration du projet grâce à un PIIA comme indiqué ci-dessus. Toutefois, il est important de noter que le « PIIA n'a pas pour but de vérifier la pertinence d'un projet ou des travaux envisagés, mais plutôt leur apparence et leur intégration architecturale dans un milieu bâti ou non. » (MAMOT, 2010) Il s'agit ainsi d'un outil afin d'évaluer les mesures de mitigation que l'arrondissement devra mettre en place pour le projet de Cité de la logistique contrairement à un PPU.

- Citoyens et citoyennes

Plusieurs citoyens de la Cité de la logistique seront touchés ou concernés par le développement de ce projet. Certains ont des inquiétudes notamment quant à la pollution sonore et atmosphérique ainsi qu'à son intégration sur le territoire. C'est ainsi que s'est formé le groupe Mobilisation 50002 dans le cadre du droit d'initiative afin d'obtenir une consultation publique indépendante réalisée par l'OCPM. Ces derniers souhaitent connaître l'impact qu'aura l'implantation d'un parc industriel destiné au transport de marchandises sur leur territoire. (Luc Gallant, 2017)

- Instances gouvernementales

Quatre instances gouvernementales sont liées au dossier de la Cité de la logistique.

Tout d'abord, il y a le gouvernement du Canada pour qui le commerce international est une priorité. En effet, plusieurs ententes ont été conclues notamment avec l'Union européenne, par l'Accord économique et commercial global (AECG) et l'Asie, par l'Accord de Partenariat

² Le nom du groupe a changé pour mobilisation 6600 suite aux 6600 signatures obtenues pour la pétition.

transpacifique global et progressiste (PTPGP). Ainsi, ce projet favoriserait les possibilités de commerce international. (CCMM, 2017; Gouvernement du Canada, 2018)

Ensuite, en 2015, le gouvernement du Québec émet sa Stratégie maritime et annonce des investissements afin de créer plusieurs ZIP au Québec. Le projet de Cité de la logistique représente l'une des quatre ZIP à être instaurée dans la région métropolitaine. Elle permettrait, entre autres, d'atteindre les objectifs que s'est fixés le gouvernement dans sa stratégie grâce à la place importante qu'a la Cité de la logistique pour le transport de marchandises locales et internationales. (Gouvernement du Québec, 2015; CCMM, 2017)

Finalement, le prolongement des grands axes routiers est prévu par le ministère des Transports. Ce dernier considère que le prolongement du lien autoroutier de l'avenue Souigny vers la rue Notre-Dame est essentiel dans le projet de la Cité de la logistique. (CCMM, 2017)

L'Administration portuaire de Montréal, soit Port de Montréal, « est une agence fédérale autonome qui a pour mandat de gérer des actifs portuaires appartenant au gouvernement fédéral, et dont la garde lui est confiée en vertu de la Loi maritime du Canada (1999) » (APM, 2017). Selon elle, le projet de Cité de la logistique va de soi, puisqu'il permettrait de répondre aux objectifs gouvernementaux en matière de logistique et de transport maritime tout en revitalisant ce secteur industriel de la ville. Il amènerait également plus de transits par le port de Montréal, ce qui serait profitable pour les activités de l'APM. (APM, 2017)

- Instances de participation publique

L'Institut du Nouveau Monde est l'instance qui a été mandatée par l'arrondissement afin de réaliser la consultation publique pour le projet de Cité de la logistique. Cette dernière a mené une consultation et produit un rapport sur le projet. (INM, 2017)

- Instance municipale

L'instance municipale dans ce dossier est la Ville de Montréal. Tout comme les instances gouvernementales précédemment citées, la Ville souhaite développer dans le secteur L'Assomption un centre de logistique intermodal. Selon le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, conforme au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, ce secteur a un énorme potentiel pour le développement du patrimoine bâti et la création d'emplois. (Arrondissement Mercier-Hochelage-Maisonneuve, s.d.)

La Cité de la Logistique est également importante dans la Stratégie de développement économique 2011-2017 développée par le Service de développement économique de la Ville (SDÉ). En effet, dans ce plan d'action, la cible 2 vise à redynamiser les zones industrielles et la cible 3, noyaux industriels, vise expressément ce projet, car la première action de cette cible est de créer une Cité de la logistique dans le secteur L'Assomption. (Arrondissement Mercier-Hochelage-Maisonneuve, s.d.; SDÉ, s.d.)

Par le fait même la Ville souhaite :

- Camper le port de Montréal dans la stratégie maritime du gouvernement du Québec;
 - S'inscrire dans la stratégie de porte continentale et corridor de commerce du gouvernement fédéral (prolongé jusqu'en 2017);
 - Prolonger l'avenue Souigny et désenclaver les terrains du secteur;
 - En partenariat avec Cargo M et le port de Montréal, renforcer le pôle logistique existant organisé autour des activités du port;
 - Attirer des entreprises dans le secteur l'Assomption bouclant la chaîne logistique actuelle;
 - Contribuer à améliorer la formation en logistique pour répondre aux besoins et réalités des entreprises montréalaises de ce secteur. » (SDÉ, s.d.)
- Instances non gouvernementales

La Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain est un organisme dont la mission est « d'être la voix du milieu des affaires montréalaises et d'agir pour la prospérité des entreprises et de la métropole. » (CCMM, s.d.) Cette dernière intervient donc dans des dossiers importants entourant le monde des affaires de la métropole. Dans ce dossier, la CCMM « soutient entièrement la création d'une Cité de la logistique dans le secteur du boulevard de l'Assomption » (CCMM, 2017). Depuis plusieurs années, le secteur de la logistique et du transport apparaît prioritaire au regard de cet organisme. Ce projet viendrait bonifier les infrastructures déjà en place, positionnerait davantage Montréal comme plaque tournante pour le commerce d'outre-mer par l'océan Atlantique, tout en conservant les activités dans un même secteur. Ainsi, le projet de la Cité de la logistique permettrait le développement de ce secteur où des entreprises y entretiennent déjà des activités à vocation industrielle. (CCMM, 2017)

La Grappe métropolitaine de logistique et transport (Cargo M) est également en accord avec le développement du projet de la Cité de la logistique. Selon cette dernière, le projet favoriserait la

stratégie maritime du gouvernement du Québec par la création d'une ZIP. Par le fait même, ce projet permettrait d'augmenter et de redynamiser les activités du port de Montréal et créerait des emplois. Également, le projet engendrerait une réduction du camionnage dans des zones qui sont présentement saturées, comme la rue Notre-Dame, en redirigeant la circulation vers de nouveaux axes routiers. (Grappe métropolitaine de logistique et transport [Cargo M], 2017)

Ray-Mont Logistique est une entreprise spécialisée « [en] logistique, [en] transbordement et [en] expédition des légumineuses, de céréales, de lentilles et de grains variés » dont les activités s'effectuent entre autres au port de Montréal (Ray-Mont Logistique, 2017). En janvier 2017, l'entreprise acquiert un terrain contaminé de 240 000 pieds carrés appartenant à l'ancienne fonderie Canadian Steel pour un montant de 20 millions de dollars. Il s'agit de l'unique entreprise ayant déposé une demande de permis afin de réaliser des activités dans le projet de la Cité de la logistique, et ce avant même qu'il soit publicisé. Suite à son acquisition, Ray-Mont Logistique entreprend des travaux de décontamination même si elle n'a pas encore de permis afin d'effectuer ces activités. En mars 2017, l'arrondissement refuse la demande de permis. L'entreprise doit donc se conformer au nouveau PIIA qui interdit l'entreposage extérieur et les activités de transbordement. Un litige opposant Ray-Mont Logistique à l'arrondissement éclate. En juillet 2018, la Cour supérieure a déclaré que la plate-forme intermodale pourra être installée par l'entreprise malgré les oppositions (Lamoureux, 2018).

2.1.3 Enjeux et préoccupations

Plusieurs mémoires rédigés par les participants ont été déposés lors des consultations publiques menées en 2017. Ces mémoires reflètent les préoccupations que ces derniers ont soulevées durant ces consultations quant aux enjeux entourant le projet de la Cité de la logistique.

- Enjeux territoriaux

L'analyse de la littérature révèle que le premier enjeu est de nature territoriale. Il est essentiel que l'aménagement d'une zone industrielle s'harmonise aux zones résidentielles connexes. Avec les prolongements prévus, les transits entre les grands axes routiers et le port seraient facilités. L'attractivité de la région serait donc plus grande, car il y aurait une augmentation de la productivité en transport et manutention. Or, la zone résidentielle du secteur Assomption Sud – Longue-Pointe est présentement enclavée par la zone industrielle. Ainsi, les résidents ont difficilement accès à certains services de proximité et au transport en commun. De plus, les commerces de détails et restaurants du quartier peinent à survivre puisque les activités portuaires se déroulent en vase clos. Par ailleurs, certains résidents croient qu'il est difficile de réconcilier

les usages industriels et résidentiels de ce secteur et que la planification territoriale devrait être mieux réalisée afin d'améliorer la qualité de vie du secteur. La construction du tunnel et du boulevard Ville-Marie dans les années 1970 a engendré de nombreux changements dans ce secteur puisque la rue Notre-Dame est le prolongement de cet axe est-ouest important pour la circulation dans la région métropolitaine. Cette nouvelle configuration routière a d'ailleurs nettement fait augmenter la circulation. Conséquemment, dans les années 1980, le ministère des Transports a procédé à l'aménagement d'un parc riverain à la rue Notre-Dame, afin de séparer la rue des résidences. Ce projet a entraîné plusieurs expropriations. De nos jours, la circulation y est toujours de plus en plus dense et l'arrivée de la Cité de la logistique risque d'en entraîner l'augmentation. Les réseaux autoroutiers voisins sont saturés et les résidents croient que les problèmes liés à la congestion augmentent avec un tel projet. Actuellement, la configuration de la rue Notre-Dame engendre des problèmes de sécurité importants, comme des accidents de la route, en plus de causer des débordements dans les quartiers adjacents. De ce fait, nombreux sont ceux qui pensent que leur sécurité sera moins grande avec la création des nouveaux axes routiers reliant l'avenue Souigny au port. (CCMM, 2017; Conseil du patrimoine de Montréal, s.d.; INM, 2017)

- Enjeux sociaux et sanitaires

La venue de nouvelles industries connexes à la logistique et au transport engendre des enjeux importants d'ordre social et sanitaire. Le réseau de transport est intimement lié à la santé publique. Ce dernier peut avoir des impacts sur la qualité atmosphérique, le bruit, la sécurité ainsi que la possibilité de pratiquer des activités physiques. De nombreux effets néfastes sur la santé et le bien-être sont liés à l'augmentation du transport. En effet, plusieurs polluants atmosphériques sont engendrés par ce dernier, comme les oxydes d'azote, les fines particules, le monoxyde de carbone ainsi que les composés organiques volatils. Selon le gouvernement du Canada (2016), la pollution de l'air qui s'ensuit entraîne des problèmes de santé tels que l'asthme, le cancer du poumon ainsi que diverses maladies cardiaques et pulmonaires. De ce fait, le gouvernement recommande de ne pas faire d'activité physique près des grands axes routiers en plus d'éviter les rues où la circulation est passante (Gouvernement du Canada, 2016). De plus, des effets néfastes sont aussi engendrés par le bruit environnemental. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) (2011) recommande une moyenne maximale de 55 décibels (dBA), de jour et de nuit, en milieu urbain. Cependant, selon la cartographie des niveaux de bruit sur l'île de Montréal, les niveaux atteints dans le secteur Assomption Sud – Longue-Pointe sont de plus de 60 dBA. Ces nuisances causent des dérangements, des perturbations du sommeil et des maladies cardiovasculaires. Ainsi,

par rapport à la moyenne montréalaise, la prévalence de nombreuses maladies chroniques comme l'hypertension, l'asthme et les maladies cardiaques est plus élevée de 1% sur le territoire de l'Est de l'île de Montréal. (OMS, 2011; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Est-de-l'Île-de-Montréal [CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal], 2016; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal [CIUSSS du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal], 2017)

- Enjeux économiques

La Cité de la logistique est un lieu stratégique pour le développement économique. En effet, la présence de nombreux terrains désaffectés, sa proximité des voies ferrées, de l'autoroute 25 et des voies maritimes en sont quelques exemples ~~de ce fait~~. Toutefois, certaines préoccupations mettent l'emphase sur les enjeux économiques d'un tel projet de développement. Comme précisé à la section 2.1.1, le secteur Assomption Sud – Longue-Pointe a été durement touché par la perte de nombreux emplois depuis le début des années 1980. Le projet de Cité de la logistique permettrait la création de 2 500 à 3 600 emplois dans divers domaines reliés à la logistique et au transport de marchandises et les résidents seraient priorisés lors de l'embauche (INM, 2017). Or, de nos jours, les opérations de logistique sont de plus en plus automatisées grâce à la robotique. En effet, selon *Brookfield Institute* (2017), 61% des activités de transport et d'entreposage sont automatisables. Pour cette raison, les participants étaient septiques quant au nombre d'emplois annoncés par les défenseurs du projet. De plus, certains ont avancé que les emplois créés dans ces domaines seraient précaires puisqu'ils seraient à faible revenu et nécessiteraient peu de qualification. Il était également difficile de garantir aux résidents de l'arrondissement que les emplois créés leur seraient réservés. Dans un autre ordre d'idées, puisque le projet engendrera des nuisances, certains propriétaires du secteur L'Assomption Sud – Longue-Pointe croient que la valeur de leur propriété baisserait si un tel projet venait à voir le jour. (APM, 2017; Cargo M, 2017; CCMM, 2017; Daoust et Aubry, 2017; Ramacieri et Dorais Kinkaid, 2017; INM, 2017)

- Enjeux environnementaux

En 2015, avec des émissions de l'ordre de 34,0 Mt éq. CO₂, le secteur des transports³ était responsable de 41,7% des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Plus précisément, les émissions liées au transport en véhicule lourd représentent 9,87 Mt éq. CO₂, celles liées aux transports ferroviaires sont de 0,74 Mt éq. CO₂ alors que celles des transports maritimes sont de

³ Ce secteur inclut le transport routier, aérien intérieur, maritime intérieur, ferroviaire et hors route ainsi que le transport du gaz naturel par pipeline.

0,73 Mt éq. CO². Elles représentent ainsi respectivement 29,03%, 2,18% et 2,14% des émissions liées aux transports. Ces émissions sont causées principalement par l'utilisation de carburant provenant des combustibles fossiles. Les GES engendrent des effets néfastes sur l'environnement, mais également sur la santé humaine. Plusieurs mémoires soulignent que le projet de Cité de la logistique risque d'augmenter la proportion de trafic routier, maritime et ferroviaire dans le secteur. De ce fait, les émissions de GES sont également susceptibles d'augmenter. Dans le même ordre d'idées, ce secteur est un îlot de chaleur. Il est principalement dû à certains facteurs environnementaux, tels que l'absence de végétation, et anthropiques, tels que le transport. Ces derniers causent une augmentation des effets néfastes créés par la pollution atmosphérique, une augmentation de la consommation d'énergie et de la consommation d'eau en plus d'engendrer des épisodes de stress thermique qui peuvent être fatals pour certaines personnes. Des mesures de verdissement et de gestion des eaux pluviales sont nécessaires afin de contrer ces effets. Plusieurs participants souhaitent que le ruisseau Molson, situé sur le terrain de la *Canadian Steel Foundries* soit intégré dans la planification de ce secteur afin d'améliorer la gestion des eaux pluviales. L'analyse des mémoires souligne ainsi que des mesures de mitigation liées à l'aménagement du territoire devraient réduire les problématiques du secteur lié à l'environnement. (Chartier, 2017; Daoust et Aubry, 2017; Bourbeau, 2017; INM, 2017)

- Enjeux de régulations et de consultations

Un cinquième enjeu a trait à la régulation et aux consultations entourant le projet de la Cité de la logistique et de ses activités industrialo-portuaires. Selon plusieurs, la réglementation du secteur est insuffisante pour assurer une bonne cohabitation entre les résidents et les industries. Les nuisances vécues par les résidents du quartier causées par les industries qui ne respectent pas la réglementation en vigueur, en est un exemple. En outre, le gouvernement du Québec est en consultation pour le projet de loi n°85 : *Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal*. Cette loi permettrait au gouvernement du Québec de décréter des règles d'urbanisme pour ces zones. Un pouvoir qui appartient habituellement aux villes. Dans un autre ordre d'idées, les résidents ont des préoccupations par rapport à l'utilisation du PIIA, soit l'outil de planification proposé par l'arrondissement. Selon eux, un programme particulier d'urbanisme serait plus adéquat. Une consultation était d'ailleurs menée au même moment pour le PPU Assomption Nord, le secteur au nord d'Assomption Sud – Longue-Pointe. Ainsi, en vue d'obtenir une meilleure planification de ces secteurs, certains sont d'avis qu'il aurait été judicieux de faire une planification intégrée. Il est

également important de préciser qu'en 2002, la tenue d'une audience publique au BAPE avait eu lieu pour le projet de prolongement de la rue Notre-Dame. Ce projet est très semblable au projet de la Cité de la logistique pour lequel le prolongement de l'avenue Souigny était prévu. Or, aucune audience publique à cet effet n'a été réalisée, tout comme aucune consultation publique menée par l'OCPM n'a été tenue. Des préoccupations émanent donc de l'objectivité des consultations publiques menées jusqu'à présent pour le projet de la Cité de la logistique. Ainsi, les participants sont peu satisfaits des consultations publiques qui ont été menées dans le cadre de l'implantation du projet de la Cité de la logistique. (Assemblée nationale, 2016; Harel, 2017; INM, 2017)

2.2 Ligne à 120 kilovolts du grand brûlé- Dérivation Saint-Sauveur

Le second projet à l'étude est la ligne à 120 kilovolts (kV) du Grand-Brûlé - Dérivation Saint-Sauveur dont le promoteur est Hydro-Québec. Créée en 1944, Hydro-Québec est une société d'État dont l'unique actionnaire est le gouvernement du Québec. Cette entreprise produit, transporte et distribue l'électricité sur l'ensemble du territoire québécois, et ce, essentiellement à partir de sources d'énergie renouvelable. La section suivante présente le projet, les parties prenantes impliquées ainsi que les enjeux et préoccupations qui l'entourent. (Hydro-Québec, s.d.a)

2.2.1 Projet

Afin de combler les besoins en électricité sur le territoire québécois, Hydro-Québec se doit d'effectuer une planification à long terme de son réseau de transport d'électricité. En effet, dans les Municipalités régionales de comté (MRC) des Pays-d'en-Haut et des Laurentides, une augmentation de 20% des besoins a été observée entre 2004 et 2012 et tout porte à croire que cette croissance continuera (Hydro-Québec TransÉnergie [HQT], 2015). De plus, selon le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation (MÉSI) (2018), une forte évolution démographique est à prévoir dans la région par rapport au reste du Québec comme l'indique la figure suivante :

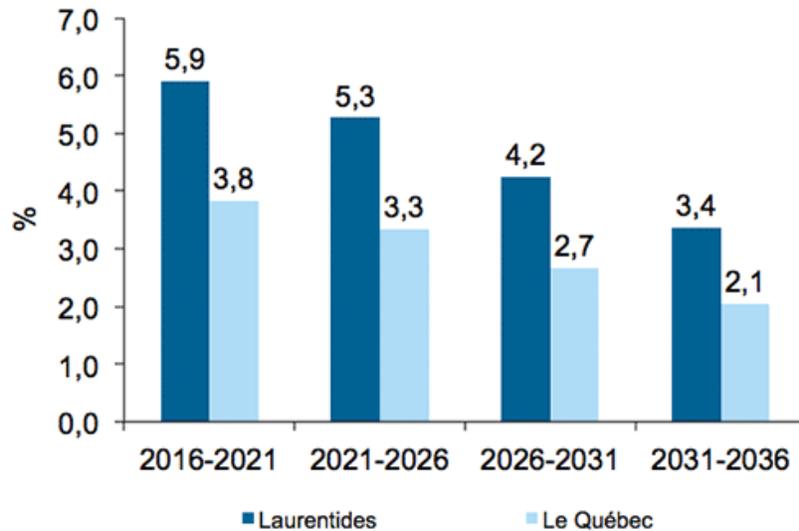


Figure 2.3 Évolution démographique et perspective (tiré du MÉSI, 2018)

La croissance démographique des Laurentides est principalement causée par une forte fécondité et une migration importante des populations provenant des autres régions (MÉSI, 2018). Le nombre d’habitants se chiffrait à 472 932 en 2001 alors qu’en 2017, il était de 601 699 (Institut de la statistique du Québec, 2018). Il est possible de noter une augmentation de 29% du nombre d’habitants dans la région. Par ailleurs, au cours des années 1970, un phénomène de « villégiaturbanisation » frappe ces régions. Ainsi, de plus en plus de résidents convertissent leur chalet en résidence principale. (Hydro-Québec, 2017a)

Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) souhaite construire une ligne dans les MRC des Laurentides et des Pays-d’en-Haut. Ce projet permettra de répondre aux besoins en électricité des 20 prochaines années des résidents, des activités touristiques et des industries. De plus, il assurera une meilleure stabilité du réseau puisque les postes et les lignes de cette région ont atteint leur pleine capacité. Le projet permettra de relier le poste Grand-Brûlé se trouvant à Mont-Tremblant, à une ligne déjà en fonction de 120 kV comme l’indique la figure 2.4. (HQT, 2015)



Figure 2.4 Zone d'étude pour la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé - Dérivation Saint-Sauveur (Hydro-Québec, 2012)

La zone d'étude est de 425 km² et plus de 75% de ce territoire appartient à des propriétaires privés. Ces terres privées sont vouées aux activités récréotouristiques et de villégiature. Le 25% restant est constitué de terres publiques majoritairement composées de cours d'eau et de forêts qui sont dédiées aux activités forestières ou à la conservation. Hydro-Québec a étudié les aspects sociaux, environnementaux, économiques et techniques dans la zone d'étude afin de trouver le tracé le plus optimal. Suite aux différentes études que l'entreprise a menées ainsi qu'aux suggestions provenant des parties prenantes, onze scénarios ont été approfondis. Par la suite, une comparaison de quatre variantes dont l'une d'elles était proposée par la MRC des Pays-d'en-Haut a été réalisée. L'annexe 3 présente les différents scénarios étudiés. La figure suivante identifie le tracé retenu par Hydro-Québec.



Figure 2.5 Tracé retenu pour la ligne à 120 kV entre le poste du Grand-Brûlé et la dérivation Saint-Sauveur (HQT, 2017)

Selon l’entreprise, la proposition finale pour la ligne à 120 kV entre le poste du Grand-Brûlé et la dérivation Saint-Sauveur est le scénario qui présente le moins de nuisances environnementales, économiques et techniques au niveau régional. Il a été élaboré au terme de trois années d’études et de consultations menées auprès des publics cibles. De plus, l’entreprise a développé sa méthode d’étude du paysage en 1992 (révisée en 1996) qui vise une intégration harmonieuse de ses projets sur un territoire. Ainsi, elle a mené de nombreuses études afin de trouver le tracé ayant, selon elle, le moins d’impacts. (Hydro-Québec, 2017a)

C’est à l’été 2012 qu’Hydro-Québec a lancé la phase d’avant-projet en vue de construire la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé - Dérivation Saint-Sauveur. L’entreprise a d’abord rencontré les instances municipales et régionales concernées afin de leur présenter les raisons menant à ce projet, le processus de participation publique ainsi que les études à venir. Plus de vingt rencontres ont été effectuées afin d’être au fait des différents besoins et préoccupations de ces dernières. (Hydro-Québec, s.d.b; HQT, 2012; Hydro-Québec Innovation et services partagés [HQIÉSP], 2016)

Pour tous ses projets de transport, l’entreprise a un processus de participation des publics en quatre phases. D’abord, il y a la phase de planification, d’une durée de 1 à 2 ans; cette phase permet d’étudier les moyens de communication qui seront utilisés d’après le projet et le territoire

touché. Ensuite, il y a la phase d'avant-projet qui a été réalisée de juin 2012 à juin 2015. Les équipes ont communiqué avec les parties prenantes en 3 étapes : information générale, information-consultation sur les variantes de tracé étudiées et sur le tracé optimisé puis information sur la solution retenue. Plus de 95 rencontres ont été effectuées dans le cadre de ce projet afin d'échanger avec les parties prenantes touchées ou concernées. Ces occasions d'échanges comptaient huit activités de portes ouvertes en plus de la création d'un comité technique régional. Ce dernier était composé de « spécialistes en aménagement du territoire, en environnement, en paysage et en ingénierie, délégués par les instances municipales et régionales concernées par le projet. » (Hydro-Québec, 2017a). Des bulletins d'informations, des feuillets d'Info-projet, des correspondances, des présentations visuelles, un site Web dédié au projet ainsi que plusieurs communiqués de presse ont été diffusés en plus de l'ensemble des rencontres. L'annexe 4 présente la synthèse du programme de participation publique réalisé par Hydro-Québec lors de cette phase. S'ensuit alors l'obtention des autorisations gouvernementales en vue de réaliser le projet. La troisième phase est la construction. Les équipes informeront les parties prenantes sur l'avancement des travaux grâce à des infos-travaux, une ligne téléphonique, des communiqués dans les médias, etc. À la fin du projet, les équipes d'Hydro-Québec effectueront un bilan. De plus, si la communauté d'accueil en ressent le besoin, une quatrième phase de communication pourra avoir lieu lors de l'exploitation de la ligne. (Hydro-Québec, s.d.b; HQIÉSP, 2016; Hydro-Québec, 2017a)

Ce projet n'a pas été présenté devant le BAPE, car les lois et règlements en vigueur ne l'exigeaient pas. En effet, cette procédure est obligatoire lorsqu'un projet est de plus de 315 kV et de plus de 2km. La mise en service de la ligne était projetée pour 2016. Toutefois, suite à de vives critiques et batailles juridiques avec la municipalité de Saint-Adolph-d'Howard, la construction n'a débuté qu'en 2017. Les résidents et résidentes de cette municipalité ainsi que sa représentante, la mairesse Lisette Lapointe, se sont fermement opposés à ce projet. En effet, le tracé proposé par Hydro-Québec nécessite que 12,6 km de forêt soient déboisés afin d'y construire une nouvelle emprise. Un décret a été rendu par le gouvernement afin de permettre à Hydro-Québec d'exproprier certaines servitudes nécessaires à la réalisation du projet (Gouvernement du Québec, 2017). (Hydro-Québec, s.d.b; HQT, 2015; Hydro-Québec, 2017a ; ÉCOgestion-solutions Inc., 2016)

2.2.2 Parties prenantes

Cette section présente les parties prenantes principales touchées ou concernées par le projet de la ligne à 120 kV entre le poste du Grand-Brûlé et la dérivation Saint-Sauveur.

- Promoteur

Le promoteur de ce projet est Hydro-Québec. Cette entreprise s'assure que l'ensemble des Québécois ait accès à l'électricité. (Hydro-Québec, s.d.a)

Puisqu'il s'agit d'une société d'État, Hydro-Québec verse des dividendes au gouvernement du Québec afin qu'il les redistribue. L'entreprise participe ainsi à près de 2% du budget total du gouvernement. Elle doit aussi intégrer les grandes orientations prises par le gouvernement telles que la *Loi sur le développement durable*, la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2018-2022, l'Agenda 21 de la culture du Québec, etc. L'acceptabilité sociale, la rentabilité ainsi que les retombées économiques pour le Québec sont donc importantes. Elle est également soumise à la *Loi sur Hydro-Québec* qui définit la mission et les principes de gouvernance de l'entreprise. (Hydro-Québec, 2017b)

Comme mentionné ci-dessus, le réseau de transport actuel dans ces régions a atteint sa capacité maximale. Ce projet s'avère donc essentiel afin de desservir les populations qui y vivent. Il est à noter qu'Hydro-Québec est l'une des seules entités québécoises dont le processus de participation publique est planifié et réalisé par ses équipes. Elle n'engage ainsi aucun consultant pour l'effectuer. (Hydro-Québec, s.d.b;)

- Citoyens et citoyennes

Plusieurs citoyens seront touchés ou concernés par le développement de ce projet. Ce sont les résidents de la ville de Saint-Adolph-d'Howard, dont font partie certaines personnalités publiques québécoises, qui se sont davantage mobilisés contre ce projet. Leurs inquiétudes portent principalement sur l'intégration du projet sur son territoire et notamment au regard de son impact sur le paysage. Un comité de citoyen, le comité aviseur, et un comité de vigilance ont été formés pour discuter des répercussions du projet. Une pétition a obtenu plus de 5000 signatures afin de souligner l'inacceptabilité sociale du projet tel que présenté par Hydro-Québec. En 2016, un des résidents de la municipalité, Georges Jardon, a d'ailleurs réalisé un documentaire sur la contestation entourant le projet. Les témoignages de l'ancienne mairesse Lisette Lapointe, du préfet adjoint de la MRC des Pays-d'en-Haut, André Genest, ainsi que du comédien Claude Meunier sont notamment présentés dans ce documentaire. Le comité aviseur a d'ailleurs reçu le prix Action David Suzuki 2016 pour ce documentaire. Ce prix encourage les actions ayant un impact concret positif sur la santé environnementale. (Jardon, 2016)

- Instances gouvernementales

Deux instances gouvernementales sont liées au projet de la ligne à 120 kV du Grand-Brulé - Dérivation Saint-Sauveur.

La première est le gouvernement du Québec. C'est le gouvernement qui oriente les principes de gouvernance du promoteur, Hydro-Québec. Il nomme également les membres du conseil d'administration (CA) ainsi que le président-directeur général (PDG), suite aux recommandations du CA. C'est également le gouvernement, grâce à l'Assemblée nationale, qui édicte les lois et règlements qui encadrent les activités de l'entreprise. Le gouvernement délivre également les autorisations gouvernementales et rend les décrets nécessaires en vue d'assurer la réalisation d'un projet. (Gouvernement du Québec, 2017a; Hydro-Québec, 2017b)

La seconde instance, la Régie de l'Énergie, est un tribunal administratif qui encadre les pratiques des entreprises du secteur de l'énergie. Au Québec, c'est cette dernière qui fixe les tarifs et les conditions de services d'électricité, en plus d'assurer le traitement des plaintes provenant des consommateurs. (Régie de l'énergie, 2010)

- Instances municipales

Plusieurs instances municipales sont touchées ou concernées par ce projet.

Au niveau régional, il y a notamment la MRC des Laurentides et la MRC des Pays-d'en-Haut. La première regroupe les municipalités suivantes : Arundel, Barkmere, Montcalm, Mont-Tremblant, Sainte-Agathe-des-Monts, Saint-Faustin–Lac-Carré, Val-David et Val-Morin. Puis la seconde est composée de : Morin-Heights, Sainte-Adèle, Saint-Adolphe-d'Howard et Saint-Sauveur. Il est important de souligner que la région des Laurentides a adopté en 2004 la Charte des paysages naturels et bâtis des Laurentides qui énumère les engagements du milieu afin de protéger et mettre en valeur le paysage. De plus, la MRC des Pays-d'en-Haut a adopté un Schéma d'aménagement et de développement de la MRC des Pays-d'en-Haut. C'est la MRC des Pays-d'en-Haut qui s'oppose davantage au projet puisqu'elle soutient la municipalité de Saint-Adolphe-D'Howard. (MRC des Pays-d'en-Haut, 2016; Hydro-Québec, 2017a; ministère de la Culture et des Communications du Québec, 2018)

Au niveau local, la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard est celle qui s'est le plus opposée au projet. Depuis 2011, la population de cette municipalité a augmenté de plus de 36%. Cette augmentation est attribuable à sa position stratégique dans les Laurentides et à sa qualité de vie. La ligne prévoit passer sur le territoire de la municipalité sur 13 km en plus de toucher

visuellement le centre-ville du village ainsi que la station de ski. En effet, ce projet traverse plusieurs des sommets qui dominent le paysage, les lacs et les routes panoramiques. Le tracé ne répond donc pas aux règlements municipaux en matière d'urbanisme de cette municipalité, dont le PIIA sommets et versants de montagne. Le PIIA vise à « encadrer l'intégration harmonieuse dans les secteurs les plus exposés et visibles des principales voies de circulation, dans un effort de protection des paysages » (Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2010). Donc, en vertu de ce règlement municipal, Hydro-Québec aurait dû faire approuver son projet afin d'obtenir un permis de construction. Toutefois, puisque le projet n'a pas obtenu l'acceptabilité sociale, le permis n'a pas été octroyé par la municipalité. (Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2010; Hydro-Québec, 2017a)

2.2.3 Enjeux et préoccupations

Il est important de mentionner que, ce projet n'ayant pas fait l'objet d'une étude menée par le BAPE, aucun mémoire n'était disponible afin de recenser les préoccupations dont émanent les enjeux principaux. Celles-ci ont davantage été soulevées dans les médias, le documentaire, les études mandatées par la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard ainsi que dans l'étude environnementale publiée par Hydro-Québec.

- Enjeux économiques et territoriaux

La majorité des préoccupations entourant les enjeux sont d'ordres économiques et territoriaux. Depuis 2001, Hydro-Québec a mis en place le Programme de mise en valeur intégré (PMVI). Ce dernier touche seulement les projets de transport, comme celui de la ligne à 120 kV du Grand-Brulé - Dérivation Saint-Sauveur. Il vise à ce que « [les] équipements de transport d'électricité (lignes et postes) s'intègrent harmonieusement dans leur milieu d'accueil et que leur implantation soit une occasion de contribuer à améliorer le cadre de vie et l'environnement des communautés concernées » (Hydro-Québec, 2012). Puisque ce type de projet engendre des impacts, le but du programme est d'offrir une compensation financière collective. Les municipalités touchées par le projet se voient donc octroyer un montant qui correspond à « 1% de la valeur initialement autorisée pour les installations visées affectant leur territoire » (Hydro-Québec, 2012). Cette somme doit être redistribuée à la collectivité grâce à des initiatives reliées à l'environnement, à l'aménagement ou au développement du territoire répondant à quatre critères: l'intérêt collectif, la propriété publique, le respect du milieu et la pérennité. Bien que le PMVI vise à compenser les territoires touchés par un projet, la municipalité de Saint-Adolphe-D'Howard ne croit pas qu'il soit suffisant. Cette dernière demande que la ligne soit enfouie sur une partie de son territoire

puisque son économie dépend de son paysage attirant les activités touristiques et de villégiature. (Hydro-Québec, 2012; Jardon, 2016 ; Hydro-Québec, 2017a)

Il est important de préciser que depuis l'avènement du chemin de fer au 20^e siècle, les activités récréotouristiques et de villégiature se sont fortement développées dans les MRC des Laurentides et des Pays-d'en-Haut. La prospérité et le développement économique de ces régions relèvent d'ailleurs en grande partie de ces activités (Gouvernement du Québec, 2018). Des centres de plein air, de ski de fond, de ski alpin et autres sont présents sur le territoire visé par le projet. De nombreux projets de développement résidentiel et touristique sont également planifiés. En outre, le sentier patrimonial de la Canadienne sera affecté par le tracé d'Hydro-Québec (Gallene, 2018, 24 avril). Par ailleurs, l'exploitation des érablières sera aussi affectée puisque l'implantation d'une ligne réduit la superficie exploitable, à jamais, ce qui engendrera une perte de revenus. En raison de ces éléments, 70% du territoire visé par le projet maintient une forte résistance face à l'implantation du projet. (ÉCOgestion-solutions Inc., 2016; Hydro-Québec, 2017a)

« [...] [M]algré l'importante sensibilité du territoire, le tracé [...] est davantage conditionné par les considérations économiques du projet que par de réels objectifs d'intégration de l'équipement à l'environnement naturel, humain et paysager. Notamment, ce tracé ignore les principaux critères de localisation inscrits dans la Méthode d'étude du paysage d'Hydro-Québec [...] » (Genest, 2016)

Il est également possible d'observer qu'en Amérique du Nord, les pertes liées à la valeur d'une propriété qui sont engendrées par la construction d'une ligne électrique sont de l'ordre de 10%. Plusieurs citoyens et citoyennes de cette municipalité croient fermement que le marché immobilier sera affecté par ce projet. La municipalité affirme également qu'en raison de cette baisse du marché immobilier, celle-ci aura une baisse de ses revenus, car environ 50% de ceux-ci sont issus des taxes foncières. Donc, si une baisse des revenus est occasionnée par le projet, les services qu'elle pourra offrir à la population baisseront par le fait même. (Genest, 2016; ÉCOgestion-solutions Inc., 2016; Jardon, 2016)

- Enjeux sociaux et sanitaires

Une préoccupation est également liée aux enjeux sociaux et sanitaires inhérents au projet. Au début des années 1980, certaines craintes sont apparues au sujet des champs électriques et magnétiques (CÉM). Des études observaient qu'ils pouvaient causer un risque pour la santé. Ces derniers pourraient notamment être la cause de cancer chez l'être humain et de leucémie chez l'enfant. Cependant, aucune étude n'a pu prouver, hors de tout doute, que les CÉM avaient un risque pour la santé humaine. Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a

d'ailleurs classé les CEM de fréquence extrêmement basse dans la catégorie des « cancérigènes possibles pour l'homme ». Enfin, certaines préoccupations touchaient également le bruit qui provient des lignes de transport créé par l'effet couronne. (Centre international de recherche sur le cancer (CIRC), 2018; Gouvernement du Canada, 2016b; Hydro-Québec, 2017a)

- Enjeux environnementaux

Les préoccupations entourant les enjeux environnementaux touchent principalement le déboisement requis pour la construction et l'exploitation de la ligne. La mise en place d'un pylône affecte l'occupation du sol et empêche certains usages sur celui-ci. En effet, une maîtrise de la végétation doit être effectuée dans le corridor de la ligne de transport afin qu'elle n'engendre pas d'enjeu de sécurité (ex : arc électrique). De plus, suite au déboisement initial du corridor lors de la construction de la ligne, il sera nécessaire d'utiliser une méthode mécanique (coupe manuelle) ou chimique (phytocide) afin de contrôler la croissance de la végétation. Par ailleurs, l'étude menée par Hydro-Québec (2017a) indique que certains milieux sensibles tels que des milieux humides ne pourront pas être évités par le projet. Conséquemment, le territoire occupé par la ligne sera fragmenté par les infrastructures de la ligne. La ligne aura ainsi des effets sur les services écosystémiques offerts par la biodiversité. Selon une étude menée par ÉCOgestion-solutions Inc. (2016), ces pertes pourraient s'élever à 322 412 \$ par an, ce qui représente une somme de 15,3 M\$, sur 50 ans, au terme de la fin de vie de la ligne. (ÉCOgestion-solutions Inc., 2016; Hydro-Québec, 2017a)

- Enjeux de régulations et de consultations

La municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard est d'avis qu'Hydro-Québec a fait preuve d'un manque de transparence et d'ouverture lors des consultations publiques qu'elle a menées. Bien que cette dernière ait étudié les autres solutions proposées, elle n'a pas fourni à la municipalité certains documents essentiels à l'étude du projet. L'un des membres du comité aviseur a d'ailleurs fait une demande d'accès aux documents en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels afin de consulter l'étude de caractérisation du paysage qui avait été réalisée par l'entreprise. Le comité aviseur a eu accès à ce document près de 2 ans plus tard, une fois que les consultations furent terminées. De plus, même si un comité régional a été mis en place par Hydro-Québec et que plusieurs rencontres eurent lieu, les experts n'ont émis aucune recommandation à la fin de cet exercice. En somme, selon l'un des membres du comité aviseur, l'objectivité d'Hydro-Québec peut être remise en question puisque l'entreprise se positionne comme juge et partie dans ce projet. De plus, Hydro-Québec a contourné la Charte des paysages naturels et bâtis des Laurentides dont certains

principes sont intégrés aux schémas d'aménagement ainsi qu'à des règlements municipaux. Ces éléments entraînent de fortes préoccupations de la part des résidents de la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard. (Jardon, 2016)

3. CONSTAT ET ANALYSE

Ce chapitre présente la nature de cette recherche en ce qui a trait aux facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale. Il permet de répondre à la question suivante : quels sont les facteurs qui justifient l'insatisfaction des citoyennes et citoyens et entraînent la non-acceptabilité sociale d'un projet ?

Les pages qui suivent regroupent donc une synthèse des éléments soulevés dans le chapitre 1. Ce travail a permis de déterminer les facteurs qui serviront à analyser les études de cas présentées au chapitre 2. En dernier lieu, un constat sera établi afin d'identifier les éléments déterminants pouvant mener à la non-acceptabilité sociale.

3.1 Outil d'analyse

L'analyse proposée dans le présent chapitre se concentre sur les facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale. Ainsi, elle souligne les impacts à long terme qu'un projet engendre sur un territoire donné, et ce, dans une perspective de durabilité. Elle s'intéresse également à la gouvernance et au processus décisionnel, car ces éléments sont apparus primordiaux dans une démarche d'acceptabilité sociale. L'outil d'analyse a été conçu pour s'appliquer à plusieurs types de projets de développement, tels que des projets miniers, électriques et industriels. Les résultats sont obtenus grâce à la documentation recueillie. L'analyse permet ainsi de constater les forces et les faiblesses d'un projet en plus de donner une vue d'ensemble des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale de manière objective. Cependant, cet outil est tributaire de la qualité des données disponibles. Par conséquent, un manque d'information ou de documentation peut diminuer sa performance. Cet outil d'analyse ainsi que l'échelle d'évaluation des indicateurs (-2 à +2) sont inspirés de la boussole bernoise du développement durable (Office de la coordination environnementale et de l'énergie du canton de Berne [OCEE], 2008).

Comme précisé, pour chacune des études de cas, les facteurs identifiés ont été évalués selon la documentation obtenue. L'influence de chaque facteur sur l'acceptabilité sociale du projet a par la suite été évaluée grâce à des indicateurs selon une échelle de -2 à +2.

Tableau 3.1 Échelle d'évaluation de l'influence des facteurs sur l'acceptabilité sociale (inspirée de OCEE, 2008)

Échelle	Influence
-2	Très négative
-1	Négative
0	Neutre/pas d'information
+1	Positive
+2	Très positive

Tout d'abord, quatre catégories ont été identifiées selon le cadre théorique du chapitre 1 afin d'analyser les études de cas. Ces dernières sont inspirées de Saucier et al. (2009) : la Filière, le Projet, la Légitimité du processus décisionnel et les Caractéristiques du milieu d'accueil. Par la suite, quatorze facteurs regroupant trente-huit indicateurs ont été élaborés d'après les éléments pertinents soulevés au regard du cadre théorique (chapitre 1) ainsi que des enjeux et préoccupations émanant des parties prenantes principales citées dans le chapitre 2. Ces facteurs et indicateurs sont également inspirés des publications du MAMOT (2010b; 2013), de Yates et Arbour (2016), de l'INM (2017a), du Gouvernement du Québec (2017) et des principes de la *Loi sur le Développement durable*. L'annexe 4 présente les facteurs et la définition de chaque indicateur. Tous les facteurs de l'acceptabilité sociale ont été jugés ayant la même importance. Ainsi, aucune pondération ne leur a été attribuée.

3.2 Analyse

La section suivante présente l'analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour chacune des études de cas. Chaque facteur a été évalué selon un ou plusieurs indicateurs. Une justification du pointage pour chaque indicateur est indiquée dans la section suivante. Suite à cette évaluation, une analyse des résultats globaux a été réalisée pour constater les éléments déterminants pouvant mener à la non-acceptabilité sociale.

3.2.1 Analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de la Cité de la logistique

La première catégorie évaluée est la Filière. Elle comprend trois facteurs, l'Attitude initiale (1.1), le Cadre règlementaire (1.2) et le Cadre institutionnel et de gouvernance (1.3) qui englobent trois indicateurs.

- Indicateur 1.1.1 Attitude initiale

Selon l'analyse de la littérature, le public n'a pas adopté une attitude initiale positive envers le projet de la Cité de la logistique. En conséquence, on observe que les gens touchés par ce projet ont tendance à augmenter les impacts négatifs engendrés par ce dernier. Le discours d'allocation de Monsieur Luc Gallant lors de la consultation publique relative au droit d'initiative est très éloquent quant aux critiques initiales envers ce projet et par rapport aux activités du port de Montréal. Cet indicateur a obtenu un score très négatif.

« Si Montréal est une ville portuaire, nous ne croyons pas que l'aménagement actuel des lieux reflète au mieux cet état des choses. L'espace portuaire s'est refermé sur lui-même, il n'y a plus de lien, autre que celui des nuisances, qui unit le port et nos quartiers. En ces temps de stratégie maritime, d'implantation de zones industrialo-portuaires, nous espérons que nos demandes, c'est-à-dire un aménagement des lieux, respectueux de la population et de ses besoins, soient au cœur des préoccupations des décideurs. Comme citoyens et citoyennes de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, nous assumons depuis longtemps qu'il y a un port, celui-ci, par contre, devrait commencer à envisager qu'il y a des quartiers et un arrondissement derrière lui. » (Gallant, 2017)

- Indicateur 1.2.1 Respect des lois et règlements

En ce qui a trait à cet indicateur, les activités de l'APM ainsi que tout projet de développement sont soumis à plusieurs lois et règlements, telles que la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* ainsi que la *Loi sur la Qualité de l'Environnement*. Des mesures ont également été prises par l'arrondissement afin que les industries respectent les critères émis dans la réglementation. En effet, le *Règlement sur le bruit à l'égard du territoire de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve* encadre les nuisances sonores. De plus, depuis juin 2017, l'arrondissement peut exiger d'une entreprise qu'elle lui fournisse des études sur les nuisances (bruit, odeurs, poussière, etc.) qu'elle cause, si cette dernière se situe à moins de 300 mètres d'une zone « sensible » telle qu'une garderie ou une école. (Cargo M, 2017 ; Ray-mont Logistique, 2017; Comité ZIP Jacques Cartier, 2017)

Cependant, les résidents sont d'avis que les industries présentes dans le secteur ont des difficultés à respecter les lois et règlements. Également, plusieurs mémoires soulignent leurs doutes quant aux pratiques de l'entreprise Ray-Mont Logistiques. Cette entreprise qui œuvre à Vancouver et dans l'arrondissement sud-ouest a déjà reçu plusieurs plaintes de la part des résidents de secteurs environnants puisqu'elle ne respectait pas les lois et règlements en vigueur dans ces secteurs. Cet indicateur a donc eu un score négatif. (Moquin, 2017; INM, 2017)

Cette incapacité de l'industrie du camionnage à s'autoréglementer fait craindre le pire avec le projet de la Cité de la Logistique. Avant d'implanter un projet générant une augmentation du nombre de camions dans les rues de l'est de Montréal, l'Association du camionnage de Montréal doit d'abord démontrer qu'elle est capable d'encadrer ses propres membres. (Moquin, 2017)

- Indicateur 1.3.1 Favorise les orientations gouvernementales

Le projet de la Cité de la logistique favorise grandement les orientations du gouvernement. Comme indiqué à la section 2.1, il soutient notamment les accords de libre-échange signés par le gouvernement du Canada ainsi que la Stratégie maritime à l'horizon 2030 et la Stratégie de

développement économique 2011-2017. Le projet a donc une influence très positive sur ces dernières.

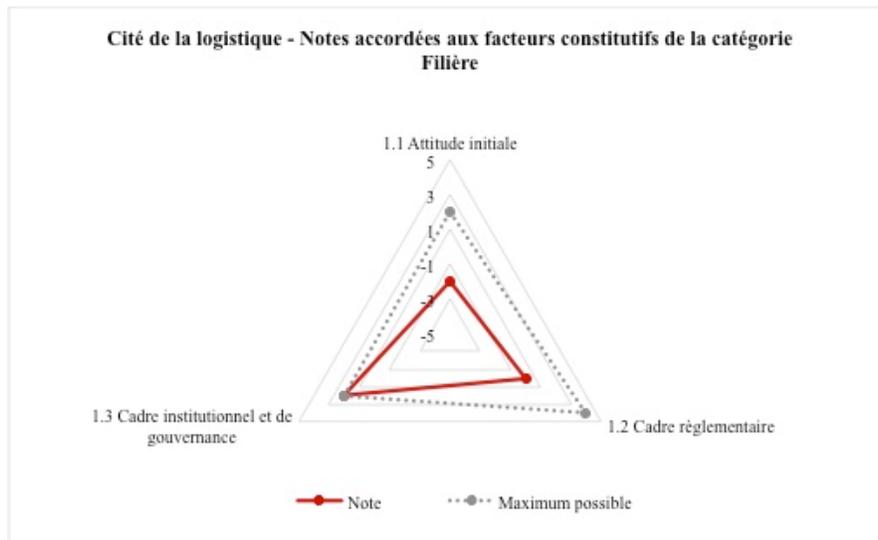


Figure 3.1 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Filière pour la Cité de la logistique

Selon la figure 3.1, il est possible de constater que pour la catégorie Filière, le seul facteur ayant eu un score positif est celui du Cadre institutionnel et de gouvernance (1.3) puisque le projet est en lien direct avec les orientations gouvernementales. Par contre, en ce qui a trait à l'Attitude initiale (1.1) envers le projet ainsi qu'au respect du Cadre réglementaire (1.2), le promoteur devrait être plus attentif aux enjeux soulevés par les préoccupations des parties prenantes.

La seconde catégorie évaluée est le Projet. Elle comprend quatre facteurs, Impacts sociaux (2.1), Impacts environnementaux (2.2), Impacts économiques (2.3) et Origine et contrôle local du projet (2.4). Ces derniers sont évalués grâce à onze indicateurs.

- Indicateur 2.1.1 Favorise la qualité de vie et la santé publique

De sérieuses inquiétudes ont été exprimées quant aux impacts sur la santé et la qualité de vie que le projet pourrait engendrer. Les études des CIUSS mentionnées dans le chapitre 2 abondent également dans ce sens. Les nuisances sonores et atmosphériques sont déjà importantes dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Elles sont d'ailleurs la cause de plusieurs maladies qui réduisent l'espérance de vie des résidents du quartier. Le projet de la Cité de la logistique augmentera ces nuisances. Considérant cela, le projet a un impact très négatif sur la

qualité de vie et la santé publique. (CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal , 2016; CIUSSS du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal, 2017)

« Premièrement, il y aurait augmentation de la pollution sonore qui est déjà intolérable pour un grand nombre de résidents du quartier : plus de grues, de camions, de circulation routière et ferroviaire, de manipulation de conteneurs et de marchandises. [...] Ensuite, l'augmentation des activités ferroviaires, de camionnage et de manipulation de produits entraînera plus de pollution atmosphérique [...] Enfin, on peut craindre que l'augmentation des activités découlant du projet aggrave les problèmes environnementaux et sécuritaires causés par le débordement de la circulation dans les rues résidentielles du quartier. » (Daoust et Aubry, 2017)

- Indicateur 2.1.2 Respect des usages du territoire

En ce qui a trait au respect des usages du territoire, deux zones résidentielles sont enclavées dans la zone industrielle. De ce fait, la mixité des usages crée des tensions entre les résidents de ces zones et les activités industrielles qui ont lieu en périphérie. Toutefois, le projet de la Cité de la logistique respecte l'affectation du territoire en fonction du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. En effet, l'ensemble du territoire de la Cité de la logistique est zoné industriel. Conséquemment, cet indicateur a obtenu une note neutre. (Ville de Montréal, s.d.b.; INM, 2017)

« Actuellement, il s'agit d'un immense « no man's land » répulsif faisant honte à Montréal. » (Dagenais, 2017)
« Présentement, on retrouve deux enclaves résidentielles dans un vaste secteur industriel [...] La circulation de grands volumes de marchandises concentrées dans un même secteur pose le problème des impacts cumulatifs et synergiques des différents projets, tant au niveau des nuisances environnementales qu'au niveau de la cohabitation des usagers vulnérables (piétons/cyclistes) avec les véhicules lourds et les trains. » (Desnoyers, 2017)

Pour ce qui est des impacts environnementaux (2.2), quatre indicateurs ont été analysés.

- Indicateur 2.2.1 Qualité de l'eau

Plusieurs enjeux sont liés à la gestion de l'eau des activités industrialo-portuaires tels que la gestion des eaux de ruissèlement et pluvial, et le traitement des eaux polluées sur les quais. L'APM a d'ailleurs mis en place un Programme de gestion des sols, de l'eau souterraine, des effluents et de l'eau de surface en lien avec son Système de gestion environnemental. Par contre, aucune mesure précise n'a été mentionnée lors de la présentation du projet de la Cité de la logistique concernant la gestion de l'eau. Les résidents souhaitent que le ruisseau Molson, situé sur le terrain de la Canadian Steel Foundries, soit intégré dans la planification de ce secteur; une

pétition circule d'ailleurs à cet effet. Pour ces raisons, cet indicateur a obtenu une note neutre, car peu de documentation est disponible quant à l'impact du projet sur la qualité de l'eau.

- Indicateur 2.2.2 Qualité des sols

En ce qui concerne la qualité des sols, plusieurs terrains devront être réhabilités en vue d'y installer de nouveaux bâtiments et industries. Grâce à ces mesures, la qualité des sols sera grandement améliorée. Cet indicateur a donc obtenu une note positive.

- Indicateur 2.2.3 Qualité de l'air

Pour ce qui est de la qualité de l'air, le projet de la Cité de la logistique augmentera le trafic routier, portuaire et ferroviaire. De ce fait, la qualité de l'air diminuera puisque les transports sont responsables de l'émission de plusieurs polluants atmosphériques comme présentés dans la section 2.3. Ainsi, cet indicateur a obtenu une note très négative.

- Indicateur 2.2.4 Diminue les impacts écologiques cumulatifs

Finalement, en raison de l'accroissement du transport prévu, le projet de la Cité de la logistique risque d'augmenter les impacts écologiques cumulatifs. En effet, les substances provenant des transports et de la manutention qui seront rejetées dans l'air vont accroître la production de GES. De plus, il est possible d'observer que le phénomène d'îlots de chaleur dans ce secteur est déjà présent. Ainsi, sans mesures de réduction des pollutions atmosphériques et de verdissement appropriées, il pourrait s'aggraver. Le projet de la Cité de la logistique a donc obtenu un score très négatif. (APM, 2014; Chartier, 2017; Bourbeau, 2017; Daoust et Aubry, 2017; INM, 2017)

« À court terme, les gaz d'échappement [des camions et des trains] sont néfastes pour la population avoisinante. À long terme, ces mêmes gaz contribuent à l'effet de serre qui augmente la température de la Terre et l'acidité des océans. Ces sujets sont bien documentés et connus. » (Côté, 2017)

En matière d'impacts économiques (2.3), deux indicateurs ont été analysés.

- Indicateur 2.3.1 Favorise les retombées économiques

Selon Cargo M et la CCMM (2017), la logistique et le transport de marchandises sont bénéfiques pour l'économie de la grande région métropolitaine. Avec plus de 300 000 millions de tonnes de marchandises qui transitent par année, le port de Montréal est le 2^e port à conteneurs au Canada et ses activités génèrent près de 2,1 milliards de dollars en valeur ajoutée dans l'économie canadienne (APM, 2015). De plus, selon les parties prenantes qui soutiennent le projet, ce dernier générerait également des revenus pour la municipalité grâce aux nouvelles industries qui

viendraient acquérir des terrains présentement vacants. Cependant, aucune étude n'a démontré les bénéfices économiques qui résulteraient directement du projet de la Cité de la logistique. La documentation présentée indique uniquement que le projet entrainera des bénéfices puisqu'il touche un pôle logistique important ayant un grand potentiel. Pour cette raison, cet indicateur a obtenu un score neutre dans l'analyse. (Arrondissement Mercier-Hochelage-Maisonneuve, s.d.a; Groupe CAI global, 2017)

- Indicateur 2.3.2 Favorise la diversification de l'économie régionale

Le projet tel qu'il est présenté ne favorise pas la mixité de l'économie. En effet, les activités d'industries légères, de commerce et de services de proximité ne sont pas incluses dans le projet présenté par le promoteur. Il prône plutôt le développement d'une industrie monofonctionnelle, basée sur le développement des activités industrialo-portuaires. La diversification des activités territoriales et de son économie dans ce projet est ainsi négative. (Dagenais, 2017; Goulet, 2017; Projet Montréal, 2017)

« On doit s'interroger sur la possibilité d'assurer le progrès économique et social à long terme d'un projet à industrie unique. » (Goulet, 2017)

« La bonne nouvelle c'est que ce projet peut contribuer de manière importante à la Stratégie maritime du gouvernement du Québec et au Plan de développement économique de la ville de Montréal. Ce qui signifie aussi que des fonds importants sont disponibles. Pour une fois, nous avons les moyens de nos ambitions, à condition de s'assurer maintenant que les projets présentés et les actions menées par les partenaires dans ce projet vont effectivement générer des retombées socioéconomiques et environnementales locales, en plus des gains au niveau de la compétitive de l'industrie. La moins bonne nouvelle, c'est que divers acteurs privés et publics (ex. : le MTQ, le Port de Montréal, des investisseurs privés, etc.) sont déjà en marche pour réaliser des projets et des investissements dans le secteur de la Cité de la logistique en l'absence d'un plan d'ensemble. Les investissements et les actions pris individuellement par les différents acteurs qui ne travaillent pas de manière concertée sont susceptibles d'hypothéquer encore plus ce quartier défavorisé, et pour longtemps. » (Cliche, 2017)

- Indicateur 2.3.3. Favorise la création d'emploi

Les entreprises œuvrant dans l'industrie de la logistique et du transport créent près de 52 000 emplois directs dans la région de Montréal (CCMM, 2017). La création d'un pôle de logistique engendrerait donc d'importants bénéfices économiques sur le territoire par la création d'emplois de bonne qualité et variés. L'arrondissement évalue d'ailleurs que le nombre d'emplois créés serait de 2 500 à 3 600. Cependant, aucune preuve ne vient étayer les chiffres avancés par le promoteur. Comme certaines parties prenantes croyaient que le nombre d'emplois serait moindre et qu'il était impossible de confirmer hors de tout doute que ces emplois seraient réservés aux résidents de l'arrondissement, cet indicateur a donc obtenu une note neutre. (APM, 2017; Cargo

M, 2017; CCMM, 2017; Daoust et Aubry, 2017; Moquin, 2017; Ramacieri et Dorais Kinkaid, 2017; INM, 2017)

« Afin de rendre le projet acceptable, les promoteurs mettent de l'avant la création de milliers d'emplois non spécialisés. Or, à l'aube de la troisième révolution industrielle – celle de la robotique - ces projections relèvent plus du fantasme que de la réalité. Selon plusieurs experts, de nombreux secteurs de l'économie traditionnelle sont appelés à disparaître au cours des prochaines années. Parmi ceux-ci figurent les métiers non spécialisés associés à la manutention des marchandises, métiers qui formeront l'essentiel de la main-d'œuvre de la Cité de la Logistique. Ainsi, à plus ou moins brève échéance, il est à prévoir que les milliers d'emplois promis se réduiront à quelques centaines. » (Moquin, 2017)

Le quatrième facteur est Origine et contrôle local du projet (2.4).

- Indicateur 2.4.1 Origine du projet

D'abord, en ce qui a trait à l'origine du projet, ce dernier a été proposé par l'arrondissement et il découle des grandes orientations gouvernementales. Ce projet est principalement justifié auprès de la population par le nombre d'emplois qu'il créerait dans le secteur. Or, nulle part il n'est spécifié en quoi ce projet est essentiel pour les besoins actuels et futurs du secteur L'Assomption Sud-Longue-Pointe. Cet indicateur a obtenu une note négative.

« En ces temps de stratégie maritime, d'implantation de zones industrialo-portuaires, nous espérons que nos demandes, c'est-à-dire un aménagement des lieux, respectueux de la population et de ses besoins, soient au cœur des préoccupations des décideurs. Comme citoyens et citoyennes de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, nous assumons depuis longtemps qu'il y a un port, celui-ci, par contre, devrait commencer à envisager qu'il y a des quartiers et un arrondissement derrière lui. » (Gallant, 2017)

- Indicateur 2.4.2 Contrôle local du projet

Même si ce projet a été instauré par les instances locales en place, il découle des stratégies émises par le gouvernement du Québec et la ville de Montréal. De plus, c'est le ministère des Transports qui gère le prolongement du boulevard Souigny. Ainsi, bien que l'arrondissement en soi le promoteur, il ne contrôle pas entièrement ce dernier. Cet indicateur a donc obtenu une note négative.

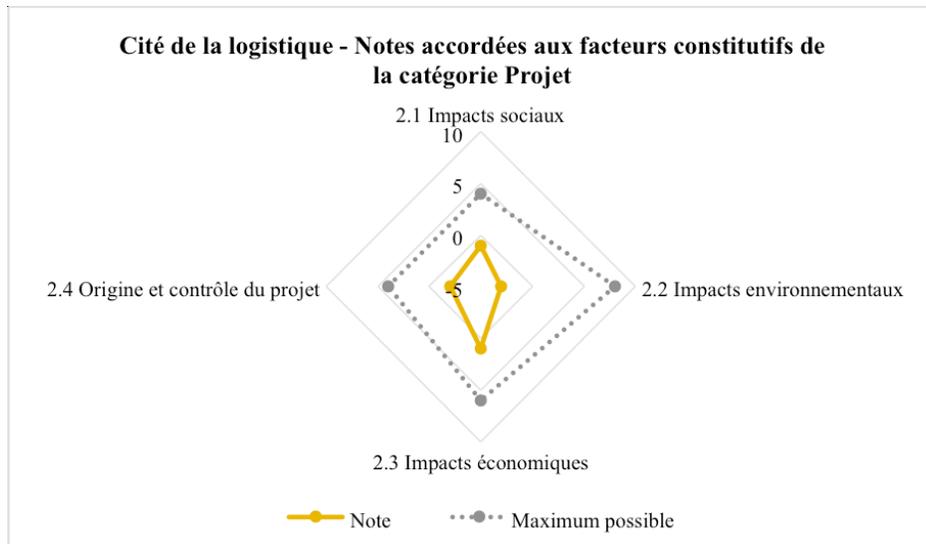


Figure 3.2 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Projet pour la Cité de la logistique

Selon la figure 3.2, l'acceptabilité sociale n'a pas été atteinte pour la catégorie Projet de la Cité de la logistique. L'impact économique est le seul facteur ayant obtenu un score positif. Le promoteur devrait donc s'efforcer de mieux justifier le projet tout en minimisant ses impacts sociaux et environnementaux.

La troisième catégorie évalue la Légitimité du processus décisionnel. Elle comprend l'évaluation de quatre facteurs : la Légitimité du promoteur (3.1), la Légitimité de l'élu.e (3.2), la Légitimité des participants (3.3) et la Légitimité procédurale (3.4). Ces facteurs sont évalués grâce à 18 indicateurs.

- Indicateur 3.1.1 Légitimité technique, financière et régulatrice

Au regard de l'analyse de la littérature, la faisabilité technique du projet est adéquate. En effet, le projet de la Cité de la logistique s'insère dans un territoire industriel auquel les activités industrialo-portuaires sont connexes. Pour ce qui est de sa viabilité économique, aucune étude ne démontre expressément ce que le projet apportera en termes de bénéfices économiques. Enfin, en ce qui concerne l'adéquation du projet avec la réglementation, le projet tel qu'il est présenté respecte les lois et règlements du gouvernement, de la Ville et de l'arrondissement. Cependant, certains participants doutent de l'outil de planification proposé par l'arrondissement et du respect de la réglementation, ce faisant sa légitimité technique et régulatrice est remise en question. Pour ces raisons, cet indicateur a obtenu une note neutre.

« Si les fonctionnaires ont rendu publique l'intention de l'arrondissement de réguler les activités de la Cité de la logistique par un Plan d'implantation et d'intégration architectural (PIIA), ils n'ont pas démontré clairement en quoi un Programme particulier d'urbanisme (PPU) ne pourrait pas être également adopté afin de réguler les usages sur les différents terrains. (Projet Montréal, 2017)

- Indicateur 3.1.2 Légitimité substantielle

Pour ce qui est de la légitimité substantive, le projet de la Cité de la logistique est pertinent et bien fondé au regard des différentes stratégies émises par les instances décisionnelles. Ainsi, cet indicateur a obtenu une note positive.

- Indicateur 3.1.3 Légitimité personnelle du promoteur

En ce qui concerne la légitimité personnelle du promoteur, soit l'arrondissement, l'analyse de la littérature suggère que ce dernier a de l'expérience concernant le développement territorial. Cependant, en ne divulguant pas le projet aux résidents du secteur L'Assomption Sud – Longue-Pointe, son représentant n'a pas su faire preuve de jugement moral, d'éthique et d'honnêteté. Pour ces raisons, cet indicateur a obtenu une note négative. (Yates et Arbour, 2016)

« Normalement, on s'attendrait à ce que nos autorités publiques nous rassurent, nous disent comment elles vont nous protéger, nous expliquent les critères de décisions et d'intégration, nous consultent, et nous proposent de vraies voies de concertation. Hélas. L'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve n'a rien fait depuis plusieurs années, tout en sachant que le développement de cette zone se planifiait. On ne sait rien, on ne nous implique pas... pour ne pas dire qu'on veut nous exclure du processus de délibération. » (Clermont et Gagnon, 2017)

Il importe d'analyser la légitimité de l'élu (3.2), Réal Ménard, dans le projet de la Cité de la logistique.

- Indicateur 3.2.1 Légitimité démocratique de l'élu.e

M. Ménard est devenu maire de l'arrondissement suite à une élection découlant d'un processus de démocratie représentative. Toutefois, l'opinion de certains résidents du secteur à propos de ce dernier entraîne des doutes quant à sa légitimité. Ainsi, au regard de la littérature, il apparaît que ce dernier ne semble pas respecté et soutenu par le milieu d'accueil. Cet indicateur a obtenu une note négative.

« Le premier objectif d'élus responsables et redevables à ses électeurs doit être celui de ramener la confiance qui est en chute libre dans ce dossier. » (Cliche, 2017)

- Indicateur 3.2.2 Ouverture à la démocratie participative

En ce qui concerne son ouverture à la démocratie participative, il semble que M. Ménard ne soutenait pas la mise en place d'un processus de démocratie participative dès le début du projet.

En effet, ce dernier a tardé à présenter le projet à la population. Cette dernière a plutôt découvert par hasard le projet et a demandé une consultation publique. Compte tenu du peu d'intérêt pour la démocratie participative de l'élu en place, cet indicateur a obtenu une note négative.

« Il y a un an, des travaux de décontamination ont débuté sur les terrains Dickson. Nous avons alors appris qu'un entrepreneur voulait installer à cet endroit une plateforme multimodale de transbordement de marchandises. Puis, nous avons découvert que cette fameuse plateforme faisait partie d'un autre projet, beaucoup plus vaste, celui d'une Cité de la Logistique qui s'étendrait de la gare de triage du Canadien National jusqu'à l'autoroute 25. De plus, autre découverte, la Ville de Montréal et le Ministère des Transports du Québec entendaient prolonger l'avenue Souigny et le boulevard L'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame. On voulait ainsi décloisonner le secteur, le rendre propice à de nouveaux développements industriels et offrir de nouveaux accès au port. Nous nous sommes alors demandé pourquoi d'aussi importants changements pouvaient passer sous le radar, sans que la population locale ne puisse s'exprimer à leur sujet. C'est alors que nous avons commencé à réclamer une consultation publique. » (Gallant, 2017)

La légitimité des participants se doit également d'être analysée (3.3).

- Indicateur 3.3.1 Légitimité représentative des participants

Au regard des mémoires analysés, ceux-ci sont moyennement représentatifs des parties prenantes impliquées dans le secteur du projet. En effet, il est possible de noter la présence de parties prenantes du milieu économique, telles que la CCMM, la CCEM et Cargo M, de nombreux résidents du secteur, d'urbanistes ou encore de partis politiques. Cependant, les groupes environnementaux ou communautaires ne se sont pas exprimés sur le projet. De plus, la proportion de propos tenus par des hommes est plus grande que celle tenue par des femmes. Pour ces raisons, cet indicateur a obtenu une note négative.

- Indicateur 3.3.2 Légitimité personnelle des participants

En ce qui a trait à la légitimité personnelle des participants, ces derniers font preuve d'expérience, de charisme, de jugement moral, d'éthique et d'honnêteté. Même si certains sont favorables au projet alors que d'autres s'y opposent, leurs propos restent courtois et les opinions et préoccupations exprimées sont justes. Ainsi, cet indicateur a obtenu une note très positive.

- Indicateur 3.3.3 Légitimité de proximité

Finalement, pour le dernier volet de la légitimité des participants, ce sont des résidents ou des acteurs connexes au développement du secteur L'Assomption Sud-Longue-Pointe qui se sont exprimés. Ils ont fait valoir leur savoir profane au regard du projet dans leur mémoire. Ainsi, cet indicateur a obtenu une note très positive.

Le dernier facteur de cette catégorie est la Légitimité procédurale (3.4).

- Indicateur 3.4.1 Participation en amont

Selon l'analyse de la littérature pour le projet de la Cité de la logistique, le processus de participation publique mis en place a été très tardif. En effet, les décisions importantes semblaient déjà avoir été prises bien avant que la population n'ait été consultée pour influencer sur le projet. Ainsi, le degré de confiance des participants envers le promoteur en a été affecté. Cet indicateur a donc obtenu une note très négative.

« Il est important de souligner que cette opération de consultation concernant la Cité de la logistique arrive tard dans le processus. Alors que nous sommes en phase d'élaboration d'une vision d'ensemble avec les citoyens, le ministère des Transports finalise ses plans de conception d'un prolongement du lien autoroutier Souigny et une entreprise a déjà acquis le plus important terrain vacant du secteur, celui de l'ancienne Canadian Steel Foundries (CSF), afin d'y établir une plateforme intermodale, à moins de 100m d'un secteur résidentiel. » (Projet Montréal, 2017)

- Indicateur 3.4.2 Adéquation entre les objectifs, les mécanismes et les ressources investies

L'objectif principal de la première consultation était de définir la vision d'ensemble de développement de la future Cité de la logistique. Ce dernier a clairement été expliqué aux participants dans le cahier qui leur était destiné. Une seconde consultation a été organisée pour le PIIA dont les objectifs étaient aussi présentés clairement. De plus, le promoteur a alloué les ressources matérielles et humaines nécessaires aux consultations qu'il a menées. Toutefois, le temps alloué lors de la première consultation a été jugé insuffisant pour se préparer convenablement et donner son opinion. Afin de répondre à cette critique, le promoteur a mené une autre consultation. Lors de cette deuxième consultation, des critiques ont encore été émises en ce qui a trait au peu de temps accordé aux participants pour exprimer leur point de vue. Malgré ces critiques, cet indicateur a obtenu une note positive. (Arrondissement Mercier-Hochelage-Maisonneuve, 2017a)

« [...] la consultation du 28 janvier 2017 visait à informer les citoyens des enjeux liés au développement de la Cité de la logistique, à dégager des éléments de vision pour permettre d'orienter la planification du secteur et à recueillir les propositions de la population en matière d'intégration et de cohabitation harmonieuses dans le secteur. La consultation du 23 mars 2017 sur le PIIA permettra, quant à elle, de discuter des règles qui encadreront le développement du secteur et les projets qui pourront s'y implanter, surtout en ce qui a trait à l'adoption de mesures de mitigation qui réduisent le plus possible les nuisances potentielles pour le voisinage. Quant à la consultation de l'Office de consultation publique de Montréal prévue prochainement, elle permettra aux citoyens de se prononcer sur les façons d'atteindre les objectifs de développement de la future Cité de la logistique, à la lumière des résultats de la

consultation du 28 janvier 2017 et de la consultation sur le PIIA. Elle mènera donc à une planification d'ensemble du territoire desservi par la future Cité de la logistique. Quant à la consultation de l'Office de consultation publique de Montréal prévue prochainement, elle permettra aux citoyens de se prononcer sur les façons d'atteindre les objectifs de développement de la future Cité de la logistique, à la lumière des résultats de la consultation du 28 janvier 2017 et de la consultation sur le PIIA. Elle mènera donc à une planification d'ensemble du territoire desservi par la future Cité de la logistique. » (Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, s.d.a)

« Les objectifs du processus de consultation publique entamé par l'arrondissement le 28 janvier, que certains citoyens ont qualifié de « vicié », ne semblent pas clairs. » (Projet Montréal, 2017)

« [...] non seulement manquons-nous d'information, mais le délai pour produire un « mémoire » était vraiment trop court, heureusement une prolongation nous permet de préciser notre pensée. » (Miron, 2017)

- Indicateur 3.4.3 Indépendance des instances de participations

L'exercice de participation publique a été mené par une instance crédible ayant beaucoup d'expérience, soit l'INM. Celle-ci a respecté les règles d'éthique en matière de consultation. Toutefois, elle a été engagée par l'arrondissement; les participants doutaient de son objectivité dans le dossier. Aux yeux de plusieurs participants, il aurait été nécessaire que l'arrondissement demande à l'OCPM de mener cette consultation. En effet, cette instance « est un organisme indépendant chargé de recueillir l'opinion des citoyens sur divers sujets ». (OCPM, s.d.b). Cet indicateur a donc obtenu une note négative.

« L'acceptabilité sociale est un critère fondamental que les promoteurs d'un projet doivent prendre en considération. Dans le cas présent, le refus de nos élus de mandater l'OCPM pour étudier ce projet augure mal pour la suite des choses, d'autant que la pseudo-consultation du 28 janvier n'a été mise sur pied qu'à la suite de pressions intenses des citoyens. » (Moquin, 2017)

« Je ne comprends pas pourquoi, le maire Ménard s'entête à ne pas recourir au processus habituel de la ville, en mandant l'organisme reconnu par tous les intervenants pour ce secteur en particulier, l'OCPM. » (Miron, 2017)

« L'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve a tenu une « consultation publique » animée par l'Institut du Nouveau Monde (INM) le 28 janvier 2017 ayant comme objectif la présentation du projet de Cité de la logistique. Afin de garantir l'indépendance et la légitimité du processus de consultation, l'arrondissement aurait dû demander à la Ville de Montréal de donner le mandat à l'OCPM. Malgré le professionnalisme de l'INM, le refus de soumettre ce projet aux soins de l'Office entache le processus de consultation et la confiance qui doit régner entre les citoyens et l'arrondissement. [...] il est important de mentionner que l'OCPM est le seul organisme qui détient la crédibilité nécessaire afin de préparer des recommandations indépendantes et éclairées pour guider les élus. » (Projet Montréal, 2017)

« Pourquoi pas un BAPE à Montréal? Les citoyens de l'est de Montréal ont-ils la même valeur qu'ailleurs au Québec? » (Miron, 2017)

- Indicateur 3.4.4 Qualité et accessibilité de l'information

L'information fournie pour le projet de la Cité de la logistique est offerte gratuitement sur le site Web de la Ville de Montréal. Toutefois, plusieurs études relatives au projet de la Cité de la logistique ont été menées conjointement par l'arrondissement et la Ville de Montréal. Ces études n'ont pas été fournies aux participants lors des consultations publiques. Ainsi, l'information n'était pas complète. Un doute quant à l'objectivité de l'information était également présent puisque les consultations ont été menées par une instance privée. Aucune étude ne portait sur les impacts du transport et de la manutention dans le secteur. Par conséquent, les participants n'ont pas pu connaître les impacts réels et potentiels d'un tel projet. Finalement, aucun résumé n'a été fourni afin de condenser l'information présente dans les différents documents. Cet indicateur a donc obtenu une note négative.

« Des informations pourtant essentielles ne sont pas connues ni même soulevées dans les quelques miettes d'information remises. [...] il est difficile de se faire une tête et de tirer des conclusions lorsqu'on n'a pas accès à toutes les informations pourtant pertinentes et nécessaires. » (Miron, 2017)

« On ne peut que constater que les organisateurs de cet événement n'ont pas cru bon de dévoiler plusieurs documents pertinents. Il faut mentionner que deux études commandées par le Service de la mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal n'ont pas été rendues publiques : une étude portant sur le développement d'une vision d'architecture paysagère pour le secteur Assomption Sud; et une étude portant sur la rédaction d'une réglementation d'urbanisme pertinente pour le développement cohérent d'un site industriel dans le secteur Assomption Sud. Ces documents de planification auraient été utiles afin d'alimenter les citoyens sur les occasions qu'offre le site. Une grande partie des préoccupations des citoyens quant au déploiement d'entreprises du secteur de la logistique repose sur la méconnaissance des nuisances qui y seront associées. Évidemment, on parle de poussière, de bruit, de transport ferroviaire et de camionnage. Or, les citoyens n'ont obtenu aucune information sur ces sujets.» (Projet Montréal, 2017)

« Quant à la pollution atmosphérique, sonore et visuelle, une nouvelle station de mesurage doit être installée à proximité de ce projet de développement dès maintenant. Des rapports précis des niveaux sonores de jour et de nuit doivent être produits. Et des enquêtes origines-destinations sont nécessaires afin d'évaluer la pertinence de telles infrastructures. » (Miron, 2017)

- Indicateur 3.4.5 Accès au processus et diversité de participation

Dans le cadre des exercices de consultations menés pour le projet, tout le monde était invité à y participer. Cependant, le secteur Mercier-Ouest, de l'arrondissement MHM, est un secteur défavorisé, principalement composé de familles à faible revenu et monoparentales. En ce sens, il peut s'avérer parfois difficile pour cette population d'assister à une consultation publique; d'autant plus que très peu de dates étaient prévues pour ces exercices. De plus, les méthodes de participation publique étant peu diversifiées, cela a réduit l'accessibilité au processus afin

d'obtenir une diversité de points de vue. Parallèlement, peu d'organismes ou comités représentant les citoyens du quartier ont participé aux consultations et en aucun cas la présence des groupes vulnérables ou minoritaires n'a été soulignée. En raison du manque de diversité des points de vue concernant le projet, cet indicateur a eu une note négative.

« [...] les citoyens ne connaissent pas toujours bien les possibilités qu'ils ont de s'investir et semblent peu disponibles. » (Mercier-Ouest quartier en santé, 2016)
« [...] les organismes représentant des citoyens n'ont même pas été interpellés sur ce projet dans le cadre de l'étude commandée par la ville auprès de la firme CAI. » (Miron, 2017)

- Indicateur 3.4.6 Transparence et communication proactive

La démarche de consultation publique a été annoncée lors d'une conférence de presse, seize jours avant la consultation. L'INM a également présenté le cahier du participant lors de cette conférence afin que les futurs participants prennent connaissance des objectifs de cette dernière. Le public a donc eu accès à l'information pertinente afin de comprendre le processus de participation. Toutefois, le délai entre l'annonce et la consultation était très court. Ainsi, les participants ont eu peu de temps pour se préparer et prendre connaissance de l'ensemble de la documentation disponible. En dernier lieu, l'absence de certaines parties prenantes clés lors des consultations, en plus d'un manque d'accès à plusieurs informations essentielles, a nui à la bonne compréhension du projet. Cet indicateur a obtenu un score très négatif.

« Nous n'avons eu aucune réponse satisfaisante à nos questions, que du vague, vague, vague... de plus, l'inexistence de données sur le bruit, les poussières, la pollution rend impossible toutes évaluations précises du point de vue de la santé publique. » (Blouin, 2017)
« Il faut noter tout d'abord que le ministère des Transports était absent de la consultation. Aucune information n'a été présentée quant au prolongement de l'avenue Souigny vers la rue Notre-Dame; ni les tracés ni les effets anticipés sur le camionnage. La compagnie ferroviaire du Canadien National (CN) était présente, mais n'a pas répondu aux questions des citoyens portant sur les effets anticipés de l'établissement de nouvelles entreprises de la logistique sur le transport ferroviaire dans l'arrondissement. Puisque l'objectif de la consultation était d'élaborer une vision de planification conjointement avec toutes les parties prenantes, le partage de toutes les informations disponibles aurait dû être une condition essentielle à son bon déroulement. » (Projet Montréal, 2017)

- Indicateur 3.4.7. Clarté des modalités de participation

Pour ce qui est des modalités de participation, ces dernières ont été clairement identifiées dans le cahier du participant publié par l'INM. Ce cahier indiquait le nom des personnes invitées à la consultation, le lieu, l'horaire, la procédure pour s'inscrire et le déroulement de la journée. De plus, on y mentionnait la façon d'émettre des commentaires ou des mémoires. Pour la seconde consultation, l'ensemble des modalités figurait sur le site internet de l'arrondissement. Cet

indicateur a donc obtenu une note positive. (Arrondissement Mercier-Hochelage-Maisonneuve, 2017a; Arrondissement Mercier-Hochelage-Maisonneuve, 2017b)

- Indicateur 3.4.8 Ouverture aux autres opinions

Concernant cet indicateur, l'arrondissement avait mis en place des séances de participation publique qui permettait à tous d'exprimer librement leur opinion. Des échanges constructifs ont ainsi pu avoir lieu. Toutefois, ces derniers servaient principalement à présenter le projet plutôt qu'à y apporter des modifications. Les discussions portaient davantage sur les mesures de mitigation mises en place. Faute de consensus, le projet tel qu'il a été présenté a dû être abandonné. Cet indicateur a obtenu un score négatif.

« Sans surprise, la consultation du 28 janvier, menée conjointement par l'Arrondissement et l'INM, s'est révélée un exercice de relation publique destiné à promouvoir le projet de Cité de la Logistique. » (Moquin, 2017)

« La participation des citoyens et des groupes qui les représentent est nécessaire pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnementaux, sociaux et économiques. Or le projet de cité logistique a évacué la participation citoyenne, contrairement à ce que la Stratégie maritime promet. La journée de « consultation publique » offerte par le maire Réal Ménard ne fut qu'une séance d'information : Il n'y a eu aucune consultation publique relativement à ce projet majeur qui affectera grandement les résidents du quartier : les présentations ont été financées par les promoteurs, aucun citoyen n'a reçu de réponse à sa question, le peu d'acteurs économiques présents a refusé de répondre aux questions, et aucun des citoyens n'a pu aller au bout de sa pensée, car tous ont été interrompus par l'animatrice. Le projet est actuellement mal accepté par la collectivité locale en l'absence de toute démarche participative adéquate. » (Goulet, 2017)

- Indicateur 3.4.9 Degré de participation

L'indicateur degré de participation est évalué selon l'échelle de la participation publique de l'INM. Plus le degré de participation est fort plus la note obtenue est supérieure. Au regard de la littérature, les exercices de participation publique entourant le projet de la Cité de la logistique s'apparentent à de la consultation. Comme les participants n'ont pas été véritablement impliqués dans le processus de décision, car ils ont uniquement exprimé leurs opinions et leurs points de vue à propos du projet, cet indicateur a obtenu une note négative. (INM, s.d.b.)

- Indicateur 3.4.10 Suivi et reddition de comptes

L'unique document de l'indicateur « suivi et reddition de comptes » est le rapport publié par l'INM (2017) qui recense les opinions émises par les participants lors de la première consultation publique. Cependant, pour la seconde consultation, aucun document n'a été publié à cet effet. De plus, l'arrondissement n'a pas mis en place un suivi afin d'informer les participants sur

l'intégration de leurs opinions au projet de la Cité de la logistique. Cet indicateur a obtenu un score négatif.

« Il est difficile comprendre comment contribuer et d'être confiant que notre contribution est réellement considérée. » (Cliche, 2017)

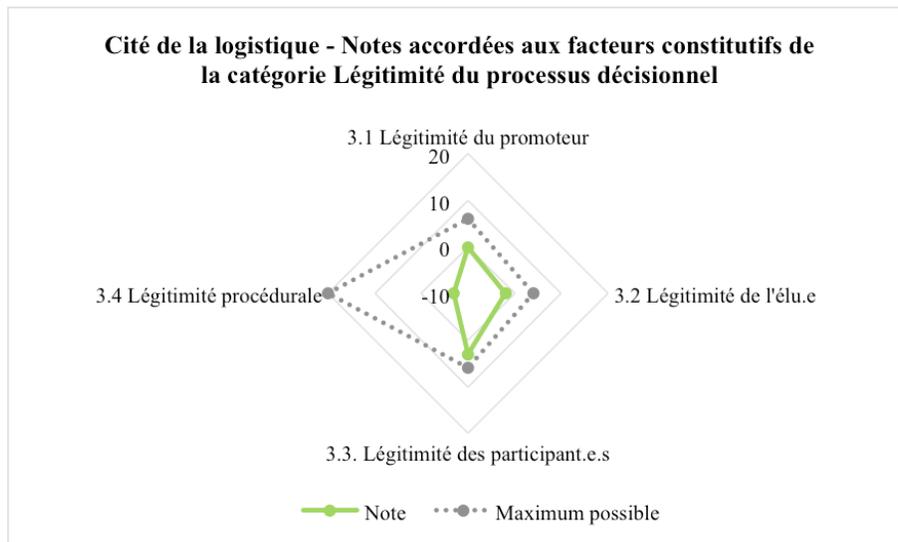


Figure 3.3 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Légitimité du processus décisionnel pour la Cité de la logistique

Selon la figure 3.3, il est possible d'observer qu'au regard de la littérature, la légitimité de l'élu et du promoteur sont très faibles. Ainsi, ces facteurs ont influencé négativement l'acceptabilité sociale du projet. Seuls les participants ont obtenu une note positive en matière de légitimité. Le plus faible pointage concerne la légitimité procédurale. Comme mentionné plus haut, plusieurs lacunes ont pu être observées dans le processus de participation publique du projet de la Cité de la logistique.

La quatrième catégorie évalue les caractéristiques du milieu d'accueil. Elle regroupe trois facteurs soit l'Évaluation des impacts (4.1), l'Impact sur le territoire (4.2) et l'Impact sur le milieu d'accueil (4.3). Ces facteurs sont évalués selon six indicateurs.

- Indicateur 4.1.1 Favorise la mise en place d'évaluation des impacts

Plusieurs mémoires ont fait mention d'un manque au niveau de l'évaluation des impacts du projet sur le secteur de l'Assomption – Longue-Pointe. En effet, aucune étude n'a été publiée par la Ville ou le ministère des Transports en matière d'impacts économiques, environnementaux et

sociaux que ce projet pourrait entraîner. Seules des études sur les potentiels bénéfiques économiques du projet ont été divulguées (Groupe CAI global, 2017). Cet indicateur a donc obtenu un score négatif.

« Comment le gouvernement provincial, par l'entremise de sa stratégie maritime, réussit-il à ne pas commander d'études d'impacts sur le développement du plus grand port à conteneurs en zone urbaine densément peuplée. [...] En parcourant le site de la stratégie maritime, je suis de plus en plus inquiète. » (Miron, 2017)

- Indicateur 4.2.1 Favorise la compétitivité et l'attractivité du territoire

Pour cet indicateur, deux opinions s'opposent. Bon nombre de résidents sont d'avis que l'attractivité du territoire serait moins grande si ce projet venait à se réaliser. En effet, la création de nouveaux axes routiers ainsi que l'augmentation du trafic ne sont pas bénéfiques afin d'attirer de nouveaux résidents et de favoriser une bonne qualité de vie. Toutefois, d'autres pensent plutôt que le secteur se revitaliserait grâce à ce projet, car des industries viendraient s'y installer. Pour ces raisons, cet indicateur a obtenu une note neutre.

« Une évidence s'impose, l'état de la rue Notre-Dame est incompatible avec l'environnement résidentiel, commercial et industriel de l'est de Montréal. Cet axe qui a toujours été au cœur de l'activité économique de l'est de Montréal est un témoin de l'adversité et du déclin dont l'Est a souffert. » (Harel, 2002)

« La localisation optimale de ces terrains industriels à proximité immédiate du port de Montréal et la présence d'infrastructures de transport multimodales (intermodalité complète route, rail, port) font de ce secteur un lieu très recherché pour les acteurs de l'industrie des transports et de la logistique. Dans cette perspective, une grande opportunité se présente pour la création d'un parc d'entreprises voué à la logistique à valeur ajoutée dans ce secteur. La planification et la mise en œuvre de ce projet contribueront au renforcement de la compétitivité de l'industrie, et en particulier la compétitivité du port de Montréal, plaque tournante du commerce international dans le nord-est du continent. La création de ce parc d'entreprises sera également un générateur d'emplois, en particulier pour la main-d'œuvre locale. » (SDÉ, 2017b)

- Indicateur 4.2.2 Favorise l'intégration du projet sur le territoire

Pour ce qui est de cet indicateur, encore une fois deux perspectives s'opposent, soit celle des résidents et celle des acteurs du développement économique. Le projet prend en considération les qualités physico-spatiales du territoire puisque les activités du port ont déjà lieu et qu'il touche une zone industrielle. La possibilité de créer ce pôle de logistique avec des nouveaux axes routiers permettrait de réduire le camionnage sur la rue Notre-Dame. Ainsi, le réseau routier actuel serait désengorgé puisque ces axes faciliteraient les transits entre le port et l'autoroute 25. Certains y voient également une possibilité d'améliorer l'offre en transport collectif et actif du

secteur. Cependant, avec l'affluence des transports que ce projet causera, les résidents verront la quantité de nuisance qu'ils subissent augmenter. En se basant sur l'historique de développement anarchique du quartier, plusieurs présument que la Cité de la logistique diminuera encore les qualités physico-spatiales de ce secteur. Cet indicateur a donc eu une note négative. (Cargo M, 2017 ; Ray-mont Logistique, 2017; Comité ZIP Jacques Cartier, 2017)

« Dans le cas de la Cité logistique, de grands acteurs économiques se comportent comme si la zone était exclusivement industrielle et comme si le développement de la zone n'allait avoir aucun effet sur les zones adjacentes. » (Clermont et Gagnon, 2017)

« M. Renaud, fonctionnaire de la ville a même fait une présentation biaisée sur l'histoire de ce secteur, parlant que des usines qui s'y sont établies au fil des années. Mais jamais n'at-il été question du déménagement du noyau villageois du village de la Longue-Pointe, pourtant un des trois plus vieux noyaux villageois de Montréal. Ni de l'expropriation de milliers de résidents pour le prolongement de l'autoroute Ville-Marie qui est devenu la modernisation ou l'agrandissement de la rue Notre-Dame, et qui n'existe toujours pas... Les citoyens du quartier ont assez souffert et c'est plutôt l'industrie et le Port qui a envahi le quartier bucolique qu'était à l'origine le village et quartier de Longue-Pointe. » (Miron, 2017)

« Ce projet semble même nier l'existence des secteurs résidentiels en son sein et soutenir le mépris historique entretenu envers le quartier de Longue-Pointe qui s'est matérialisé à travers d'autres projets par le passé, lesquels n'ont fait que dégrader son dynamisme et la qualité de son environnement bâti. » (Dagenais, 2017)

« [...] [I] faut savoir que le projet de « Cité de la logistique » semble s'inscrire en droite ligne avec la logique qui a guidé et suivie la destruction sauvage du vieux village de Longue-Pointe dans la décennie 1960. Cette opération d'urbanisme dévalorisante et largement décriée avait alors permis la démolition d'un des plus vieux villages de l'île de Montréal (le vieux village de Longue-Pointe), de sa vie de quartier et de son riche héritage bâti et architectural en bordure du fleuve Saint-Laurent. Les qualités urbaines, attractives et positives du lieu (le cœur du village) ont ainsi été effacées à la faveur de la construction du tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine et de l'expansion du Port de Montréal et de différentes industries dans les années qui ont suivi les décennies 1960-70. Cette dynamique a d'ailleurs été renforcée par différentes interventions successives de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec, notamment les expropriations massives survenues le long de la rue Notre-Dame dans les années 1970 dans l'optique d'y faire passer l'autoroute Ville-Marie de même que la démolition des rues Caty et Bruneau (incluant l'ancien couvent Saint-Isidore) à la faveur d'un renforcement de l'activité industrielle lourde dans les années 1990. » (Dagenais, 2017)

« Les citoyens du sud de l'arrondissement MHM rêvent à toute autre chose qu'une Cité de la logistique conçue comme un espace industriel monofonctionnel. Ils veulent un véritable quartier, avec des parcs, des habitations, des commerces et des services de proximité. Un morceau de ville et non pas une ville en morceaux. » (Dufour et Gallant, 2017)

- Indicateur 4.2.3 Favorise la justice substantielle

En ce qui concerne la justice substantielle, le projet de la Cité de la logistique n'assure pas une répartition équitable des impacts sur le territoire. En effet, le secteur Longue-Pointe est affecté depuis près de cinquante ans par les activités du port de Montréal. Comme indiqué dans l'encadré ci-dessous, les nuisances qu'il engendre sont majeures. De plus, ce secteur ne bénéficie pas des apports économiques engendrés par le port. Cet indicateur a obtenu un score négatif.

« [...] la plupart des installations prévues de la Cité de la logistique n'amèneront aucun avantage particulier aux résidents du quartier [...] » (Côté, 2017)

« [...] il est complètement désolant et inquiétant de voir qu'avec tout le travail déjà investi dans ce projet, et ce, par des dizaines de collaborateurs, qu'aucun de vos documents ne propose l'ombre d'un avantage pour les résidents des secteurs environnants qui subiront, vous le savez et vous le nommez à de multiples reprises, les méfaits d'un tel projet. » (Larouche et Lizé, 2017)

« La Direction de santé publique de Montréal (DSP) est d'avis que les impacts négatifs du développement urbain affectent ainsi grandement la santé des populations vivant en milieu urbain, particulièrement les populations des quartiers défavorisés et les populations les plus pauvres de Montréal. Or, nous ne pouvons que témoigner des inégalités qui subsistent lorsque vient le temps d'implanter des équipements publics dont nous connaissons les nuisances potentielles. Le développement du Port de Montréal vers l'est est un exemple d'une dégradation lente des milieux de vie au cours des 50 dernières années. » (Projet Montréal, 2017)

- Indicateur 4.2.2 Favorise l'offre de service pour la communauté

Le projet de la Cité de la logistique favorise peu l'offre de services pour la communauté. Le développement de ce projet engendre la création d'emplois ainsi que l'avènement du lien autoroutier vers l'autoroute 25 ce qui facilitera les transports vers les grands axes routiers. Cependant, selon l'historique du quartier, les développements en matière de transport dans le secteur ont causé de nombreuses nuisances. En contrepartie, les industries qui viendront s'installer dans le secteur devront payer des taxes municipales. Ainsi, l'arrondissement pourra bénéficier d'une hausse de revenus afin d'offrir de meilleurs services à la communauté. Cet indicateur a obtenu une note neutre.

« [...] nous croyons que le projet de la Cité de la logistique, en misant sur des activités industrielles traditionnelles et des emplois faiblement qualifiés et menacés dans un avenir rapproché par la robotisation, est rétrograde et sera très nuisible pour le quartier. Non seulement irait-il à l'encontre des forces en œuvre pour moderniser le quartier, mais il accaparerait un espace important de 10 millions de pieds carrés qui pourrait être consacré à des activités plus modernes, plus prometteuses et en harmonie avec la mutation du quartier. » (Daoust et Aubry, 2017)

« [...] respecter la volonté prioritaire des Montréalais d'accès au fleuve exprimé dans l'Opération CARTE BLANCHE. » (Chartier, 2017)

- Indicateur 4.2.3 Favorise les mesures compensatoires et de soutien pour la collectivité

Pour ce qui est de cet indicateur, aucune mesure de compensation ou de soutien à la communauté n'est indiquée dans les publications émises par l'arrondissement. Cet indicateur a également obtenu une note neutre.

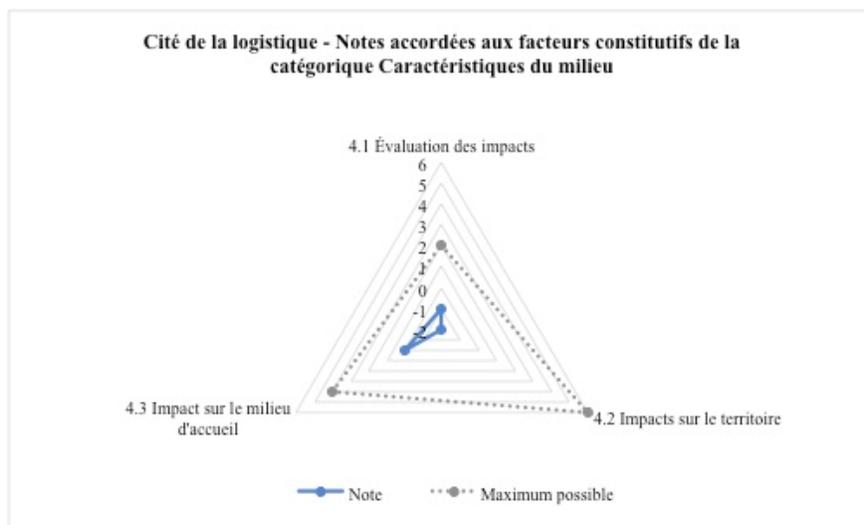


Figure 3.4 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Caractéristiques du milieu pour la Cité de la logistique

Selon les résultats de l'analyse pour la catégorie Caractéristiques du milieu du projet de la Cité de la logistique, le projet ne répond pas aux besoins et aux attentes du territoire et de son milieu d'accueil. Le facteur d'impacts sur le milieu d'accueil a obtenu un score neutre. Toutefois, les facteurs évaluation des impacts et impacts du projet sur le territoire ont une influence négative sur l'acceptabilité sociale du projet de la Cité de la logistique.

En somme, comme la figure 3.5 le présente, trois catégories ont eu une influence négative sur l'acceptabilité sociale du projet de la Cité de la logistique.

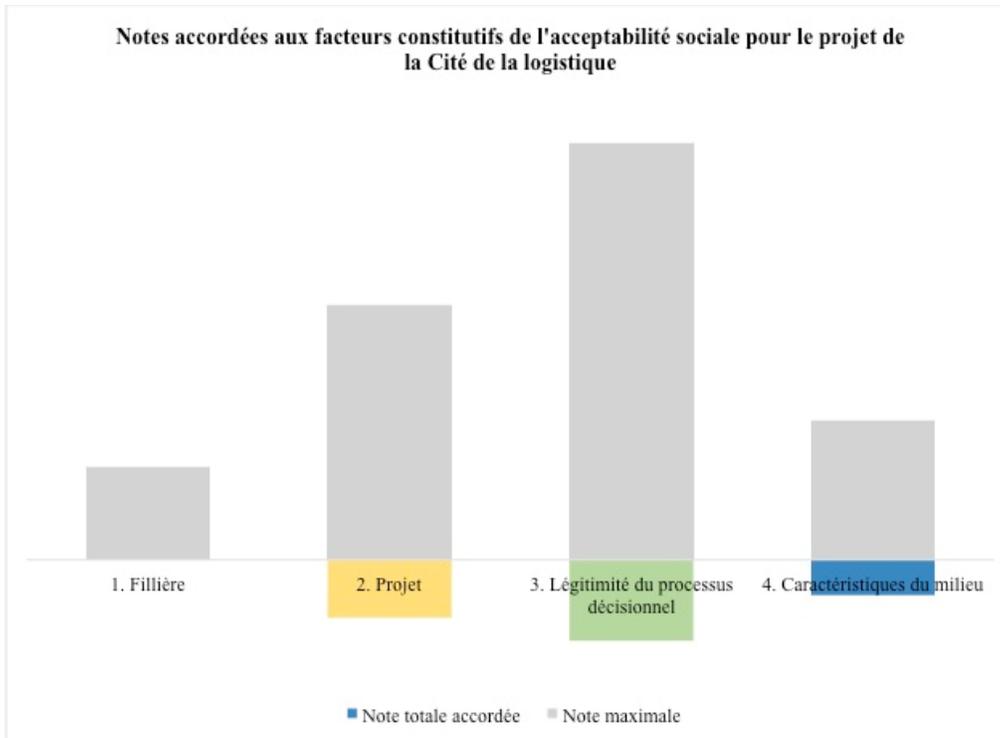


Figure 3.5 Notes accordées aux facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de la Cité de la logistique

Les catégories Projet, Légitimité du processus décisionnel et Caractéristiques du milieu ont obtenu les scores les plus négatifs lors de l'analyse. De plus, on remarque que c'est la catégorie Légitimité du processus décisionnel qui a eu le plus d'impacts négatifs sur ce projet.

3.2.2 Analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de ligne à 120 kilovolts du grand brûlé- Dérivation Saint-Sauveur

Dans cette section, la justification de l'évaluation de chacun des facteurs et de ses indicateurs est effectuée pour le projet de ligne à 120 kilovolts du Grand-Brûlé- Dérivation Saint-Sauveur. Ainsi, il sera possible d'évaluer les facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour ce dernier.

La première catégorie évaluée est la Filière. Elle comprend trois facteurs, l'Attitude initiale (1.1), le Cadre réglementaire (1.2) et le Cadre institutionnel et de gouvernance (1.3) qui englobent trois indicateurs.

- Indicateur 1.1.1 Attitude initiale positive

L'attitude initiale envers le projet de la ligne à 120 kilovolts du Grand- Brûlé- Dérivation Saint-Sauveur était très négative. En effet, la municipalité de Saint-Adolphe-D'Howard se bat depuis le début, soit depuis plus de 5 ans, contre le projet. Par contre, l'ensemble des parties prenantes touchées savait qu'un processus de participation publique serait mis en place. Donc, elles auraient la possibilité de s'exprimer sur le projet. Pour ces raisons, cet indicateur a obtenu un score négatif.

« À nos yeux, le projet du Grand-Brûlé, dans sa forme actuelle, n'aurait jamais dû voir le jour. Hydro-Québec aurait dû, dès le départ, se tourner vers une solution autre, même si plus coûteuse. » (Perrault et Diamant, 2013)

- Indicateur 1.2.1 Respect des lois et règlements

L'entreprise a respecté les lois et règlements qui entourent ses activités, sa mission et sa gouvernance. Elle a également obtenu les autorisations gouvernementales nécessaires pour ce projet. Toutefois, des préoccupations subsistent quant au respect de la *Loi sur le développement durable*, de la Charte des paysages naturels et bâtis des Laurentides, du Schéma d'aménagement et de développement de la MRC des Pays-d'en-Haut et du plan d'urbanisme de Saint-Adolphe-d'Howard. En effet, les MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides ont adopté une Charte puis la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard a adopté un règlement qui en découle. Ces derniers ont été contournés par Hydro-Québec. Ainsi, cet indicateur a obtenu une note négative. (Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2010; MRC des Pays-d'en-Haut, 2016; Genest, 2016; Hydro-Québec, 2017a)

« Il y a une vingtaine d'années, la Charte des paysages des Laurentides n'a pas été adoptée par hasard par les élus et la population des Laurentides. Les paysages laurentiens constituent la richesse fondamentale de notre région. C'est pourquoi, encore aujourd'hui, les élus des Laurentides mettent autant d'efforts à la faire respecter » André Genest (Berbery, 2017, 10 décembre)

« [...] les pylônes utilisés pour ce projet servent normalement pour les lignes à 315 kV. [...] la réglementation stipule que seules les lignes d'une tension de 315 kV et plus doivent faire l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale (études d'impacts et audiences devant le BAPE). Comme la tension utilisée sera de 120 kV, Hydro n'a pas à soumettre le projet du Grand-Brûlé à une telle procédure. Autrement dit, cette nouvelle approche de la ligne à 120 kV de très grande capacité permet à Hydro-Québec de contourner la loi sur le développement durable. Sur le plan légal, Hydro-Québec n'a rien à se reprocher : il y a une faille dans la réglementation. » (Perrault et Diamant, 2013)

« Hydro-Québec doit reconnaître Les Laurentides comme une région unique, dont ses paysages naturels sont une préoccupation capitale. Les citoyens et la municipalité se doivent de respecter la charte des paysages et le plan d'urbanisme qui vise, notamment à préserver le couvert forestier du territoire, l'intégrité des terres publiques et des sommets des montagnes ainsi que le paysage. Qu'en est-il d'Hydro-Québec ? » (Perrault et Diamant, 2013)

- Indicateur 1.3.1 Favorise les orientations gouvernementales

Puisqu'Hydro-Québec est une société d'État, les stratégies qu'elle adopte et leur planification sont tributaires des orientations gouvernementales. La Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2018-2022, l'Agenda 21 de la culture du Québec, la Politique énergétique 2030 et plusieurs politiques similaires sont intégrés en matière de gouvernance. Ce faisant, cet indicateur a obtenu un score très positif.

« Les grandes orientations prises par le gouvernement du Québec – principalement dans sa Politique énergétique et dans sa Stratégie de développement durable – exercent une influence directe sur la planification de l'ensemble des activités de l'entreprise. » (Hydro-Québec, s.d.d.)

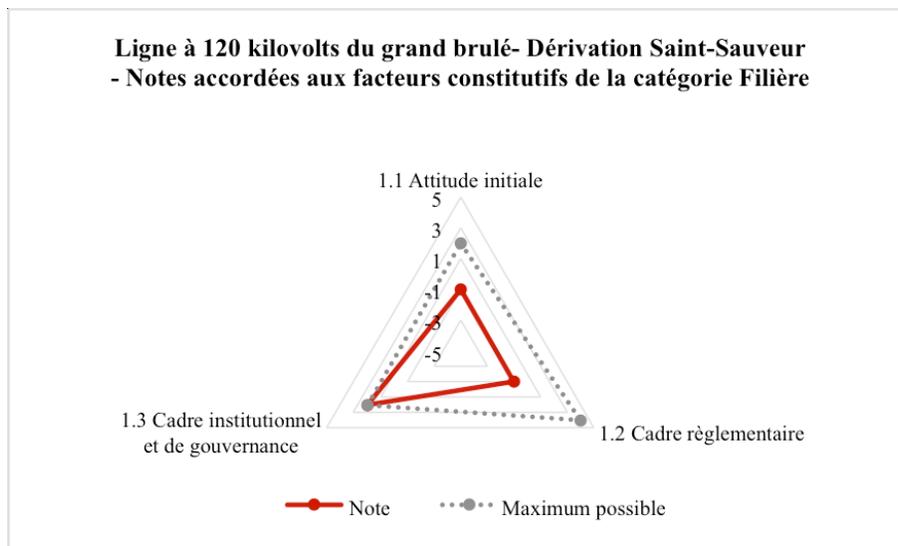


Figure 3.6 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Filière pour la ligne à 120 kilovolts du Grand brûlé- Dérivation Saint-Sauveur

La figure 3.6 illustre que l'attitude initiale était plutôt défavorable envers le projet et que des lacunes au niveau du cadre réglementaire ont nui à l'acceptabilité sociale du projet. Toutefois, le projet respecte le cadre institutionnel et de gouvernance qui a été mis en place.

La seconde catégorie évaluée est le Projet. Elle comprend quatre facteurs, Impacts sociaux (2.1), Impacts environnementaux (2.2), Impacts économiques (2.3) et Origine et contrôle local du projet (2.4). Ces derniers sont évalués au regard de 14 indicateurs.

- Indicateur 2.1.1 Favorise la qualité de vie et la santé publique

Selon Hydro-Québec, la qualité de vie et la sécurité des résidents ne seront pas altérées par ce projet. L'entreprise assure que les impacts seront, pour la plupart, uniquement vécus lors de la construction de la ligne et que peu de résidents seront touchés par l'impact visuel. Or, le projet engendrera principalement des nuisances lors de sa construction, mais également lors de son exploitation. Les nuisances créées sont : de la poussière, du bruit et de la circulation fréquente. La plupart des nuisances occasionnées par le projet seront minimisées grâce aux mesures de mitigation utilisées lors de la construction. Lors de son exploitation, Hydro-Québec juge que les nuisances seront minimales. Toutefois, selon plusieurs, la présence de l'emprise et de la ligne engendre des impacts majeurs sur le paysage. Ce dernier est l'un des principaux attraits de la région et fait partie des éléments favorisant la qualité de vie. Ainsi, cet indicateur a obtenu un score négatif.

« Les occupants des résidences situées à proximité de la ligne projetée subiront une modification temporaire de leur qualité de vie et, pour certains, une altération de certains champs visuels (voir les sections 7.7.5 et 7.8). Ils pourront cependant continuer d'occuper les lieux sans contrainte, et leur résidence ne sera pas touchée. [...] Dans l'ensemble, l'importance des impacts sur la qualité de vie est jugée mineure. Les mesures d'atténuation prévues par Hydro-Québec pour réduire le plus possible les dérangements et pour assurer la sécurité des résidents et des utilisateurs du territoire permettront de réduire leur intensité et d'en limiter la portée. [...] Aux fins de la présente évaluation environnementale, la qualité de vie pourrait être altérée par les nuisances suivantes : atteinte à la qualité de l'air (soulèvement de poussière et rejet de gaz d'échappement); atteinte à la qualité de l'ambiance sonore (bruit produit par les travaux ou les équipements); risque pour la sécurité liée à la circulation de véhicules lourds sur les voies publiques; risque pour la santé liée aux champs électriques et magnétiques (CÉM). » (Hydro-Québec, 2017a)

« Lisette Lapointe, la mairesse de Saint-Adolphe-d'Howard [...] craint que la ligne électrique d'Hydro-Québec nuise à la qualité de vie de ses citoyens et détruise le paysage de la région. » (Loiselle, 2014, 20 janvier)

- Indicateur 2.1.2 Respect des usages du territoire

La municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard fait la promotion des activités récréotouristiques sur son territoire. Selon cette dernière, il est « primordial d'éviter la dégradation du milieu naturel, moteur de l'économie de la région et de mettre en application des mesures de contrôle afin de protéger la qualité exceptionnelle de cet environnement » (Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2015). Même si le projet de la ligne à 120 kilovolts du Grand-Brûlé - Dérivation Saint-Sauveur aura un impact indubitable sur le territoire principalement causé par le déboisement de l'emprise de la ligne, et que ce dernier engendre des impacts négatifs sur le plan environnemental et visuel il n'empêche aucunement les usagers d'utiliser le territoire limitrophe à l'emprise. Pour ces raisons, cet indicateur a obtenu un score neutre.

« Les impacts sur le milieu humain sont également d'importance mineure. Ils sont principalement liés aux inconvénients résultant des travaux de déboisement et de construction, à la perte de superficies forestières exploitables et à la limitation d'usages dans l'emprise de la ligne pour les propriétaires touchés. » (Hydro-Québec, 2017a)

Bien que certains types d'utilisation du sol soient compatibles avec la présence de l'emprise (exploitation agricole, usage récréatif, stationnement, etc.), celle-ci entraîne les inconvénients et une limitation du plein usage de la propriété. La présence de l'emprise est aussi une source d'impact sur le paysage. (Hydro-Québec, 2017a)

« Ce projet viendra perturber et détruire des milieux forestiers (faune et flore) ainsi que des sentiers récréatifs » (Perrault et Diamant, 2013)

- Indicateur 2.2.1 Favorise la qualité de l'eau

Selon les caractéristiques du tracé, ce projet touche de manière ponctuelle près de 160 cours d'eau permanents ou intermittents. Ainsi, il est possible qu'il y ait un impact sur la qualité de l'eau dans les municipalités touchées par le projet causé principalement par des déversements accidentels de contaminants tel qu'indiqué par le promoteur (Hydro-Québec, 2017). Pour cette raison, cet indicateur a eu une évaluation négative.

« [L]e tracé privilégié par Hydro-Québec menace la qualité des eaux de plusieurs lacs et cours d'eau (entraînement de sédiments provenant des bassins versants); » (Perrault et Diamant, 2013)

« La variante nord A est la moins longue des variantes et la seule qui permette de profiter de l'emprise de la ligne à 120 kV existante dans la portion est de la zone d'étude. Elle ne traverse qu'une route régionale et franchit moins de milieux humides et de cours d'eau permanents que les autres variantes. » (Hydro-Québec, 2017a)

- Indicateur 2.2.2 Favorise la qualité des sols

En ce qui a trait à la qualité des sols, cette dernière sera impactée par les travaux, mais également par l'exploitation de la ligne. En effet, les emprises de la ligne devront être déboisées lors de la construction et des méthodes de maîtrise de la végétation devront être utilisées. Le déboisement peut avoir un impact sur la pente du sol et éventuellement causer de l'érosion. Des déversements accidentels peuvent également survenir. Ce faisant, cet indicateur a obtenu un score négatif. (Hydro-Québec, 2017)

« Pour éviter d'ouvrir un nouveau corridor et déboiser massivement, Hydro-Québec aurait pu opter pour un tracé dont une partie de la ligne serait enfouie. » (Perrault et Diamant, 2013)

« Les pylônes produisent un encombrement au sol qui interdit toute utilisation du sol à l'emplacement occupé. [...] Les principales sources d'impact sur les sols sont le transport et la circulation, le démantèlement de la ligne existante, le déboisement, l'aménagement des accès, l'excavation et le terrassement de même que la mise en place des supports et des conducteurs. Ces activités sont susceptibles de modifier la pente – ce qui pourrait entraîner ou accentuer les phénomènes d'érosion –, de compacter le sol, de former des ornières ou encore de contaminer le sol en cas de bris mécanique ou de déversement accidentel de contaminant. En modifiant le

couvert végétal, le déboisement de l'emprise favorise l'érosion par l'augmentation du ruissèlement et de l'infiltration pendant toute la durée des travaux. Pour ce qui est de la construction des chemins d'accès et de la mise en place des supports et des conducteurs, la création d'ornières, le compactage du sol de même que l'excavation et le terrassement peuvent provoquer une déstabilisation des pentes et une modification du profil des sols. » (Hydro-Québec, 2017a)

- Indicateur 2.2.3 Favorise la qualité de l'air

Le projet de ligne n'aura pas d'effets négatifs sur la qualité de l'air. En effet, lors de la construction et de l'exploitation de la ligne, peu de polluants seront rejetés dans l'atmosphère. Ce faisant, il a obtenu un score neutre.

« La circulation des véhicules et l'utilisation des engins de chantier ne dégraderont pas de façon notable la qualité de l'air. En raison de sa faible intensité et de son étendue ponctuelle, l'importance de l'impact résiduel sur cette composante est considérée comme mineure. » (Hydro-Québec, 2017a)

- Indicateur 2.2.3 Diminue les impacts écologiques cumulatifs

Selon l'analyse de cycle de vie menée par Hydro-Québec (2015), le bouquet énergétique du Québec produit très peu de gaz à effet de serre. Ainsi, l'exploitation de la ligne ne causera que très peu de GES. Les seules émissions seront effectuées lors de la construction de la ligne et lors de son entretien. Toutefois, le déboisement de la ligne engendrera une perte pour la municipalité en termes de services écosystémiques. Par conséquent, des impacts écologiques cumulatifs sont à prévoir. Pour cette raison, le score de cet indicateur est négatif.

« Lors de l'ouverture d'une nouvelle emprise, le déboisement entraîne des pertes définitives et irréversibles en termes de biens et services écologiques rendus par ces milieux forestiers en plus de la valeur marchande du bois. En considérant la durée de vie de la ligne de transport de 50 ans, cette perte est estimée à 15,3 M\$ pour Saint-Adolphe-d'Howard. » (ÉCOgestion-solutions Inc., 2016)

- Indicateur 2.3.1 Favorise les retombées économiques

Le projet de la ligne à 120 kilovolts du Grand-Brulé - Dérivation Saint-Sauveur favorisera en partie les retombées économiques régionales. En effet, lors de la construction du projet, des fournisseurs de la région seront engagés pour procéder aux travaux. Toutefois, la ligne pourrait avoir des impacts négatifs sur les activités touristiques et ces dernières engendrent beaucoup de retombées économiques dans la région. De plus, des pertes liées à la valeur des propriétés sont à envisager. Pour cette raison, le score obtenu pour ce facteur est neutre.

« Nous sommes une municipalité qui [vit] du tourisme, alors c'est bien évident qu'une ligne électrique placée à cet endroit-là, c'est terrible sur le plan économique. Et sur le plan de

l'environnement, c'est véritablement inacceptable.» L'ex-mairesse de Saint-Adolphe-d'Howard, Lisette Lapointe (Radio-Canada, 2016, 17 février)

Hydro-Québec prend à cœur le développement économique des collectivités d'accueil pendant la réalisation de ses projets. Elle veillera à maximiser les retombées économiques du projet de ligne à 120 kV du Grand-Brûlé-Dérivation Saint-Sauveur, qui seront, pour l'essentiel, liées aux travaux de construction. Les retombées économiques régionales sont habituellement de l'ordre de 13 % de la valeur du contrat. Les retombées directes comprennent l'attribution de contrats à des entrepreneurs et la création d'emplois. Les retombées indirectes sont liées aux achats de biens et de services auprès de fournisseurs locaux et régionaux, à la sous-traitance, à l'acquisition de matériaux et aux dépenses de consommation des travailleurs et des fournisseurs. (Hydro-Québec, 2017a)

« Chacun des pylônes que veut implanter Hydro-Québec mesure l'équivalent d'un édifice de 15 étages. [...] Nous sommes convaincus que cela fera baisser la valeur foncière de nos propriétés de 15 % à 25 % selon l'emplacement. Ça signifierait une perte de revenus d'un million et demi. » Lisette Lapointe (Labbé, 2014, 8 décembre)

« [L]a valeur de centaines de propriétés sera affectée par ce projet qui est déjà considéré comme un vice caché potentiel [...]. » (Perrault et Diamant, 2013)

- Indicateur 2.3.2 Favorise la diversification de l'économie régionale

Cet indicateur a obtenu une note neutre puisqu'aucune étude ne présente les effets du projet sur la diversification de l'économie.

- Indicateur 2.3.3 Favorise la création d'emploi

Aucune étude ne spécifie le nombre d'emplois qui seront créés lors de la construction de la ligne. Pour cette raison, cet indicateur a eu un score neutre.

- Indicateur 2.4.1 Origine du projet

En ce qui a trait à l'origine du projet, Hydro-Québec justifie la création de la ligne en fonction des besoins actuels et futurs des Laurentides. Ce faisant, cet indicateur a obtenu un score très positif.

« Hydro-Québec a l'obligation de répondre aux besoins actuels et futurs de ses clients. Elle doit planifier son réseau de transport à long terme et s'assurer qu'il évolue adéquatement et au moment opportun. Dans les MRC des Pays-d'en-Haut et des Laurentides, les besoins en électricité ont augmenté de 20% entre 2004 et 2012 et continuent de croître. La croissance annuelle de la demande d'électricité y est deux fois plus élevée que la moyenne québécoise. » (Hydro-Québec, 2017a)

- Indicateur 2.4.2 Contrôle local du projet

Les instances locales ont eu peu de contrôle sur ce projet. Le cas de Saint-Adolphe-d'Howard démontre que dans ce dossier, les municipalités ont peu de pouvoir d'influencer les décisions finales. Cet indicateur a donc obtenu un score négatif.

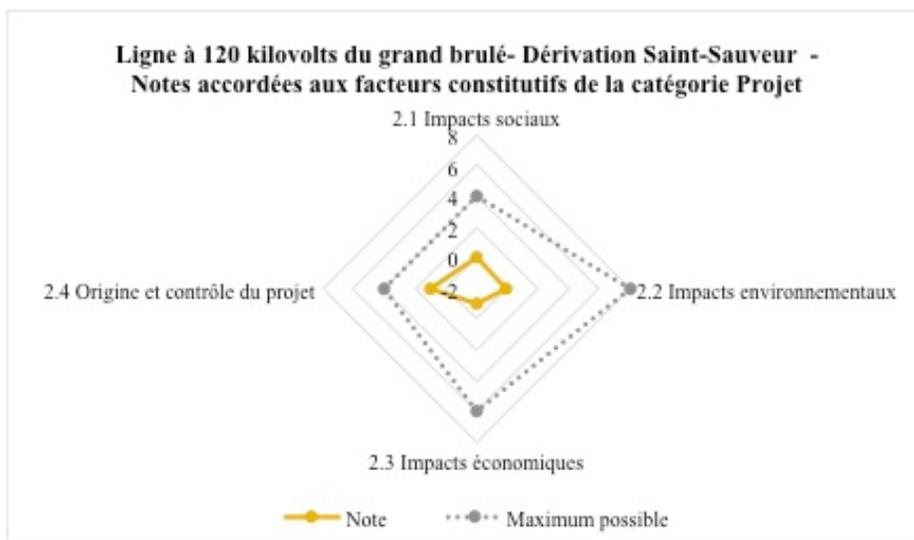


Figure 3.7 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Projet pour la ligne à 120 kilovolts du Grand brûlé- Dérivation Saint-Sauveur

D'après la figure 3.7, il apparaît que l'origine du projet est bien justifiée. Cependant, il est possible d'observer que les impacts environnementaux, sociaux et économiques influencent négativement l'acceptabilité sociale du projet.

La troisième catégorie évalue la légitimité du processus décisionnel. Elle comprend l'évaluation de quatre facteurs : la Légitimité du promoteur (3.1), La légitimité de l'élu.e (3.2), la Légitimité des participants (3.3) et la Légitimité procédurale (3.4). Ces facteurs sont évalués selon 18 indicateurs.

- Indicateur 3.1.1 Légitimité technique, financière et régulatrice

Selon l'analyse de la littérature, la faisabilité technique du projet est adéquate. En effet, le projet de ligne s'insère dans des zones majoritairement non habitées du territoire des Laurentides. En ce qui a trait à sa viabilité économique, le tracé choisi est celui qui est le plus économiquement et techniquement viable (voir Annexe 3). Or, bien qu'il soit techniquement viable, ce dernier requiert l'utilisation de pylônes de lignes à 315 kV afin de réduire l'impact du projet sur le territoire. Ces derniers ont notamment permis de réduire la hauteur des lignes. Le promoteur a également utilisé un nouveau terme afin de présenter ce type de ligne soit : ligne de 120 kV de très grande capacité. Toutefois, les résidents sont d'avis que puisque l'emprise nécessaire est celle d'une ligne à 315 kV, et qu'elle est donc plus grande que celle d'une ligne à 120 kV, le projet devrait faire l'objet d'une étude du BAPE. Cette demande n'a pas été retenue. Finalement, pour

ce qui est de l'adéquation du projet avec la réglementation, ce dernier contourne la réglementation en vigueur comme indiqué à l'indicateur 1.2.1. Cet indicateur a donc obtenu un score neutre.

« Cette ligne a toujours été présentée comme une ligne à 120 kV de très grande capacité. Or, selon l'ingénieur expert engagé dans ce dossier, d'un point de vue scientifique, ce concept de ligne à 120 kV de très grande capacité est erroné. Ce qui a fait dire publiquement à l'ingénieur expert qu'il s'agissait d'un abus de langage, voire d'une fraude intellectuelle. Depuis, Hydro-Québec a cessé d'utiliser ce terme technique dans ses communications. Nous avons demandé de voir des références scientifiques portant sur les lignes à 120 kV de très grande capacité, mais Hydro-Québec n'a pas été en mesure de nous les fournir jusqu'à présent » (Perrault et Diamant, 2013)

- Indicateur 3.1.2 Légitimité substantive

Pour ce qui est de la légitimité substantive, il apparaît que ce projet est pertinent selon la justification du projet par le promoteur. Ainsi, il a eu une note positive.

- Indicateur 3.1.3 Légitimité personnelle du promoteur

L'analyse de la littérature montre que le promoteur, Hydro-Québec, détient une très grande expertise en matière de projets de ligne de transport. Toutefois, la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard n'a pas confiance en cette instance. Selon les propos tenus à l'endroit du promoteur par la municipalité, ses représentants n'ont pas su faire preuve de jugement moral, d'éthique et d'honnêteté. Ainsi, cet indicateur a obtenu un score négatif. (Jardon, 2016; Yates et Arbour, 2016)

« La saga de Saint-Adolphe est déplorable et elle mine la confiance des citoyens envers Hydro-Québec. [...] Cette bataille, c'est celle de gens ordinaires qui donnent de leur temps pour défendre leurs concitoyens et la municipalité contre une société d'État qui n'hésite pas à contourner les lois. Ce sont des heures volées par Hydro-Québec à nos familles, à nos enfants, à nos amis... Cette bataille, c'est celle d'Hydro-Québec qui dépense notre argent pour nous convaincre d'accepter un projet inacceptable et d'une municipalité qui doit utiliser l'argent des contribuables pour payer un avocat et un ingénieur, pour faire imprimer des pancartes, des communiqués... Cette bataille, c'est celle d'employés municipaux qui acceptent d'augmenter leur charge de travail... c'est celle d'une collectivité qui, aujourd'hui, a le profond sentiment d'avoir été trompée par une société d'État; une collectivité qui réclame qu'on la respecte et qui refuse de laisser Hydro-Québec se comporter comme un état dans l'État. » (Perrault et Diamant, 2013)

- Indicateur 3.2.1 Légitimité démocratique de l'élue

Pour ce qui est de la légitimité démocratique de l'élue de Saint-Adolphe-d'Howard, l'ex-mairesse, Lisette Lapointe, a obtenu le pouvoir grâce à un vote émanant d'un processus de démocratie représentative. Elle était respectée et soutenue par sa communauté. De plus, les élus

des MRC supportaient la mairesse dans ce processus. Pour ces raisons, cet indicateur a obtenu un score positif.

- Indicateur 3.2.2 Ouverture à la démocratie participative

Quant à l'ouverture à la démocratie participative de l'élu, aucune démarche de démocratie participative ne semble avoir été mise en place dans la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard. Ainsi, cet indicateur a obtenu un score neutre.

- Indicateur 3.3.1 Légitimité représentative

Plusieurs organismes du milieu, les propriétaires touchés ainsi que les citoyens concernés par le projet ont été consultés (Hydro-Québec, s.d.a.). Cependant, il est difficile d'évaluer la représentativité de ces derniers puisqu'aucun détail précis par rapport à ces parties prenantes n'a été divulgué. Pour cette raison, l'indicateur a obtenu un score neutre.

- Indicateur 3.3.2 Légitimité personnelle des participants

En ce qui a trait à la légitimité personnelle des participants, il est encore une fois difficile d'analyser cette dernière puisqu'aucun détail sur les participants n'a été divulgué. Cet indicateur a donc également obtenu un score neutre.

- Indicateur 3.3.3 Légitimité de proximité

Il apparaît que l'ensemble des participants au processus de consultation était touché ou concerné par le projet. Les participants ont pu faire valoir leur savoir par rapport au territoire lors des consultations. Ce faisant, cet indicateur a obtenu un score très positif.

- Indicateur 3.4.1 Participation en amont

Hydro-Québec a d'abord consulté les représentants des municipalités et des MRC. Plus de 20 rencontres ont eu lieu avant de présenter le projet au public. Donc, le promoteur n'a pas réellement impliqué la population tôt dans le processus décisionnel entourant le projet. Ainsi, cet indicateur a obtenu un score négatif.

« À l'été et à l'automne 2012, Hydro-Québec a rencontré les représentants officiels des collectivités concernées par ce projet de ligne afin de leur présenter la nature et la justification du projet, la zone d'étude sur laquelle porteraient les études et les analyses techniques et environnementales ainsi que la démarche de participation du public entreprise. »(Hydro-Québec, s.d.a.)
« Cependant, il nous apparaît important que le promoteur intègre davantage en amont certains enjeux et préoccupations, afin que la consultation soit pertinente et utile à tous. Or, dans le cas

du projet de ligne GBDSS, le promoteur a mis en place un comité régional après avoir présenté le tracé qu'il privilégiait, sans avoir intégré d'importants commentaires et recommandations, et en faisant savoir qu'il avait bien étudié toutes les solutions possibles. [...] Hydro-Québec a débuté sa consultation publique en 2012 en rencontrant d'abord les élus et des organismes régionaux, dont la Conférence régionale des élus (CRÉ). [...] Une certaine consultation « en amont » a donc été mise en place par HQ pour le projet GBDSS. Cependant, le promoteur ne semble pas avoir tenu compte des commentaires et recommandations formulées au cours de cette démarche avant de présenter son projet au public. D'où la vive et très forte réaction de la population au printemps 2013, principalement dans les municipalités de Saint-Adolphe-d'Howard et de Sainte-Adèle. » (Perrault et Diamant, 2013)

- Indicateur 3.4.2 Adéquation entre les objectifs, les mécanismes et les ressources investies

L'objectif de la participation publique était « d'assurer un dialogue avec le milieu d'accueil du projet tout au long des études [...] [afin de] tenir compte des attentes et des préoccupations exprimées par la population et les principaux intervenants du milieu de façon à adapter le mieux possible le projet aux réalités locales. » (Hydro-Québec, 2012). Les ressources humaines et matérielles nécessaires ont été allouées par le promoteur afin de permettre au public de s'exprimer sur le projet. De plus, Hydro-Québec a prolongé sa période de consultation afin que tous puissent s'exprimer. Ces éléments font en sorte que cet indicateur a obtenu un score positif. (Hydro-Québec, s.d.a.; INM, 2013)

- 3.4.3 Indépendance des instances de participation

Le processus de participation publique n'a pas été réalisé par une instance de participation publique indépendante. En effet, c'est le promoteur qui a réalisé les activités de participation publique au cours de ce projet. Les participants auraient d'ailleurs souhaité qu'une évaluation par le BAPE soit réalisée. Cet indicateur a donc obtenu un score très négatif. (Jardon, 2016; Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2016)

« Car si la ligne à 315 kV doit faire l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale, c'est d'abord parce que ses impacts sur le milieu sont jugés majeurs, et non à cause de la tension du courant circulant dans les câbles. Or, cela n'a pas été fait. » (Perrault et Diamant, 2013)

« Nous croyons également que les rencontres de tels comités devraient être animées et encadrées de façon totalement indépendante. Dans le cas du projet du GBDSS, le facilitateur était rémunéré par Hydro-Québec, bien qu'il ait été offert à tous les participants (municipalités, MRC et organismes régionaux) d'en partager les coûts. Mais il est évident que les municipalités et MRC éviteront de telles dépenses, surtout si le promoteur, comme ce fut le cas dans le dossier du GBDSS, offre d'en assumer généreusement les frais. [...] Les impacts sur le plan environnemental, paysager et humain seront aussi comparables à ceux d'une ligne de 315 kV qui, selon la loi sur la qualité de l'environnement, doit faire l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale avec possibilité de BAPE. Considérant l'ampleur des impacts de ce nouveau type de ligne (super 120 kV), l'ensemble des élus des Laurentides, par la Table

des préfets des Laurentides, a demandé la tenue d'un BAPE pour le projet du GBDSS. » (Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2016)

- Indicateur 3.4.4 Qualité et accessibilité de l'information

Pour ce qui est de l'accessibilité à l'information, Hydro-Québec a mis en place une section Projet sur son site internet afin de mettre à disposition du public les informations pertinentes reliées au projet. Elle a diffusé de nombreux communiqués, des info-travaux, les décisions prises en matière d'autorisations gouvernementales, les évaluations environnementales, etc. Ainsi, le public a accès à beaucoup d'information. Cependant, certaines des études demeurent confidentielles. Le public peut uniquement y avoir accès en faisant une demande d'accès à l'information en vertu de la loi. Toutefois, ce processus prend du temps et les parties prenantes ont eu de la difficulté à avoir accès à certains documents avant que les consultations ne soient terminées. L'information publiée provenait également exclusivement des études menées par Hydro-Québec. En conséquence, cette information est possiblement subjective. Cet indicateur a donc obtenu un score négatif. (Hydro-Québec, s.d.a; Jardon, 2016; Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2016)

« Pendant les travaux du CTR, comme tout au long du processus de consultation, Hydro-Québec a refusé de transmettre toute étude ou rapport en lien avec ce projet, y compris aux membres du CTR pourtant réunis au sein de ce comité à titre d'experts régionaux. De plus, le tracé aujourd'hui retenu par HQ découle de la tenue d'un vote secret au sein du CTR, ce qui constitue un manque de rigueur sur le plan méthodologique. Soulignons que ce comité a terminé ses travaux sans formuler de recommandation précise quant à une solution de moindre impact, comme le prévoyait son mandat. Le comité aviseur de Saint-Adolphe-d'Howard a dû faire des démarches à la Commission d'accès à l'information afin d'obtenir l'étude paysagère en lien avec le projet, étude normalement utilisée pour localiser un tracé avec le moins d'impacts possible sur le plan paysager et humain. Ce n'est finalement qu'en décembre 2015/janvier 2016, soit plus d'un an après la fin de la consultation, que ce document lui a été transmis par Hydro-Québec. » (Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2016)

- Indicateur 3.4.5 Accès au processus et diversité de participation

Hydro-Québec a invité l'ensemble des parties prenantes touchées ou concernées par le projet à participer aux activités d'information et de consultation. Cependant, le temps alloué aux citoyens pour exprimer leur point de vue était moindre que celui alloué aux représentants des municipalités donc inéquitable. Par ailleurs, selon la littérature, rien n'est spécifié à l'effet que des groupes vulnérables ou des minorités visibles soient encouragés à participer au processus. Ainsi, cet indicateur a obtenu un score négatif.

« Or, la plupart des membres de ce comité (CTR) représentaient une municipalité ou une MRC susceptible d'être touchée par l'un ou l'autre de ces scénarios. Il s'agissait pour la plupart d'employés municipaux (urbanistes, aménagistes, greffier). Prenaient aussi part à ce comité des

employés d'Hydro-Québec et deux organismes régionaux, la Conférence régionale des élus (CRÉ) et le Conseil régional en environnement (CRE). Nous considérons qu'il y a lieu de porter une attention particulière à la composition de tels comités afin de s'assurer de leur objectivité, neutralité et professionnalisme. Les risques de situation de conflit d'intérêts sont particulièrement élevés dans le cas des projets d'Hydro-Québec, ce qui peut placer les gens, malgré eux, dans des situations délicates et inconfortables, avec le risque de porter atteinte à la neutralité et l'objectivité du comité. » (Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2016)

- Indicateur 3.4.6 Transparence et communication proactive

Depuis l'arrivée d'Éric Martel, le nouveau PDG, La communication proactive fait partie intégrante des orientations d'Hydro-Québec. Cependant, pour le projet de la ligne à 120 kilovolts du Grand-Brûlé- Dérivation Saint-Sauveur, Hydro-Québec a manqué de proactivité en matière de communication et a fait preuve d'un manque de transparence. En effet, son approche en matière de communication était davantage réactive suite à des propos tenus dans les médias. Par contre, Hydro-Québec a mis en place la ligne info-projet qui permet à tous ceux qui le désirent de joindre un membre de l'équipe. Pour ces raisons, cet indicateur a obtenu une note négative.

« Jamais Hydro-Québec n'a informé la municipalité de Saint-Adolphe et la population qu'il s'agissait d'infrastructures de ligne de 315 kV. Et cette information ne parait dans aucun des documents rendus publics par Hydro-Québec » (Perrault et Diamant, 2013)
« Le manque de transparence du promoteur quant à cette nouvelle super ligne de 120 kV avec infrastructures et impacts comparables à ceux d'une ligne de 315 kV, a contribué à miner la confiance des citoyens et des élus envers le promoteur. Ceux-ci se sont sentis floués, surtout que le projet échappe à une procédure d'évaluation environnementale avec possibilité de BAPE. » (Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2016)

- Indicateur 3.4.7 Clarté des modalités de participation

Les modalités de participation étaient clairement énoncées par le promoteur. L'échéancier des moyens de consultations était présenté dans les bulletins d'informations diffusés par Hydro-Québec. Les participants ont eu beaucoup de temps afin d'émettre leurs préoccupations par rapport au projet. Ainsi, le score de cet indicateur est positif.

- Indicateur 3.4.8 Ouverture aux autres options

Hydro-Québec a fait preuve d'ouverture face aux autres options proposées par les participants. En effet, l'entreprise a étudié plus de 11 scénarios, dont ceux proposés par la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard. Quatre des variantes ont ensuite été analysées afin de les comparer. Toutefois, la municipalité de Saint-Adolphe-D'Howard doute de l'objectivité et de la rigueur du processus entourant l'évaluation des autres options. Elle a donc engagé un expert indépendant afin de proposer une nouvelle solution. Ce faisant, cet indicateur a obtenu un score négatif.

« Le cas du projet de ligne du GBDSS montre, à notre avis, que les promoteurs doivent faire preuve d'une plus grande ouverture, les élus et citoyens souhaitant participer de façon éclairée à de tels projets. Ainsi, dans un souci de rigueur, de transparence et d'objectivité, la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard a mandaté et consulté, dès 2013, différents experts indépendants reconnus par Hydro-Québec. Cela lui a permis de participer de façon pro-active, constructive et éclairée au processus de consultation. Malheureusement, cela nous a semblé avoir été mal accueilli par le promoteur qui y voyait peut-être là une remise en question de la compétence de son équipe. » (Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2016)

- Indicateur 3.4.9 Degré de participation

Selon l'échelle de la participation publique de l'INM (2013), le degré de participation atteint dans le cadre de ce projet s'apparente à de la consultation. En effet, les participants ont uniquement informé les décideurs de leurs opinions et de leurs points de vue face au projet. Le promoteur n'était pas tenu de prendre en compte ces derniers afin de les intégrer au projet. Ainsi, cet indicateur a obtenu un score négatif.

« Malgré cela, Hydro-Québec a poursuivi son processus de consultation, mais pour un grand nombre de participants, il semblait acquis que la société d'État, de toute façon, « passerait où elle veut ». Bref, la consultation publique menée par HQ nous a semblé davantage comme une formalité qu'un réel processus d'échanges visant à rendre les impacts du projet acceptables pour les communautés locales. » (Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2016)

- Indicateur 3.4.10 Suivi et reddition de comptes

Hydro-Québec a publié un rapport afin de présenter l'inventaire et l'analyse du projet en matière d'environnement, les préoccupations des milieux concernés ainsi que les paramètres techniques du projet. Ce rapport est divulgué sous la forme d'une évaluation environnementale disponible sur le site internet de l'entreprise. L'entreprise a informé les participants qu'un suivi serait fait au regard de la solution retenue. Toutefois, la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard est d'avis que l'entreprise a fait preuve d'un manque d'objectivité concernant le suivi et la reddition de comptes. Ainsi, cet indicateur a obtenu un score négatif.

À propos du facilitateur ayant été engagé par Hydro-Québec : « [...] un lien d'affaires [...] risque d'affecter la neutralité du facilitateur qui a aussi la charge de rédiger les documents de suivi (faits saillants et compte rendu, par exemple). Selon nous, la rédaction de simples faits saillants lors des rencontres du CTR pour le projet du GBDSS, n'a donné qu'un point de vue partiel et très incomplet du contenu et du déroulement de ces rencontres. À la demande de la municipalité de Saint-Adolphe, des comptes-rendus ont été rédigés, mais ceux-ci étaient également incomplets. Par exemple, des engagements ont été pris par le promoteur au cours des rencontres du CTR, mais ceux-ci ne figurent ni dans les faits saillants ni dans les comptes-rendus. De même en est-il d'affirmations importantes fait par des représentants d'Hydro-Québec (par exemple, que la ligne ne pourrait pas être visible des pistes du mont Avalanche, alors que ce sera nécessairement le cas) ou d'informations pouvant tendre à démontrer qu'il y a eu manque de rigueur à certaines étapes des travaux du CTR. » (Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2016)

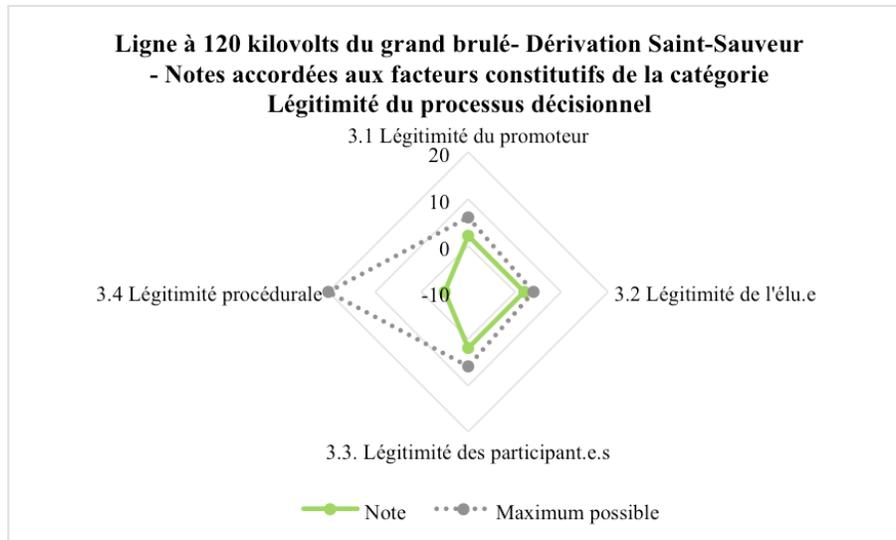


Figure 3.8 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Légitimité du processus décisionnel pour la ligne à 120 kilovolts du Grand-Brûlé- Dérivation Saint-Sauveur

Selon la figure 3.8, au regard de la littérature, l'influence des facteurs de la légitimité du promoteur, de l'élu et des participants était positive dans le cadre du projet de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur. Or, malgré cela, la légitimité procédurale entourant le processus de participation publique mis en place par Hydro-Québec est très négative. Elle semble ainsi avoir eu une influence négative sur l'acceptabilité sociale du projet.

La quatrième catégorie évalue les Caractéristiques du milieu. Elle regroupe trois facteurs soit l'Évaluation des impacts (4.1), les Impacts sur le territoire (4.2) et les Impacts sur le milieu d'accueil (4.3). Ces facteurs sont évalués selon six indicateurs.

- Indicateur 4.1.1 Favorise la mise en place d'évaluation des impacts

Comme mentionné ci-dessus, Hydro-Québec a mis en place un processus d'évaluation des impacts du projet sur le territoire. De ce processus découle la publication d'un rapport disponible à tous. Ainsi, cet indicateur a obtenu une note très positive.

- Indicateur 4.2.1 Favorise la compétitivité et l'attractivité du territoire

Le projet de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur influence négativement la compétitivité et l'attractivité du territoire. En effet, le milieu naturel et les paysages seront impactés par le projet, notamment à Saint-Adolphe-d'Howard. Ce faisant, cet indicateur a obtenu un score négatif.

« La ligne aura des impacts majeurs sur la beauté des paysages, un patrimoine naturel des Laurentides. Cela affectera négativement le développement récréotouristique, principale économie de la région, et diminuera l'attrait de cette région pour les villégiateurs et les touristes. » (Perrault et Diamant, 2013)

- Indicateur 4.2.3 Favorise l'intégration du projet sur le territoire

Hydro-Québec a analysé plus de 11 tracés et comparé quatre d'entre eux afin de déterminer la solution ayant le moins d'impacts sur le territoire. Elle a également proposé un nouveau type de pylône afin de réduire l'impact visuel du projet. Toutefois, la solution qui a été retenue par l'entreprise pénalise principalement la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard. Cette dernière a engagé des consultants pour étudier le projet. Selon le constat de ces firmes, le tracé retenu ne favorise par l'intégration du projet au territoire, car il engendre du déboisement et un fort impact visuel. Ainsi, cet indicateur a eu un score négatif.

« L'enjeu du paysage est une préoccupation qui a été adressée à Hydro-Québec et pour lequel nous avons conçu une nouvelle famille de pylônes, pour en abaisser la hauteur. Nous avons apporté des modifications techniques importantes » Sophie Lamoureux, Conseillère relation avec le milieu, Hydro-Québec (Labbé, 2014, 8 décembre)

« Il est important de savoir que, pour le projet de ligne GBDSS, HQ aura recours à une nouvelle approche de ligne (super ligne à 120 kV) qui utilisera une nouvelle famille de pylônes à 120 kV pouvant supporter 12 câbles, comme c'est le cas pour les lignes de 315 kV. Au Québec, la presque totalité des lignes de 120 kV ont six câbles et non douze. Le projet du GBDSS sera le premier projet réalisé avec cette nouvelle famille de pylônes dont les caractéristiques seront très similaires à celles des pylônes de 315 kV. Les impacts sur le plan environnemental, paysager et humain seront aussi comparables à ceux d'une ligne de 315 kV qui, selon la loi sur la qualité de l'environnement, doit faire l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale avec possibilité de BAPE. Considérant l'ampleur des impacts de ce nouveau type de ligne (super 120 kV), l'ensemble des élus des Laurentides, par la Table des préfets des Laurentides, a demandé la tenue d'un BAPE pour le projet du GBDSS. Il est à noter que, à notre connaissance, un autre projet, celui de la ligne à 120 kV Le Gardeur-St-Sulpice, a été mis de l'avant par HQ, avec des pylônes de 315 kV, sans faire l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale. » (Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2016)

- Indicateur 4.2.3 Favorise la justice substantielle

Ce projet influence négativement la justice substantielle puisqu'il n'assure par une répartition équitable des impacts sur le territoire. En effet, puisque le tiers du tracé proposé par Hydro-Québec passe par la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, celle-ci croit qu'elle sera plus touchée par les impacts du projet que les autres municipalités. La municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard se bat principalement pour enfouir la ligne sur une partie du territoire. Cependant, à cause des contraintes techniques, les coûts liés à l'enfouissement de cette ligne seraient quatre fois plus élevés. De plus, l'enfouissement d'une ligne entraîne des impacts environnementaux

importants puisqu'il faut creuser. Voilà pourquoi Hydro-Québec n'a pas retenu cette option. Pour ces raisons, cet indicateur a obtenu un score négatif.

« Dans le projet tel qu'envisagé aujourd'hui par HQ, le tiers du tracé passe dans une seule municipalité (Saint-Adolphe-d'Howard) alors que, au total, il en traverse sept. De plus, la moitié de la nouvelle emprise serait ouverte dans cette même municipalité, en passant dans la portion la plus névralgique du territoire, soit en zone de villégiature et devant le village, sur des versants exposés et des sommets dominants. Finalement, pour Saint-Adolphe, il s'agit entièrement d'une nouvelle emprise de 13 kilomètres alors qu'on trouve déjà une ligne électrique (735 kV) dans le sud de la municipalité. Dès lors, on comprend le sentiment d'injustice ressenti par les citoyens et les élus de cette municipalité. Ces derniers ont l'impression que les impacts les plus forts du projet sont concentrés sur leur territoire et que les voisins, qui ont été épargnés par de tels impacts, s'en trouvent soulagés. L'ampleur considérable des impacts du projet a aussi fait en sorte que la municipalité voisine a demandé que le tracé ne soit pas modifié sur le territoire de Saint-Adolphe, même si cela permettrait d'en réduire les impacts. Selon nous, une concentration d'impacts aussi forts sur une municipalité, comme c'est le cas pour le projet GBDSS, a eu inévitablement pour effet d'isoler cette dernière, notamment sur le plan politique, et de rendre le processus de consultation très difficile. » (Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, 2016)

- Indicateur 4.3.1 Favorise l'offre de services pour la communauté

La ville de Saint-Adolphe estime que le projet engendrera la perte de revenus importants principalement liés aux taxes foncières. Ainsi, les services offerts par la municipalité pourraient être diminués. Cet indicateur a donc obtenu un score négatif. (Jardon, 2016)

« [...] en utilisant le scénario le plus fréquemment observé dans les études nord-américaines, la construction de cette ligne pourrait engendrer des pertes approximatives de 1,3 M\$ en taxes foncières pour la municipalité lorsqu'elles sont actualisées sur une période de 50 ans. » (ÉCO-Gestion Solutions, 2016)

- Indicateur 4.3.2 Favorise les mesures compensatoires et de soutien pour la collectivité

Grâce au PMVI, Hydro-Québec distribue une somme représentant 1% de la valeur du projet aux municipalités touchées. Ce programme permet aux municipalités de réaliser des projets liés à l'environnement, à l'aménagement de son territoire ou au développement de sa région. Ce faisant, l'entreprise favorise la mise en place de mesures compensatoires. Toutefois, l'entreprise n'a pas participé à des activités soutenant la communauté par des moyens autres que financiers. Pour cette raison, cet indicateur a obtenu un score neutre. (Hydro-Québec, 2012)

Hydro-Québec tient à ce que ses projets s'intègrent harmonieusement dans leur milieu d'accueil et à ce que leur réalisation soit une occasion de participer activement au développement des communautés concernées. C'est pourquoi elle a mis sur pied le Programme de mise en valeur intégrée (PMVI). Ainsi, pour tous les nouveaux projets de transport d'énergie auxquels s'applique ce programme, Hydro-Québec verse aux organismes admissibles

un montant équivalant à 1 % de la valeur initialement autorisée des nouvelles installations visées par le PMVI. (Hydro-Québec, 2012)

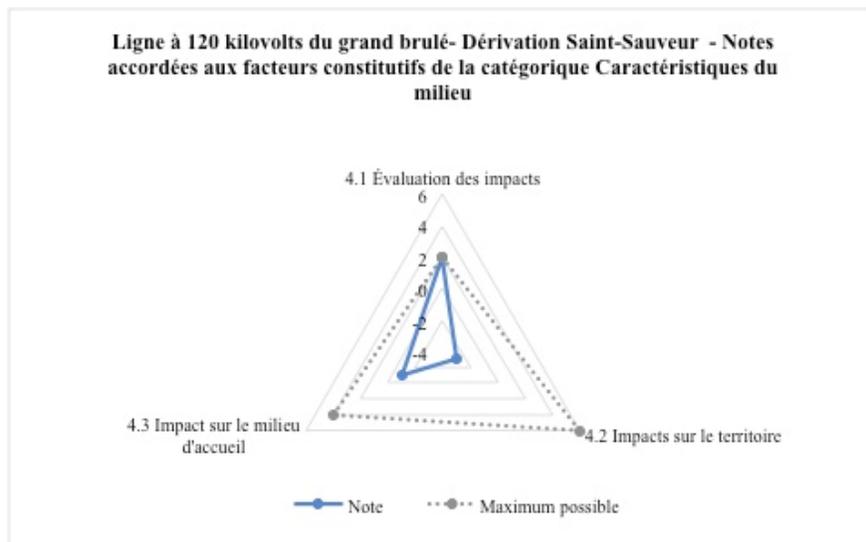


Figure 3.9 Notes accordées aux facteurs constitutifs de la catégorie Caractéristiques du milieu pour la ligne à 120 kilovolts du Grand-Brulé- Dérivation Saint-Sauveur

La figure 3.9 démontre que l'évaluation des impacts a eu une influence positive en matière d'acceptabilité sociale. Toutefois, les facteurs d'impact sur le territoire ainsi que celui sur le milieu d'accueil semblent avoir eu une influence négative sur l'acceptabilité sociale du projet.

En définitive, la figure 3.10 présente les catégories ayant eu une influence négative sur l'acceptabilité sociale de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur.

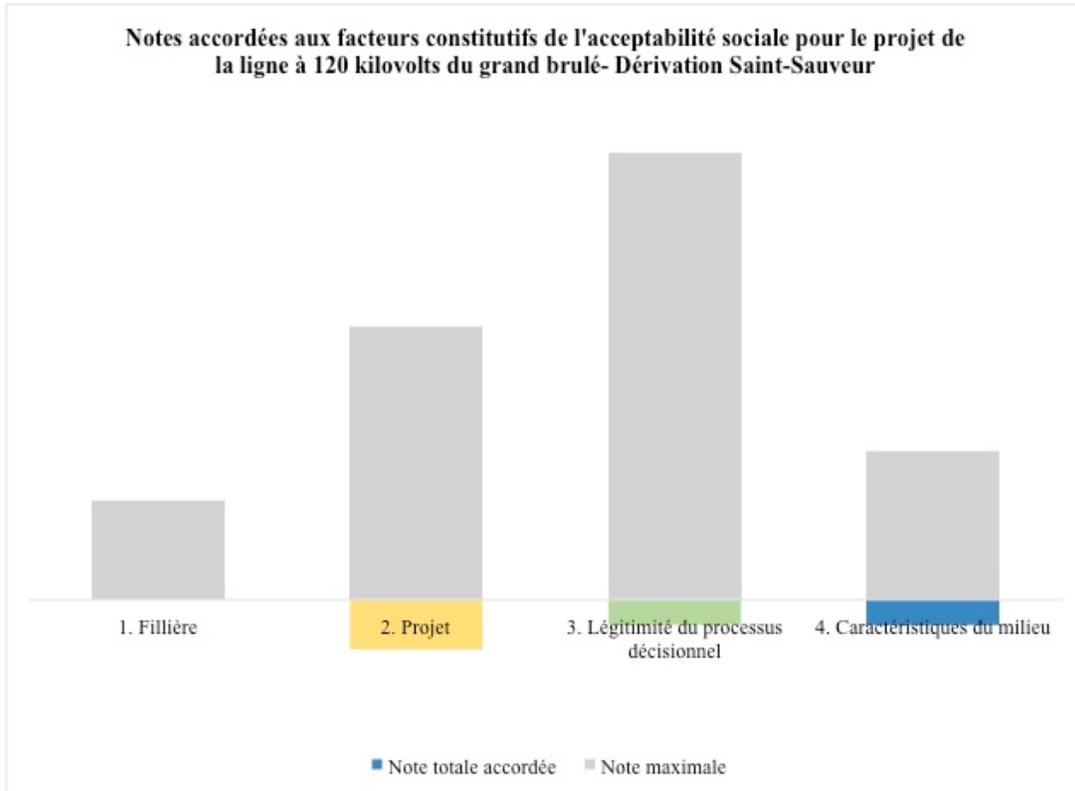


Figure 3.10 Notes accordées aux facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour la ligne à 120 kilovolts du Grand-Brûlé- Dérivation Saint-Sauveur

Tout comme le projet de la Cité de la logistique, il est possible de noter que pour la ligne 120 kilovolts du Grand-Brûlé-Dérivation Saint-Sauveur, ce sont les catégories Projet, Légitimité du processus décisionnel et Caractéristiques du milieu, qui ont obtenu les scores les plus négatifs. Cependant, parmi ces dernières, la catégorie Projet a obtenu la note la plus faible.

3.3 Constat

L'analyse des deux études de cas s'est concentrée sur les facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale qui ont été identifiés dans les chapitres précédents. Basée sur la boussole bernoise, évaluant chaque indicateur sur une échelle de +2 à -2, soit de très positif à très négatif, elle a permis d'évaluer les facteurs qui sont susceptibles d'avoir eu une influence sur l'acceptabilité sociale d'un projet. Elle a également soulevé les forces et les faiblesses de chacun des projets de manière objective au regard de la littérature consultée. Cette analyse révèle les éléments qui ont entraîné la non-acceptabilité sociale des projets. L'annexe 6 détaille, pour les deux études de cas, l'analyse réalisée ainsi que les notes obtenues par facteurs.

Tout d'abord, le tableau suivant présente la synthèse des constats dans le cadre de l'analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de la Cité de la logistique.

Tableau 3.2 - Synthèse des constats dans le cadre de l'analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de la Cité de la logistique

Influence sur l'acceptabilité sociale	Catégorie	Facteurs	Indicateurs	
Très positive	1. Filière	1.3 Cadre institutionnel et de gouvernance	1.3.1 Favorise les orientations gouvernementales	
	3. Légitimité du processus décisionnel	3.3 Légitimité des participants	3.3.2 Légitimité personnelle des participants	
			3.3.3 Légitimité de proximité	
		3.4 Légitimité procédurale	3.4.7 Clarté des modalités de participation	
Positive	2. Projet	2.2 Impacts environnementaux	2.2.2 Favorise la qualité des sols	
	3. Légitimité du processus décisionnel	3.1 Légitimité du promoteur	3.1.2 Légitimité substantielle	
			3.4 Légitimité procédurale	3.4.2 Adéquation entre les objectifs, les mécanismes et les ressources investies
Neutre	1. Filière	1.2 Cadre réglementaire	1.2.1 Respect des lois et règlements	
	2. Projet	2.1 Impacts sociaux	2.1.2 Respect des usages du territoire	
		2.2 Impacts environnementaux	2.2.1 Favorise la qualité de l'eau	
		2.3 Impacts économiques		2.3.1 Favorise les retombées économiques
				2.3.3 Favorise la création d'emploi
	3. Légitimité du processus décisionnel	3.1 Légitimité du promoteur	3.1.1 Légitimité technique, financière et régulatrice	

Tableau 3.2 Synthèse des constats dans le cadre de l'analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de la Cité de la logistique (suite)

Influence sur l'acceptabilité sociale	Catégorie	Facteurs	Indicateurs
Neutre	4. Caractéristiques du milieu	4.1 Impacts sur le territoire	4.1.1 Favorise la compétitivité et l'attractivité du territoire
		4.2 Impact sur le milieu d'accueil	4.2.2 Favorise l'offre de services pour la communauté
			4.2.3 Favorise les mesures compensatoires et de soutien pour la collectivité
Négative	2. Projet	2.3 Impacts économiques	2.3.2 Favorise la diversification de l'économie régionale
		2.4 Origine et contrôle local du projet	2.4.1 Origine du projet
	3. Légitimité du processus décisionnel		3.1 Légitimité du promoteur
		3.2 Légitimité de l'élu.e	3.2.1 Légitimité démocratique de l'élu.e
			3.2.2 Ouverture à la démocratie participative
		3.3 Légitimité des participants	3.3.1 Légitimité représentative
		3.4 Légitimité procédurale	3.4.4 Qualité et accessibilité de l'information
			3.4.5 Accès au processus et diversité de participation
	3.4.8 Ouverture aux autres options		
	3.4.9 Degré de participation		
	4. Caractéristiques du milieu	4.1 Évaluation des impacts	4.1.1 Favorise la mise en place d'évaluation des impacts
			4.1.2 Favorise l'intégration du projet sur le territoire
		4.2 Impacts sur le territoire	4.2.1 Favorise la justice substantielle
Très négative	1. Filière	1.1 Attitude initiale	1.1.1 Attitude initiale positive
	2. Projet	2.1 Impacts sociaux	2.1.1 Favorise la qualité de vie et la santé publique
		2.2 Impacts environnementaux	2.2.3 Favorise la qualité de l'air
			2.2.3 Diminue les impacts écologiques cumulatifs
	3. Légitimité du processus décisionnel	3.4 Légitimité procédurale	3.4.1 Participation en amont
			3.4.3 Indépendance des instances de participation
			3.4.6 Transparence et communication proactive

Selon ces résultats, pour la catégorie Projet, les impacts économiques, environnementaux et sociaux sont les facteurs ayant eu l'influence la plus négative. En effet, selon la littérature, les parties prenantes ont observé des lacunes quant aux éléments présentés par le promoteur au regard de ces facteurs. Pour ce qui est de la catégorie Légitimité du processus décisionnel, le

facteur ayant eu le plus d'influence négative sur l'acceptabilité sociale du projet est la légitimité procédurale. L'analyse du processus de participation publique mis en place par le promoteur a révélé des faiblesses en ce qui concerne la participation en amont, l'indépendance des instances de participation, la transparence et la communication proactive. Finalement, en ce qui a trait aux Caractéristiques du milieu, les facteurs d'évaluation des impacts et d'impacts sur le territoire ont eu une influence négative sur l'acceptabilité sociale de la Cité de la logistique. En effet, aucune étude indépendante n'a été réalisée sur les impacts engendrés par le projet. De plus, la Cité de la logistique a rencontré des obstacles en regard de son intégration sur le territoire et les participants ont exprimé des doutes quant à la justice substantielle du projet. Il est également possible d'observer que, pour la catégorie Filière, l'attitude initiale envers le projet étant négative, ceci a grandement nui à l'acceptabilité sociale du projet.

Ensuite, le tableau suivant présente la synthèse des constats dans le cadre de l'analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de la ligne à 120 kilovolts du Grand-Brûlé- Dérivation Saint-Sauveur.

Tableau 3.3 - Synthèse des constats dans le cadre de l'analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de la Ligne à 120 kilovolts du Grand-Brûlé- Dérivation Saint-Sauveur

Influence sur l'acceptabilité sociale	Catégorie	Facteurs	Indicateurs
Très positive	1. Filière	1.3 Cadre institutionnel et de gouvernance	1.3.1 Favorise les orientations gouvernementales
	2. Projet	2.4 Origine et contrôle local du projet	2.4.1 Origine du projet
	3. Légitimité du processus décisionnel	3.3 Légitimité des participants	3.3.3 Légitimité de proximité
		3.4 Légitimité procédurale	3.4.7 Clarté des modalités de participation
4. Caractéristiques du milieu	4.1 Évaluation des impacts	4.1.1 Favorise la mise en place d'évaluation des impacts	
Positive	3. Légitimité du processus décisionnel	3.1 Légitimité du promoteur	3.1.1 Légitimité technique, financière et régulatrice 3.1.2 Légitimité substantielle
		3.2 Légitimité de l'élu.e	3.2.1 Légitimité démocratique de l'élu.e
		3.4 Légitimité procédurale	3.4.2 Adéquation entre les objectifs, les mécanismes et les ressources investies
Neutre	2. Projet	2.2 Impacts environnementaux	2.2.3 Favorise la qualité de l'air
		2.3 Impacts économiques	2.3.1 Favorise les retombées économiques 2.3.2 Favorise la diversification de l'économie régionale

Tableau 3.3 Synthèse des constats dans le cadre de l'analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de la Ligne à 120 kilovolts du grand brûlé- Dérivation Saint-Sauveur (suite)

Influence sur l'acceptabilité sociale	Catégorie	Facteurs	Indicateurs
Neutre	3. Légitimité du processus décisionnel	2.3 Impacts économiques	2.3.3 Favorise la création d'emploi
		3.2 Légitimité de l'élu.e	3.2.2 Ouverture à la démocratie participative
		3.3 Légitimité des participants	3.3.1 Légitimité représentative
			3.3.2 Légitimité personnelle des participants
4.3 Impact sur le milieu d'accueil	4.2.3 Favorise les mesures compensatoires et de soutien pour la collectivité		
Négative	1. Filière	1.2 Cadre réglementaire	1.2.1 Respect des lois et règlements
	2. Projet	2.1 Impacts sociaux	2.1.1 Favorise la qualité de vie et la santé publique
			2.1.2 Respect des usages du territoire
		2.2 Impacts environnementaux	2.2.1 Favorise la qualité de l'eau
			2.2.2 Favorise la qualité des sols
	2.2.3 Diminue les impacts écologiques cumulatifs		
	2.4 Origine et contrôle local du projet	2.4.2 Contrôle local du projet	
	3. Légitimité du processus décisionnel	3.1 Légitimité du promoteur	3.1.3 Légitimité personnelle du promoteur
			3.4 Légitimité procédurale
		3.4.4 Qualité et accessibilité de l'information	
		3.4.5 Accès au processus et diversité de participation	
		3.4.6 Transparence et communication proactive	
		3.4.8 Ouverture aux autres options	
		3.4.9 Degré de participation	
	3.4.10 Suivi et reddition de compte		
	4. Caractéristiques du milieu	4.1 Impacts sur le territoire	4.1.1 Favorise la compétitivité et l'attractivité du territoire
4.1.2 Favorise l'intégration du projet sur le territoire			
4.2 Impact sur le milieu d'accueil		4.2.1 Favorise la justice substantielle	
		4.2.2 Favorise l'offre de services pour la communauté	

Tableau 3.3 - Synthèse des constats dans le cadre de l'analyse des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale pour le projet de la Ligne à 120 kilovolts du grand brûlé- Dérivation Saint-Sauveur (suite)

Influence sur l'acceptabilité sociale	Catégorie	Facteurs	Indicateurs
Très négative	1. Filière	1.1 Attitude initiale	1.1.1 Attitude initiale positive
	3. Légitimité du processus décisionnel	3.4 Légitimité procédurale	3.4.3 Indépendance des instances de participation

D'après la synthèse des constats faits à partir de l'analyse des facteurs d'acceptabilité sociale du projet de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé - Dérivation Saint-Sauveur, les impacts environnementaux, sociaux et économiques de la catégorie Projet sont ceux qui ont reçu une évaluation négative. Concernant la Légitimité du processus décisionnel, comme pour le projet de la Cité de la logistique, le facteur de la légitimité procédurale influence négativement l'acceptabilité du projet. Par ailleurs, les indicateurs ayant une influence très négative sur l'acceptabilité sociale du projet sont : l'indépendance des instances de participation et l'attitude initiale. D'autres éléments tels que la participation en amont ou la transparence et la communication proactive ont également eu un impact négatif. En effet, ces derniers sont fréquemment cités par les parties prenantes comme absents du processus de consultation. Enfin, pour la catégorie Caractéristiques du milieu, c'est le facteur impacts sur le territoire qui entraîne la non-acceptabilité du projet. En effet, les indicateurs de ce facteur, soit la compétitivité et l'attractivité du territoire, l'intégration du projet sur le territoire ainsi que la justice substantielle ont tous récolté des scores négatifs.

En résumé, pour les deux projets étudiés, deux des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale ont obtenu les notes les plus basses, soit l'attitude initiale et la légitimité procédurale. Cependant, pour le projet de la Cité de la logistique, il semble qu'on doute de la légitimité du processus décisionnel tandis que pour le projet de la ligne Grand-Brûlé-Dérivation Saint-Sauveur, ce sont les impacts du projet lui-même qui sont contestés. Dans les deux cas, l'attitude initiale positive envers le projet ainsi que l'indépendance des instances de participation sont des éléments qui ont été évalués très négativement. Ils nuisent donc beaucoup à l'acceptabilité sociale des projets. On remarque aussi que les enjeux liés à la santé et la qualité de vie de la population pèsent beaucoup dans la balance de l'acceptabilité sociale des projets. Lorsque la population perçoit qu'un projet menace leur santé et leur qualité de vie, elle sera encline à adopter une attitude initiale négative face au projet puisqu'elle sera préoccupée par ce dernier. Un autre volet qui peut aussi avoir des

répercussions sur la santé et la qualité de vie, soit les impacts écologiques cumulatifs, ont aussi une influence négative. En effet, cet indicateur a obtenu un score négatif pour les deux projets.

Par ailleurs, le facteur légitimité procédurale semble être un élément essentiel à considérer dans l'atteinte de l'accessibilité sociale puisque pour les 2 projets, 8 indicateurs sur 10 ont obtenu des notes négatives. Plusieurs similitudes existent dans les deux projets quant aux raisons invoquées pour ces scores négatifs :

- Les décisions importantes par rapport au projet ont été prises avant la consultation publique;
- le promoteur a opté pour une forme de communication réactive;
- le promoteur faisait preuve d'un manque de transparence.

De plus, pour les deux projets, le degré de participation s'est avéré être de la « consultation » selon l'échelle de la participation publique de l'INM (2013). Les participants semblaient mécontents que leurs points de vue et leurs opinions n'aient pas davantage été mis à contribution lors de l'élaboration de ces projets.

D'autre part, selon l'analyse des deux projets, certains éléments ont eu une influence positive quant à l'acceptabilité sociale. À cet effet, les deux projets ont notamment favorisé les orientations gouvernementales et les promoteurs ont su bien expliquer la pertinence et le bien-fondé de ceux-ci. Puis, quant à la légitimité procédurale, les objectifs et les modalités de participation étaient clairement indiqués. Ainsi, les participants ont pu saisir la valeur de leur implication dans le processus décisionnel.

Rappelons que l'acceptabilité sociale émane d'un jugement collectif, soit positif ou négatif, envers un projet et qu'il peut aussi évoluer dans le temps et selon le contexte dans lequel il s'inscrit. Selon les constats tirés de l'analyse, il est impératif que les promoteurs portent une attention particulière aux facteurs susmentionnés. Ils se doivent donc de répondre aux préoccupations et aux enjeux soulevés afin de trouver un consensus qui permettra, au final, de prendre une décision reconnue comme légitime par tous les acteurs impliqués.

4. RECOMMANDATIONS

En se basant sur l'analyse et le constat qui en découle, il est possible d'émettre certaines recommandations afin que les projets de développement atteignent une plus grande acceptabilité sociale. Ces dix-sept recommandations ont été divisées par public cible : les instances gouvernementales, le promoteur, les instances participatives et les participants.

4.1 Recommandations pour les instances gouvernementales

Recommandation 1

Élargir l'application de la Loi sur le développement durable à toutes les entreprises du Québec

Les instances gouvernementales ont le devoir et le pouvoir de mettre en place des lois et règlements qui permettent de protéger les citoyens et citoyennes. Depuis 2006, le Québec s'est doté de la *Loi sur le Développement durable*. Tel qu'indiqué à l'annexe 6, seize principes découlent de cette dernière. La loi a pour but « d'instaurer un nouveau cadre de gestion au sein de l'Administration afin que l'exercice de ses pouvoirs et de ses responsabilités s'inscrive dans la recherche d'un développement durable. » (*Loi sur le développement durable*). Quelques-uns de ces principes sont en lien direct avec les composantes facilitant l'acceptabilité sociale qui sont ressorties du constat : la santé et la qualité de vie, la protection de l'environnement, l'efficacité économique, la participation et l'engagement, l'accès au savoir, la protection du patrimoine culturel. Ces principes gagneraient à être valorisés et respectés par toutes les entreprises présentes sur le territoire québécois. Grâce à eux, on s'assurerait que la société québécoise progresse économiquement, dans le respect des citoyens et en tenant compte des limites de l'environnement, et ce, dans une vision à long terme. Si tous ces principes étaient appliqués, l'atteinte de l'acceptabilité sociale serait grandement simplifiée.

Recommandation 2

Retirer tout caractère politique à l'évaluation des impacts d'un projet en favorisant les instances de participations publiques indépendantes

Les études de cas ont démontré que les citoyennes et citoyens souhaitent avoir accès à un processus de participation publique indépendant et impartial. Pour répondre à cette demande, les instances gouvernementales devraient donc privilégier ce type de participation publique. Plusieurs instances de participation publique indépendantes existent déjà au Québec, comme le BAPE ou l'OCPM. À la demande des décideurs, ces deux instances assurent, pour divers projets, la mise en place de processus de participation publique afin de cerner les préoccupations et les enjeux associés à ces projets. Suite à ces consultations, elles font des recommandations. Étant

proposées par une instance indépendante qui n'exprime aucun parti pris, on peut présumer que ces recommandations seraient accueillies plus favorablement par les parties prenantes et faciliteraient l'atteinte d'un consensus. De plus, pour compléter le processus, un comité d'experts indépendants qui auraient évalué tous les aspects du projet pourrait s'ajouter à l'exercice.

Recommandation 3

Prôner le respect des principes directeurs du Cadre de référence gouvernemental sur la participation publique

En 2017, le gouvernement du Québec a publié le Cadre de référence gouvernemental sur la participation publique (Ministère du Conseil exécutif, 2017). Présentement, ce dernier s'applique principalement lors de l'élaboration de politique publique. Toutefois, puisqu'il fournit des principes et des critères qui peuvent aider tous les types de promoteurs, autant public que privé, il serait bénéfique de prôner leur respect. Dans cette perspective, les promoteurs qui l'applique pourraient recevoir une certification étayant qu'ils ont mis en place les mesures nécessaires afin d'assurer le succès d'une démarche de participation publique. Cela permettrait également de présenter les efforts du promoteur en vue d'obtenir de meilleures relations avec les parties prenantes.

Recommandation 4

Définir une charte du développement territoriale par municipalité

Bien que la Charte des paysages naturels et bâtis des Laurentides n'ait pas été respectée dans le cadre de l'une des études de cas, on ne peut nier le fait qu'une telle charte est un outil d'information et de prise de décision indispensable pour comprendre les enjeux du développement territorial; cette idée gagnerait à être reprise dans toutes les municipalités. Les instances gouvernementales ont parfois de la difficulté à cibler les formes de développement qui sont considérées comme acceptables sur un territoire donné. Grâce à la création d'une charte, les municipalités définiraient le type de développement accepté sur leur territoire, avant même qu'un projet ne soit proposé.

Recommandation 5

Impliquer des participants représentatifs du profil démographique de son milieu dans le développement territorial

Il est important de favoriser un processus de participation publique plus inclusif et diversifié. Pour ce faire, il est nécessaire de diversifier les classes sociales, les genres et l'origine ethnique

des participants afin d'obtenir une meilleure représentativité des points de vue. Les instances gouvernementales pourraient créer un processus de « loterie civique » afin de trouver des volontaires souhaitant participer à la création d'un comité citoyen ou d'un jury citoyen. À la suite d'un processus d'information, les participants donneraient leurs avis sur les projets étudiés.

4.2 Recommandations pour le promoteur

Recommandation 6

Respecter le Cadre de référence gouvernemental sur la participation publique

Le gouvernement du Québec a publié le Cadre de référence gouvernemental sur la participation publique qui découle de la *Loi sur le développement durable*. Ce dernier présente les meilleures pratiques en termes de participation publique. Sept principes y sont présentés : l'engagement des autorités compétentes, l'engagement des participantes et participants, le choix de mécanismes de participation publique, l'information, la promotion, la rétroaction et l'évaluation. Bien que ce document vise principalement les instances gouvernementales, les promoteurs gagneraient à appliquer ces principes afin de favoriser l'acceptabilité sociale. (Ministère du Conseil exécutif, 2017)

Recommandation 7

Démontrer une réelle volonté de s'engager dans une démarche de participation publique

Il est important que les promoteurs montrent leur volonté de s'engager dans la démarche de participation publique mise en place. Pour ce faire, la démarche doit être mise en place en amont du projet. Ainsi, les décisions importantes n'ont pas encore été prises et le promoteur peut établir l'influence que les participants auront sur ces dernières. D'après les deux études de cas, le processus de participation publique mis en place par le promoteur était soit très tardif ou il n'incluait pas l'ensemble des parties prenantes concernées par le projet. En conséquence, l'attitude initiale du public était défavorable au projet et plusieurs parties prenantes ne faisaient plus confiance au promoteur. Or, si la démarche de participation publique est mise en place en amont du projet, les parties prenantes peuvent s'impliquer davantage et influencer les décisions finales. De plus, les participants pourraient par le fait même déterminer la manière dont ils aimeraient collaborer avec le promoteur. Ainsi, le promoteur ferait preuve d'ouverture, ce qui, par le fait même, augmenterait la confiance des participants.

Recommandation 8

Communiquer de manière proactive avec toutes les parties prenantes

Dans les deux études de cas, certaines lacunes ont été observées en matière de communication. Il est important que le promoteur réalise un plan de communication adapté aux publics cibles. La proactivité en matière de communication est de mise lors d'un projet. En effet, le promoteur ne doit pas uniquement être réactif envers les critiques émises à l'encontre du projet. Il se doit de communiquer à toutes les étapes du projet et d'utiliser des méthodes qui vont atteindre les publics cibles. De plus, il doit divulguer aux parties prenantes toutes les informations pertinentes, et ce, de manière objective, en lien avec le projet. Il est également essentiel que ces informations soient divulguées dans les meilleurs délais. Le promoteur permettrait ainsi de maximiser l'efficacité de ses communications et d'augmenter l'acceptabilité sociale du projet. Il doit aussi permettre aux participants de s'exprimer dans des délais raisonnables.

Recommandation 9

Déterminer une instance de participation publique indépendante afin de mener l'exercice de participation publique

Encore une fois, les deux études de cas ont démontré que les parties prenantes ont remis en question l'impartialité des instances responsables de l'exercice de participation publique de chacun des projets. L'exercice de participation publique du projet de la Cité de la logistique a été mené par une instance externe engagée par le promoteur alors que pour le projet de la ligne du Grand-Brûlé-Dérivation Saint-Sauveur, elle a été réalisée à l'interne, par le promoteur. Le promoteur gagnerait à demander qu'une instance indépendante, telle que le BAPE ou l'OCPM, mène l'exercice de participation publique. Ces instances indépendantes et impartiales respectent des règles bien définies en matière de participation publique. La confiance des participants serait plus grande.

Recommandation 10

Établir des mécanismes de suivi et de reddition de compte systématique et transparent

Lors d'une démarche de participation publique, les promoteurs et les instances de participation publique gagneraient à définir un cadre présentant les moyens de suivi et de reddition de comptes transparents, pour tous les types de projets, lors d'une démarche de participation publique. Cette méthode devrait détailler la forme, les délais et les moyens mis en place afin que les participants et participantes aient accès aux résultats complets de la participation publique. De plus, ces résultats devraient préciser les raisons pour lesquelles certains enjeux et préoccupations n'ont pas

été pris en compte dans la démarche. De cette façon, si des aspects économiques, environnementaux ou sociaux ont été favorisés, le public en connaîtrait les justifications. En conséquence, l'objectivité de la démarche augmenterait la légitimité de la décision finale.

Recommandation 11

Intégrer les besoins et les préoccupations des participants dans la décision finale

Sur l'échelle de participation publique de l'INM (2013), les deux promoteurs n'avaient visé que le degré «consultation». Ainsi, les participants ont fait connaître leurs besoins et leurs préoccupations, mais le promoteur n'était pas tenu de les intégrer au projet. En intégrant les besoins et préoccupations et en expliquant pourquoi certaines revendications n'ont pas été retenues, la confiance des participants envers le promoteur serait plus grande.

Recommandation 12

Mettre en place un ou des comité(s) de bon voisinage

Le promoteur devrait mettre en place un ou plusieurs comités de bon voisinage, dépendamment de la grandeur du territoire touché par le projet. Ceci permettrait d'assurer un dialogue constant avec les parties prenantes touchées. Elles exprimeront ainsi leurs attentes et leurs préoccupations afin de résoudre les problématiques pouvant survenir à toutes les étapes du projet. Le promoteur devrait déterminer des représentants officiels, mais tous auraient accès au comité.

4.3 Instance de participations publiques

Recommandation 13

Diversifier les outils de participation publique

Les exercices de participation publique sont coûteux en termes de temps et d'argent. Il est donc nécessaire de diversifier les outils de participation publique selon le contexte de la démarche de participation publique mise en place. Ainsi, les outils doivent s'harmoniser l'influence des participants et participantes sur la décision et assurer une diversité au sein des publics consultés. Par ailleurs, l'intégration des outils numériques permettrait de diminuer les coûts et de réduire les limites temporelles et géographiques engendrées par les exercices de participation publique conventionnels. De plus, l'intégration de nouvelles technologies démocratise les exercices de participation publique. Par conséquent, la légitimité des décisions serait moins remise en question.

Recommandation 14

Présenter les modalités de la démarche de participation publique

Il est essentiel que les participantes et participants comprennent modalités de la démarche de participation publique. Ainsi, les objectifs, le degré d'influence, les résultats, la période de participation publique, les délais pour le dépôt des commentaires ainsi que les méthodes de suivi doivent être présentés à ces derniers. Un cahier des participants et participantes pour chaque démarche de participation publique pourrait être écrit afin d'aviser ces derniers de ces modalités.

Recommandation 15

Procéder à l'évaluation de la démarche de participation publique

Dans une perspective d'amélioration continue, il est nécessaire d'évaluer chaque démarche de participation publique. Pour ce faire, en amont de la démarche, les instances de participation publique doivent créer une grille d'évaluation précisant les objectifs, les critères et les indicateurs de cette dernière. Les participants et participantes peuvent également contribuer à l'évaluation de la démarche à la toute fin afin d'obtenir une diversité de point de vue. L'instance de participation publique pourrait diffuser le constat qui découle de cette évaluation lors de la reddition de compte.

4.4 Recommandations pour les participants

Recommandation 16

Mettre de l'avant l'intérêt collectif et non individuel

L'une des critiques émises envers les participants et participantes lors d'exercices de participation publique est que ces derniers mettent de l'avant leur intérêt individuel, ou corporatif, au détriment de l'intérêt collectif. Pour augmenter la cohésion sociale, il est important que l'ensemble de ceux-ci, qu'ils soient représentants d'une entreprise ou résidents, fassent abstraction de leur intérêt individuel au profit de l'intérêt collectif.

Recommandation 17

Les participantes et participants doivent respecter les principes établis dans la démarche de participation publique du promoteur

Les participantes et participants doivent respecter principes établis dans la démarche de participation publique du promoteur. Les participantes et participants doivent ainsi s'engager à respecter ces principes afin que la démarche s'effectue dans des conditions adéquates.

CONCLUSION

Cet essai avait pour objectif général d'analyser les facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale à l'aide de deux études de cas. Quatre objectifs spécifiques découlent de ce dernier.

Il a d'abord été nécessaire de définir le cadre théorique de la notion d'acceptabilité sociale et de ses facteurs constitutifs. Tel qu'il a été observé, l'acceptabilité sociale n'est pas synonyme de consensus et la pluralité de définitions complexifie la compréhension de cette notion. Cependant, bien que les définitions soient différentes, elles portent essentiellement sur un processus décisionnel centré sur la communauté, résultant de discussions entre les parties prenantes. Le statu quo est alors possible puisqu'il ne s'agit plus seulement d'atteindre le résultat, soit « l'acceptation » d'un projet, mais bien son acceptabilité. En lien avec le processus décisionnel, le cadre législatif entourant la participation publique a brièvement été décrit. Les instances décisionnelles de proximité souhaitent de plus en plus entretenir un dialogue avec la communauté et les changements apportés au cadre législatif en sont un exemple flagrant. Il a également été question de définir le rôle des instances gouvernementales, et plus particulièrement de la démocratie, dans la recherche de l'acceptabilité sociale. Les différents types de démocraties existantes et les dispositifs de participation qui peuvent être employés par le secteur public et privé ont ainsi été présentés. Il a ainsi été possible de soulever les limites de la démocratie représentative telle qu'employée présentement. En effet, les nombreuses critiques des citoyennes et citoyens envers leurs élus sont un indice que la démocratie représentative est une forme de gouvernance à revoir. En effet, dans un contexte où les enjeux à long terme sont trop souvent minimisés sur la scène politique, la participation publique est un point de départ afin de prendre part aux décisions. Par conséquent, la démocratie participative est d'une aide précieuse dans l'atteinte d'une plus grande acceptabilité sociale. Toutefois, bien qu'elle permette d'acquérir davantage de légitimité et de rationalité dans un processus décisionnel, elle peut également être instrumentalisée tel qu'il a été démontré. Par ailleurs, afin d'évaluer l'influence des participants dans un processus de participation publique, les échelles d'Arnstein et celle de l'INM, ont été présentés. Bien que ces dernières aient certaines limites, elles permettent d'évaluer l'influence des participants sur un projet tout en précisant les objectifs de leur participation. Tous les promoteurs sont désormais conscients que l'acceptabilité sociale représente un enjeu majeur lors d'un projet et la plupart mettent en place des processus de participation publique pour y faire face. Cependant, il faut faire attention de ne pas centrer la recherche de l'acceptabilité sociale par rapport aux besoins des promoteurs en vue d'atteindre leur objectif, soit la réalisation d'un projet, en utilisant des formes de manipulation telles que les relations publiques. Finalement, selon

l'analyse de la littérature, il a été possible d'identifier certains des facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale. Ils ont mis en évidence que cette dernière est un construit social. L'ensemble de cette démarche a permis de montrer qu'il est important que le débat entourant l'acceptabilité sociale mène à une conscientisation de la société par rapport à l'aménagement et l'usage du territoire, au-delà des intérêts individuels. (Massé, 2013 ; Batelier, 2015)

Le second objectif était de dresser un portrait des deux études de cas. Ainsi, les projets de la Cité de la logistique et celui de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur ont été détaillés. Les principales parties prenantes pour chacun des projets ont été présentées. Puis, les enjeux et préoccupations émanant de ces dernières ont été établis.

Cette démarche exhaustive a permis d'identifier les facteurs constitutifs de l'acceptabilité sociale. Par conséquent, le troisième objectif, soit d'analyser les projets à l'aide des facteurs de l'acceptabilité sociale choisis, a pu être réalisé. Au terme de cette analyse, le constat a permis de révéler que certains facteurs sont essentiels dans la recherche d'un consensus afin de tendre vers une plus grande acceptabilité sociale. Le constat a d'abord montré que les participants ne voulaient pas uniquement jouer un rôle de consultant lors d'un exercice de participation publique. Ces derniers souhaitent que leurs points de vue soient intégrés lors de l'élaboration d'un projet. La participation doit ainsi s'effectuer en amont du projet, soit avant que les décisions importantes n'aient été prises afin que les participants puissent avoir un réel pouvoir décisionnel. Il est également essentiel que ces participants soient représentatifs du milieu d'accueil du projet et diversifiés afin d'obtenir une diversité de points de vue. De plus, afin que cette décision soit légitime, il est important que l'ensemble des participants ait un accès équitable à l'information. Le promoteur doit faire preuve de transparence et de proactivité dans ses méthodes de communication. Il doit donc divulguer toutes informations pertinentes facilitant une prise de décision rationnelle et objective. Des études exhaustives doivent donc être réalisées afin de montrer les impacts du projet. Ainsi, il est possible d'observer que l'obtention du consensus menant à l'acceptabilité sociale est fortement liée à la légitimité du processus décisionnel et du projet lui-même. Plus le projet semble légitime, plus ce dernier sera accepté socialement.

Finalement, au regard de l'analyse et du constat qui en découle, il a été possible d'émettre des recommandations afin qu'un projet tende vers une plus grande acceptabilité sociale. Treize recommandations ont été faites. Ces recommandations ont par la suite été divisées selon le public cible touché soit : les instances gouvernementales, le promoteur, les instances participatives et les participants.

En définitive, l'acceptabilité sociale demeure une notion vague et changeante. Cependant, la plupart des auteurs et auteures conviennent qu'elle est le résultat d'une construction sociale entre les parties prenantes. Conséquemment, elle ne représente pas nécessairement un accord des parties prenantes envers un projet, mais plutôt un consensus entre ces dernières, puisque porteuse de divers intérêts et valeurs. L'acceptabilité sociale est également liée au contexte dans lequel s'inscrit un projet ainsi qu'au jugement de légitimité effectué par rapport à ce dernier.

LISTE DES RÉFÉRENCES

- Administration portuaire de Montréal (APM). (2017a). Perspective de l'Administration portuaire de Montréal sur le Projet de Cité de la logistique dans l'arrondissement Mercier Hochelaga-Maisonneuve. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE_PORT_DE_MONTREAL.PDF
- Administration portuaire de Montréal (APM). (2017b). Le Port au cœur du quotidien. Repéré à https://www.port-montreal.com/files/PDF/publications/2015-07-28_jaquette-corpo-fr.pdf
- Albertini, J. (2014). Démocratie représentative et participation(s) citoyenne(s) : réflexions et applications pratiques. *Revue française d'administration publique*, 150,(2), 529-541. Repéré à http://www.cairn.info/resume.php?ID_ARTICLE=RFAP_150_0529
- André, P., Delisle, C. E., & Revéret, J. (2010). L'évaluation des impacts sur l'environnement : processus, acteurs et pratique pour un développement durable. Montréal : Presses internationales polytechniques, c2010.
- Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of planners*, 35(4), 216-224.
- Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. (s.d.a). La future cité de la logistique - un projet porteur pour une économie durable. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/13867-VILLEDEMONTREAL_MERCIER-CITELALOGISTIQUE_DEPLIANT_11X17_V06_FINAL.PDF
- Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. (s.d.b). Secteur Assomption Sud. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9417,142617102&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. (2017a). Consultation sur la future cité de la logistique – Cahier du participant. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/13655_VILLEMTL-MERCIER_CAHIERPARTICIPANT_V08_FINAL.PDF
- Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. (2017b). Avis public : Consultation publique relativement à la pétition déposée en vertu de l'annexe B du Règlement sur la Charte montréalaise des droits et responsabilités et sur le droit d'initiative (règlement 05-056). Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/20170516-AVIS_PUBLIQUE-CONSULTATION_PUBLIQUE.PDF
- Assemblée nationale (2016). Projet de loi n°85 : Loi visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal. Repéré à <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-85-41-1.html>
- Assemblée nationale. (2017). Projet de loi n°122 : *Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs*. Repéré à <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-122-41-1.html>

- Bacqué, M. H., & Sintomer, Y. (2001). Gestion de proximité et démocratie participative. In *Les Annales de la recherche urbaine* (Vol. 90, No. 1, pp. 148-155). Persée-Portail des revues scientifiques en SHS.
- Bacqué, M., Rey, H. & Sintomer, Y. (2005a). Introduction. La démocratie participative, un nouveau paradigme de l'action publique ?. Dans *Gestion de proximité et démocratie participative: Une perspective comparative* (pp. 9-46). Paris: La Découverte.
- Bacqué, M., Rey, H. & Sintomer, Y. (2005b). Conclusion. La démocratie participative, modèles et enjeux. Dans *Gestion de proximité et démocratie participative: Une perspective comparative* (pp. 293-307). Paris: La Découverte.
- Batellier, P. (2016). Acceptabilité sociale des grands projets à fort impact socio-environnemental au Québec: définitions et postulats. [*Vertigo*] *La revue électronique en sciences de l'environnement*, 16(1).
- Batellier, P., & Maillé, M.-È. (2017). *Acceptabilité sociale : sans oui, c'est non*. Montréal (Québec) : Écosociété, [2017]. Retrieved from <http://ezproxy.usherbrooke.ca/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat04883a&AN=she.19782897192969&lang=fr&site=eds-live>
- Béhar, L., & Simoulin, V. (2014). Le NIMBY (Not in My Backyard): une dénonciation du localisme qui maintient l'illusion du local. *Politiques et management public*, 31(2), 151-167.
- Berbery, C. (2017, 10 décembre). Manifestation à Montréal. *Projet Hydro.ca*. Repéré à <http://www.projethydro.com/>
- Blanc, M. (2006). Conflits et transactions sociales: la démocratie participative n'est pas un long fleuve tranquille. *Sciences de la société*, (69), 24-37.
- Blouin, D. (2017). Mémoire présenté par Danielle Blouin, résidente de Maisonneuve, dans le cadre de la consultation publique découlant du droit d'initiative appuyé par 6600 signatures des citoyens de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE_DROIT_INITIATIVE.PDF
- Brookfield institute. (2017). Automation Across the Nation: Understanding the potential impacts of technological trends across Canada. Repéré à http://brookfieldinstitute.ca/wp-content/uploads/2017/09/RP_BrookfieldInstitute_Automation-Across-the-Nation.pdf
- Bourbeau, J. (2017). Manifeste pour la réhabilitation du ruisseau Molson. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/LE%20MANIFESTE%20POUR%20LA%20REHABILITATION%20DU%20MOLSON-30.PDF
- Bourgon, J. (2009). New directions in public administration: Serving beyond the predictable. *Public Policy and Administration*, 24(3), 309-330.
- Bronfenbrenner, U. (1979). Contexts of child rearing: Problems and prospects. *American psychologist*, 34(10), 844.
- Bronfenbrenner, U. (1986). Ecology of the family as a context for human development: Research perspectives. *Developmental psychology*, 22(6), 723.
- Brunson, M. W. (1996). A definition of "social acceptability" in ecosystem management. *United States Department of Agriculture Forest Service General Technical Report PNW*, 7-16.

- Caron-Malenfant, J., Venne, M., & Beaucage, M. (2013). Étude sommaire sur les processus et les facteurs d'acceptabilité sociale pour le secteur industriel.
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM). (s.d.) À propos de nous. *Section A propos de nous*. Repéré à <http://www.ccm.ca/fr/a-propos/>
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM). (2017). Pour une Cité de la logistique à la hauteur du potentiel de la métropole. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE_CHAMBRE_COMMERCER_CITE_LOGISTIQUE.PDF
- Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal) (2016). Portrait du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Est-de-l'Île-de-Montréal. Repéré à <http://ciusss-estmtl.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2015/03/Portrait-CIUSSS-tournee-v6.pdf>
- Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal (CIUSSS du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal) . (2017). Le bruit et la santé - État de situation — île de Montréal. Repéré à https://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/978-2-550-78142-4.pdf
- Centre international de recherche sur le cancer (CIRC). (2018) Agents classified by the iarc monographs. Repéré à <https://monographs.iarc.fr/agents-classified-by-the-iarc/>
- Chartier, D. (2017). Optimiser les interfaces entre le port de Montréal et Mercier-Est. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/20170612-OPTIMISER_LES_INTERFACES_MERCIER-EST.PDF
- Clermont, P. et Gagnon, F. (2017). La Cité de la logistique - Une Cité avec ou sans, et pour ou contre, ses voisins? Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE_CITE_LOGISTIQUE_P_CLERMONT_F_GAGNON.PDF
- Cliche, A. (2017). Mémoire portant sur le développement des activités industrialo-portuaires dans l'Est de Montréal. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ME%CCMOIRE%20ACLICHE%20V02.PDF
- Collins, K., & Ison, R. (2006). Dare we jump off Arnstein's ladder? Social learning as a new policy paradigm.
- Collins, H., & Evans, R. (2008). *Rethinking expertise*. University of Chicago Press.
- Comité ZIP Jacques-Cartier. (2017). Mémoire - Consultation sur la future Cité de la logistique Arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE-ZIP_J-C-CITE_LOGISTIQUE.PDF
- Commission municipale du Québec (2010). *Guides des bonnes pratiques*. Repéré à <http://www.cmq.gouv.qc.ca/data/documents/guides/guide-des-bonnes-pratiques.pdf>
- Conseil patronal de l'environnement du Québec (CPEQ). (2012). Guides des bonnes pratiques afin de favoriser l'acceptabilité sociale des projets. Repéré à https://www.cpeq.org/files/guides/guide_bonnespratiques_web.pdf
- Conseil du patrimoine de Montréal est l'instance consultative de la Ville en matière de patrimoine, (s.d.) Modernisation de la rue Notre-Dame est. Repéré à

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONSEIL_PATRIMOINE_MTL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/A08-SC-05.PDF

- CROP. (2017). Politique au Québec perceptions des Québécois. *CROP, section Évolution du climat politique au Québec*. Repéré à <https://www.crop.ca/fr/blog/2017/139/>
- Côté, D. (2017). Hockey-balle Hochelaga - Mémoire présenté dans le cadre de la consultation sur la future Cité de la logistique. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE_DENIS_COTE_HOCKEY-BALLE_CITE_LOGISTIQUE.PDF
- Dagenais, B. (2017). Mémoire d'un citoyen habitant le secteur résidentiel Haig-Beauclerk. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%20MOIRE_BRUNODAGENAIS_.PDF
- Daoust, R. et Aubry, F. (2017). La Cité de la logistique : non merci. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ME%20CCMOIRE%20DAOUST-AUBRY.PDF
- Desnoyers, A. (2017). Les limites du développement durable pour les activités industrialo-portuaires : l'heure des choix. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%20MOIRE%20FINAL.PDF
- Donzelot, Jacques, et Renaud Epstein. « Démocratie et participation : l'exemple de la rénovation urbaine », *Esprit*, vol. juillet, no. 7, 2006, pp. 5-34. Repéré à <https://www.cairn.info/revue-esprit-2006-7-page-5.htm>
- Dugas, S., & Parenteau, I. (2006). Le pouvoir citoyen: la société civile canadienne et québécoise face à la mondialisation. Les Éditions Fides.
- Dufour, P. et Gallant, L. (2017). Mémoire les Citoyens, l'arrondissement et la Cité de la logistique. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%20M_20170604.PDF
- ÉCOgestion-solutions Inc. (2016) Rapport d'analyse écologique-économique du projet de ligne haute tension du Grand-Brûlé - Dérivation-Saint-Sauveur dans la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard. Repéré à https://www.stadolphedhoward.qc.ca/fichiers/2016/09/R-3960-2016-C-MSAH-0057-Preuve-RappExp-2016_05_30.pdf
- Finucane, M. L., Alhakami, A., Slovic, P., & Johnson, S. M. (2000). The affect heuristic in judgments of risks and benefits. *Journal of behavioral decision making*, 13(1), 1-17.
- Fournis, Y., Fortin, M. J., & Lewis, N. (2011, Novembre). Des sciences du territoire au Québec? Le Groupe de recherche interdisciplinaire sur le développement régional, de l'Est du Québec (GRIDEQ). *CIST2011-Fonder les sciences du territoire* (pp. 156-160).
- Fortin, M. J., & Fournis, Y. (2013). Facteurs pour une analyse intégrée de l'acceptabilité sociale selon une perspective de développement territorial: l'industrie du gaz de schiste au Québec. *Rapport remis au Comité d'ÉES et au MDDEFP* (online: http://www.uqar.ca/files/developpement-territorial/fortin_fournis_rapport_as_gds_final.pdf).
- Gallant, L. (2017). Allocution de M. Luc Gallant. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DISCOURS_M_GALANT_MOTIFS_PETITION.PDF

- Gallene, T. (2018, 24 avril) Un sentier patrimonial menacé par la ligne Grand-Brûlé. Accès. Repéré à <http://www.journalaccés.ca/actualite/sentier-patrimonial-menace-ligne-grand-brule/>
- Gendron, C. (2014), Penser l'acceptabilité sociale : au-delà de l'intérêt, les valeurs », *Communiquer*, Repéré à <https://journals.openedition.org/communiquer/584>
- Gendron, C., Yates, S., & Motulsky, B. (2016). L'acceptabilité sociale, les décideurs publics et l'environnement. Légitimité et défis du pouvoir exécutif. *VertigO-la revue électronique en sciences de l'environnement*, 16(1).
- Genest, É. (2016). Étude paysagère, propositions d'optimisation et étude comparative des impacts : Projet de ligne Grand-Brûlé – Dérivation-Saint-Sauveur. Réalisé par Genest Experts Conseils pour la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard. Repéré à http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/354/DocPrj/R-3960-2016-C-MSAH-0087-Audi-RepEng-2016_06_10.pdf
- Goulet, M. (2017) Mémoire déposé à la suite de la séance d'information du 28 janvier 2017 portant sur la future Cité de la logistique. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE-MIREILLE_GOULET-CITE_DE_LA_LOGISTIQUE.PDF
- Gourgues, G., Rui, S., & Topçu, S. (2013). Gouvernamentalité et participation. *Participations*, (2), 5-33.
- Grappe métropolitaine de logistique et transport (Cargo M). (2015). CargoM, la grappe métropolitaine de logistique et de transport de Montréal, salue l'annonce du Maire de Montréal, M. Denis Coderre, sur le développement de la cité logistique du secteur de l'Assomption. Repéré à <http://www.cargo-montreal.ca/pdf/cargo-communique-18-06.pdf>
- Grappe métropolitaine de logistique et transport (Cargo M). (2017). Lettre déposée dans le cadre de la consultation publique sur la future cité de la logistique - Juin 2017. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CARGOM-MEMOIRE-CITELOGISTIQUE-CONSULTATIONPUBLIQUE-2017-06-14.PDF
- Gouvernement du Canada (2016a). Le trafic routier et la pollution atmosphérique. Repéré à <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/qualite-air/trafic-routier-et-pollution-atmospherique.html>
- Gouvernement du Canada. (2016b). Champs électriques et magnétiques générés par les lignes électriques et les appareils électroménagers. Repéré à <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/securite-maison-et-jardin/champs-electriques-et-magnetiques-generes-lignes-electriques-et-appareils-electromenagers.html>
- Gouvernement du Canada. (2018). Accord de Partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP). Repéré à <https://international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/cptpp-ptpgp/index.aspx?lang=fra>
- Gouvernement du Québec (2015). Stratégie maritime à l'horizon 2030 – Plan d'action 2015-2020. Repéré à <https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/app/uploads/2015/11/strategie-maritime-plan-action-2015-2020-web.pdf>
- Gouvernement du Québec. (2017a). *Gazette officielle du Québec*, 13 décembre 2017, 149e année, no 50. Repéré à <http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=1&file=67566.pdf>

- Gouvernement du Québec. (2017b). Décrets, règlements et décisions du Conseil des ministres. Repéré à <http://www4.gouv.qc.ca/fr/Portail/citoyens/programmeservice/Pages/Info.aspx?sqctype=sujet&sqcid=854>
- Gouvernement du Québec. (2018). Portrait des régions - Laurentides (15). Repéré à <http://www.gouv.qc.ca/FR/LeQuebec/Pages/Laurentides.aspx>
- Grand Robert de la langue française. (2018) Résultat de recherche pour « accepter ». Repéré à <https://gr.bvdep.com/robert.asp>
- Groupe CAI Global. (2017). Étude du positionnement économique pour le secteur de L'Assomption sud. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/cai_rapport_final.PDF
- Harel, L. (2002). Mémoire sur le Projet de modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports. Repéré à <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/archives/notredame/docdeposes/memoires/DM46.pdf>
- Hayward, C., Simpson, L., & Wood, L. (2004). Still left out in the cold: problematising participatory research and development. *Sociologia Ruralis*, 44(1), 95-108.
- Hydro-Québec (s.d.a). Notre mission et nos activités. Repéré à <http://www.hydroquebec.com/a-propos/mission-activites.html>
- Hydro-Québec (s.d.b). Ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur : Consultation publique. Repéré à <http://www.hydroquebec.com/projets-construction-transport/grand-brule-saint-sauveur/consultation-publique.html>
- Hydro-Québec. (s.d.c) Participation du public. Section *Développement durable, Choix collectifs, Acceptabilité et retombées des projets et activités*. Repéré à <http://www.hydroquebec.com/developpement-durable/choix-collectifs/participation-du-public.html>
- Hydro-Québec (s.d.d.) Développement durable et gouvernance. Repéré à <http://www.hydroquebec.com/developpement-durable/notre-approche/developpement-gouvernance.html>
- Hydro-Québec (s.d.e) Ligne à 120 kv du Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur- Croissance et scénarios d'alimentation électrique. *Section Projets de construction – Transport d'électricité, sous-section Ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur*. Repéré à <http://www.hydroquebec.com/projets-construction-transport/grand-brule-saint-sauveur/docs/croissance-scenarios.pdf>
- Hydro-Québec. (2012). Programme de mise en valeur intégrée (PMVI) - Guide de participation à l'intention des organismes admissibles. Repéré à <http://www.hydroquebec.com/affaires-municipales-regionales/environnement-societe/pdf/affaires-municipales-regionales-pmvi-guide.pdf>
- Hydro-Québec. (2015). L'électricité du Québec, l'énergie propre par excellence. Repéré à <http://www.hydroquebec.com/data/developpement-durable/pdf/15094F.pdf>
- Hydro-Québec. (2017a). Ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur – Étude environnementale. Repéré à <http://www.hydroquebec.com/projets-construction-transport/grand-brule-saint-sauveur/docs/evaluation-environnementale-rapport-janvier-2017.pdf>

- Hydro-Québec. (2017b). Rapport sur le développement durable 2017. Repéré à <https://indd.adobe.com/view/6b3babf4-72fc-407a-9f82-eef4e1fbd11e>
- Hydro-Québec Innovation et services partagés (HQIÉSP) (2016). Étapes de participation du public dans les projets d'envergure. Repéré à <http://www.hydroquebec.com/projets-construction-transport/participation-du-public/docs/participation-publique-projets-envergure-transport.pdf?v.nov2016>
- Hydro-Québec TransÉnergie (HQT). (2012). Ligne à 120 kV du Grand-Brûlé– Dérivation Saint-Sauveur – Informations générale – Été 2012. *Section Projets de construction – Transport d'électricité, sous-section Ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – Dérivation Saint-Sauveur*. Repéré à <http://www.hydroquebec.com/projets-construction-transport/grand-brule-saint-sauveur/docs/grand-brule-saint-sauveur-generale-ete2012-fr.pdf>
- Hydro-Québec TransÉnergie (HQT). (2015). Ligne à 120 kV du Grand-Brûlé– Dérivation Saint-Sauveur - information sur la solution retenue. Repéré à <http://www.hydroquebec.com/projets-construction-transport/grand-brule-saint-sauveur/docs/grand-brule-saint-sauveur-solution-retendue-printemps2015.pdf>
- Hydro-Québec TransÉnergie (HQT). (2017). Tracé retenu (emprises) – novembre 2017. Repéré à <http://www.hydroquebec.com/themes/projets-transport/images/grand-brule-saint-sauveur/trace-retenu-emprises-novembre-2017.jpg>
- Institut du Nouveau Monde (INM). (s.d.a). La participation publique. *INM, La participation citoyenne*. Repéré à <http://inm.qc.ca/blog/la-participation-citoyenne/>
- Institut du Nouveau Monde (INM). (s.d.b). Les échelles de la participation publique. *INM, les échelles de la participation publique*. Repéré à <http://inm.qc.ca/blog/les-echelles-de-la-participation-publique/>
- Institut du Nouveau Monde (INM). (s.d.c). La participation publique. *INM, la participation publique*. Repéré à <http://inm.qc.ca/blog/la-participation-publique/>
- Institut du Nouveau Monde (INM). (2013). Les règles de l'art de la participation publique. *INM, Les règles de l'art de la participation publique*. Repéré à <http://inm.qc.ca/blog/les-regles-de-lart-de-la-participation-publique/>
- Institut du Nouveau Monde (INM). (2017). Consultation sur le projet de la Cité de la logistique. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/20170310-RAPPORT_INM_CONSULTATION_PUBLIQUE_MHM.PDF
- Institut de la statistique du Québec (2018). Population *selon le groupe d'âge et le sexe, Laurentides et ensemble du Québec, 2001, 2006, 2011 et 2013-2017*. Repéré à http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/profil15/societe/demographie/demo_gen/pop_age15.htm
- ISO 26000 (2010). Lignes directrices relatives à la responsabilité sociétale. Repéré à <https://www.iso.org/obp/ui/fr/#iso:std:iso:26000:ed-1:v1:fr>
- Jardon, G. (2016, 16 février). *Saint-Adolphe dit non à Hydro-Québec* [Vidéo en ligne]. https://www.youtube.com/watch?v=cv_ZZavoxN0
- Joly, P. & Marris, C. (2003). La participation contre la mobilisation : Une analyse comparée du débat sur les OGM en France et au Royaume-Uni. *Revue internationale de politique comparée*, vol. 10,(2), 195-206. doi:10.3917/ripc.102.0195.

- Labbé, F. (2014, 8 décembre). Mobilisation contre un projet d'Hydro-Québec dans les Laurentides. Ici.radio-canada.ca. Repéré à <https://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2014/12/08/003-stadolphe-se-mobilise-contre-hydro.shtml>
- Lamoureux, S. (2018). Vers un écoparc industriel dans le secteur Assomption Sud. Repéré à <http://www.quartierhochelaga.com/vers-un-ecoparc-industriel-dans-le-secteur-assomption-sud/>
- Lévesque, B. (2003). Mondialisation, démocratie plurielle, économie sociale et solidaire. *Économie et Solidarités*, 103-121.
- Larouche, A. et Lizé, J.-F. (2017) Consultation sur la future Cité de la logistique. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE_JF_LIZE_A_LAROCHE_CITE_LOGISTIQUE.PDF
- Lévesque, B. (2004). Les enjeux de la démocratie et du développement dans les sociétés du Nord: l'expérience du Québec. CRISES.
- Loiselle, M. (2014, 20 janvier). Les citoyens obtiennent une rencontre avec Hydro-Québec. Le devoir. Repéré à <https://www.ledevoir.com/societe/environnement/397733/les-citoyens-obtiennent-une-rencontre-avec-hydro-quebec>
- Marceau, J. (2018, 26 avril) . Mercier-Hochelaga-Maisonnette : la cité de la logistique abandonnée pour un projet plus vert. Société Radio-Canada. Repéré à <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1097132/mercier-hochelaga-maisonnette-cite-de-la-logistique-abandonnee-projet-plus-vert-port-montreal>
- Mercier-Ouest quartier en santé (MOQS). 2017. Mémoire de Mercier-Ouest quartier en santé pour la consultation sur la future cité de la logistique de l'assomption. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE-MOQS.PDF
- Minsitère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT). (2010a). Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale. Repéré à <https://www.mamot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/reglementation/reglement-sur-les-plans-dimplantation-et-dintegration-architecturale/>
- Minsitère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT). (2010b). *Guide la prise de décision en urbanisme - Territoires d'intérêt*. Repéré à <https://www.mamot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/territoires-dinteret/>
- Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT). (2013). *La participation publique. MAMOT, section Participation publique*. Repéré à <https://www.mamot.gouv.qc.ca/municipalite-durable/entreprendre-une-demarche/participation-publique/principes-et-conditions-de-reussite/>
- Minsitère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT). (2017). *Groupe de travail pour un cadre de référence en urbanisme participatif*. Repéré à https://www.mamot.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/amenagement_territoire/documentation/urbanisme_participatif_rapport_groupe_travail.pdf
- Ministère du conseil exécutif. (2017). Cadre de référence gouvernemental sur la participation publique. Repéré à <https://www.institutions-democratiques.gouv.qc.ca/institutions-democratiques/documents/cadre-final.pdf>

- Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation (MÉSI). (2018). *Démographie*. Repéré à <https://www.economie.gouv.qc.ca/pages-regionales/laurentides/portrait-regional/demographie/>
- Ministère de la Culture et des Communications du Québec (2018). Charte du paysage culturel patrimonial. Repéré à <https://www.mcc.gouv.qc.ca/index.php?id=5086>
- Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (2016). *Orientations du ministère de l'énergie et des ressources naturelles en matière d'acceptabilité sociale – Livre vert*. Repéré à <https://mern.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/LivreVert-1.pdf>
- Miron, S. (2017). Consultation sur la future Cité de la logistique. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE-SUZIE_M-CITE_LOGISTIQUE.PDF
- Moquin, R. (2017) Mémoire à l'occasion de la consultation publique concernant le projet de la Cité de la logistique. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE-COLLECTIF__EN_ENVIRONNEMENT_MERCIER-EST.PDF
- MRC des Pays-d'en-Haut. (2016). *Charte des paysages naturels et bâtis des Laurentides*. Repéré à http://lespaysdenhaut.com/wp-content/uploads/2016/07/charte_mrcpdh.pdf
- Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard. (2010). PIIA sommets et versants de montagne - Règlement no 670. Repéré à <https://www.stadolphedhoward.qc.ca/fichiers/2015/09/2009piiasommets.pdf>
- Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard. (2016). Mémoire - Consultations particulières et auditions publiques dans le cadre de l'étude du livre vert intitulé Orientations du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles en matière d'acceptabilité sociale. Repéré à http://www.assnat.qc.ca/Media/Process.aspx?MediaId=ANQ.Vigie.Bll.DocumentGenerique_112869&process=Default&token=ZyMoxNwUn8ikQ+TRKYwPCjWrKwg+vIv9rjj7p3xLGTZDmLVSmJLoqe/vG7/YWzz
- Newton, K. et Norris, P. (1999). Confidence in public institutions : faith, culture or performance ?. Dans S. Pharr et R. Putnam, (dir.), *Disaffected democracies: What's Troubling the Trilateral Countries?*, Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Office de consultation publique de Montréal (OCPM). (s.d.a). Localisation du secteur – Cité de la logistique. Repéré à http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P84/3.1.1_localisation_du_secteur_ortho.pdf
- Office de consultation publique de Montréal (OCPM). (s.d.b). À propos de l'Office. Repéré à <http://ocpm.qc.ca/fr/a-propos>
- Office de la coordination environnementale et de l'énergie du canton de Berne. (2008). La boussole bernoise du développement durable – Guide. Repéré à http://www.bve.be.ch/bve/fr/index/direktion/ueber-die-direktion/dossiers/nachhaltige_entwicklungne/nachhaltigkeitsbeurteilung/ne_berner_kompass.assetref/dam/documents/BVE/AUE/fr/aue_ne_nhb_excel_ne_kompass_leitfaden_f.PDF
- Organisation Mondiale de la Santé. (2011). Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe. Copenhagen: World Health Organisation Regional Office for Europe
- Paillé, P. (2007). La méthodologie de recherche dans un contexte de recherche professionnalisante : douze devis méthodologiques exemplaires, *Recherches qualitatives*, 27(2). Repéré à

http://www.recherchequalitative.qc.ca/documents/files/revue/edition_reguliere/numero27%282%29/paille27%282%29.pdf

- Pasquier, R., Guigner, S., & Cole, A. (2011). Dictionnaire *des politiques territoriales*. [ressource électronique]. Paris : Presses de Sciences Po, 2011.
- Perrault, S. et Diamant, J. (2013). LA révision des politiques énergétiques : une nécessité pour éviter une répétition de la désolante saga de Saint-Adolphe d'Howard. Repéré à https://mern.gouv.qc.ca/energie/politique/memoires/20130920_140_Sarah_Perreault_M.pdf
- Perreault, M. (2017). Mémoire présenté dans le cadre de la consultation sur la future Cité de la logistique. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE_MATHIEU_PERREAULT_CITE_LOGISTIQUE.PDF
- Prno, J., & Slocombe, D. S. (2012). Exploring the origins of 'social license to operate' in the mining sector: Perspectives from governance and sustainability theories. *Resources Policy*, 37(3), 346-357.
- Projet Montréal (2017). Pour une Cité de la logistique en harmonie avec le milieu résidentiel. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE-PROJET_MONTREAL-CITE_LOGISTIQUE.PDF
- Protecteur du citoyen. (2013). Comment reconstruire le lien de confiance entre les élus, les citoyens et les gestionnaires publics ?. *Protecteur du citoyen, section discours*. Repéré à <https://protecteurducitoyen.qc.ca/fr/a-propos/discours/comment-reconstruire-le-lien-de-confiance-entre-les-elus-les-citoyens-et-les-gestionnaires-publics>
- Radio-Canada (2016, 17 février). Saint-Adolphe persiste à refuser le trace d'Hydro-Québec. *Ici.radio-canada.ca*. Repéré à <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/765752/saint-adolphe-acceptabilite-sociale-hydro-quebec>
- Ramacieri, C. et Dorais Kinkaid, K. (2017). RAPPORT Démarche de consultation publique portant sur le développement des activités industrielles-portuaires et de leur cohabitation avec les quartiers résidentiels adjacents. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/20170913-RAPPORT-CITE_DE_LA_LOGISTIQUE%20.PDF
- Raufflet, E. (2014). De l'acceptabilité sociale au développement local résilient. [*VertigO*] *La revue électronique en sciences de l'environnement*, 14(2).
- Ray-Mont Logistique. (2017). Mémoire consultation sur la future Cité de la logistique. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/20170630_MEMOIRE_RAY-MONT.PDF
- Raymond Chabot Grant Thornton (RCGT) et Transfert Environnement et Société. (2015). *Diagnostic de la prise en compte des facteurs d'acceptabilité sociale dans la conciliation des usages*. Repéré à <https://mern.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/Diagnostic-facteur-acceptabilite.pdf>
- Régie de l'énergie (2010). Mission. Repéré à <http://www.regie-energie.qc.ca/regie/mission.html>
- Rousseau, M. H. (2008). L'acceptabilité sociale de l'aménagement forestier sur l'île d'Anticosti, un territoire à vocation faunique (Thèse de doctorat, Université Laval).
- Rosanvallon, P. (2010). Histoire moderne et contemporaine du politique. *L'annuaire du Collège de France. Cours et travaux*, (109), 549-552.

- Sandman, P. M. (1985). Getting to maybe: some communications aspects of siting hazardous waste facilities. *Seton Hall Legis. J.*, 9, 437.
- Saucier, C., Côté, G., Feurtey, É., Fortin, M. J., Jean, B., Lafontaine, D., ... & Wilson, J. (2009). Développement territorial et filière éolienne. Des installations éoliennes socialement acceptables: élaboration d'un modèle d'évaluation des projets dans une perspective de développement territorial durable.
- Sauvé, L., & Batellier, P. (2011). La mobilisation citoyenne sur la question du gaz de schiste au Québec: Une exigence de démocratie. *Nouveaux Cahiers du socialisme*, 6, 224-236.
- Schively, C. (2007). Understanding the NIMBY and LULU phenomena: Reassessing our knowledge base and informing future research. *Journal of planning literature*, 21(3), 255-266.
- Service de développement économique (SDÉ). (s.d) Plan d'action 2015 – 2017 du Service de développement économique - Accélérer la croissance par l'entrepreneuriat et l'innovation. Repéré à http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P80/4.3.4_plan_daction_developpement_economique_montreal_nov_2015.pdf
- Service de développement économique (SDÉ). (2017a). *Projet de parc d'entreprises voué à la logistique à valeur ajoutée dans le secteur assumption sud – Longue-pointe*. Repéré à http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/1.3._secteur_assomption_sud_-_longue-pointe_v4.pdf
- Service de développement économique (SDÉ). (2017b). Positionnement économique pour le secteur de L'Assomption Sud/A-25 - Renforcer la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises et de la logistique par la consolidation et le développement de la zone industrialo-portuaire de l'est de Montréal. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/resume_etude_cai_global.PDF
- Shindler, B. A., Brunson, M. W., & Stankey, G. H. (2002). *Social acceptability of forest conditions and management practices: a problem analysis* (p. 68). Portland, OR: US Department of Agriculture, Forest Service, Pacific Northwest Research Station.
- Sintomer, Y. (2008). Du savoir d'usage au métier de citoyen?. *Raisons politiques*, (3), 115-133.
- Steg, L., Berg, A. E. van den, & De Groot, J. I. M. (2012). *Environmental psychology : an introduction*. Chichester, West Sussex, UK : BPS Wiley-Blackwell, 2012. Retrieved from <http://ezproxy.usherbrooke.ca/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat04883a&AN=she.a1088490&lang=fr&site=eds-live>
- Système de gestion des décisions des instances. (2017). Sommaire décisionnel. Repéré à http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/1.1_sommaire_decisionnel.pdf
- Thésaurus de l'Activité Gouvernementale (TAG). (2012). Fiche du terme - Acceptabilité sociale. Portail Québec, Thésaurus de l'activité gouvernementale. Repéré à <http://www.thesaurus.gouv.qc.ca/tag/terme.do?id=15546>
- Transfert Environnement. (2010). Étude sur les facteurs pouvant influencer l'acceptabilité sociale des équipements de traitement des matières résiduelles. Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), section documentation. Repéré à http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/gmr_accesSocial_rapport.pdf
- Tritter, J. Q., & McCallum, A. (2006). The snakes and ladders of user involvement: moving beyond Arnstein. *Health policy*, 76(2), 156-168.

- Unions des municipalités du Québec (UMQ). (2012). Guide pour l'élaboration d'une politique d'information et de consultation publique municipale. *UMQ, section publication*. Repéré à <https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2016/04/guide-information-et-consultation-publique-municipale.pdf>
- Université du Québec à Montréal (UQAM). (s.d.). *Infos sphère*. Repéré à <http://www.infosphere.uqam.ca/>
- Ville de Montréal (s.d.a). Les Programmes particuliers d'urbanisme. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_dad=portal&_pageid=2761,4017621&_schema=PORTAL
- Ville de Montréal (s.d.b.) Cartographie du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Repéré à <https://smvt.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=d152aaa85b6f4e9086cecdf10c7456db>
- Ville de Montréal (2017). Secteur – *Cité de la logistique*. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/5-CIT%C9%20DE%20LA%20LOGISTIQUE.PDF
- Wojcik, S., & Fromentin, T. (2008). *Le profane en politique. Compétences et engagements du citoyen*. L'Harmattan. → Analyse des nouveaux modes de participation publique
- Wolsink, M. (2006). Invalid theory impedes our understanding: a critique on the persistence of the language of NIMBY. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 31(1), 85-91.
- Wolsink, M. (2010). Contested environmental policy infrastructure: Socio-political acceptance of renewable energy, water, and waste facilities. *Environmental Impact Assessment Review*, 30(5), 302-311.
- Wolsink, M., 2012, Wind Power : Basic Challenge Concerning Social Acceptance, in : Meyers, R.A. (Ed.), *Encyclopedia of Sustainability Science and Technology*, Springer, New York, pp. 12218–12254. → https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-1-4419-0851-3_88.pdf

BIBLIOGRAPHIE

- Blondiaux, L. & Fourniau, J. (2011). Un bilan des recherches sur la participation du public en démocratie : beaucoup de bruit pour rien ?. *Participations*, 1,(1), 8-35. doi:10.3917/parti.001.0008.
- Boissonade, J., Barbier, R., Bauler, T., Fortin, M. J., Fournis, Y., Lemarchand, F., & Raufflet, E. (2016). Mettre à l'épreuve l'acceptabilité sociale. *VertigO-la revue électronique en sciences de l'environnement*, 16(1).
- Neveu, C. (2011). Démocratie participative et mouvements sociaux : entre domestication et ensauvagement ?. *Participations*, 1,(1), 186-209. doi:10.3917/parti.001.0186.

ANNEXE 1 – LES HUIT RÈGLES DE L’ART DE LA PARTICIPATION PUBLIQUE (tiré de l’INM, 2013)

Les huit règles de l’art de la participation publique

1. Adéquation entre les objectifs, les mécanismes et les ressources investies

Un mécanisme n’est jamais bon en soi, mais dans son contexte et en fonction des objectifs poursuivis. Les objectifs visés doivent être clairement énoncés et le processus participatif doit être planifié en fonction de ces objectifs. Il faut y allouer les ressources, humaines et matérielles, nécessaires. Le temps est aussi une ressource essentielle, puisque la participation s’inscrit souvent dans la durée.

2. Indépendance

Un exercice de participation publique doit être piloté par une instance crédible et indépendante. Celle-ci doit respecter des règles d’éthique connues de tous.

3. Qualité et accessibilité de l’information

L’information fournie aux participants d’un exercice de participation publique doit être objective, complète, claire et pertinente. Elle doit aussi être gratuite et facilement accessible. Idéalement, des résumés doivent être offerts.

4. Accès au processus et diversité de participation

À moins que le mécanisme de participation retenu ne requière un échantillonnage, toute personne intéressée ou susceptible d’être touchée par le résultat d’un exercice de participation doit y avoir un accès équitable. La participation des minorités et des groupes vulnérables doit être encouragée et facilitée, de même que la diversité des points de vue.

5. Communications adéquates

Le public doit être convoqué et informé dans des délais raisonnables et par des moyens susceptibles de l’atteindre et de l’interpeller. Les participants doivent recevoir toute autre information pertinente à la compréhension du processus participatif.

6. Clarté des modalités de participation

Les modalités de participation doivent être adaptées aux différentes collectivités et au contexte. Elles doivent être claires et connues dès l’annonce de la démarche. Ces modalités doivent préciser les personnes qui peuvent participer, le lieu, l’horaire, la procédure d’inscription, s’il en existe une, l’ordre du jour, la documentation disponible, les modes d’expression (droits de parole, fiches de commentaires, dépôt et audition des mémoires, etc.).

7. Prise en compte de la participation dans la décision

Il est impératif de gérer les attentes des participants en précisant d’emblée le degré d’engagement et l’influence qu’ils sont appelés à exercer sur la prise de décision. Les participants doivent savoir ce que l’on attend d’eux et de quelle manière le résultat de leur participation sera pris en compte par les décideurs.

8. Transparence et suivi

L’instance qui pilote la démarche de participation doit préciser dans quels délais, sous quelle forme et par quels moyens les résultats de la participation du public seront communiqués, et quels sont les moyens de reddition de comptes prévus.

Source: Institut du Nouveau Monde, août 2013¹.

1. En s’inspirant des principes et des bonnes pratiques recensés auprès de différents organismes internationaux, l’INM établit huit « règles de l’art » ou conditions à instaurer afin d’assurer la réussite d’un exercice de participation publique. Les règles de l’art traduisent un ensemble de principes destinés à encadrer les processus de participation publique. Références: AmericaSpeaks (www.americaspeaks.org), Association internationale pour la participation du public (www.iap2.org), International Association for Impact Assessment (www.iaia.org), Secrétariat international francophone pour l’évaluation environnementale (www.siffee.org), Organisation de coopération et de développement économiques (www.ocde.org), Union européenne (www.unece.org), Institut du Nouveau Monde, avec la collaboration de la Corporation de protection de l’environnement de Sept-Îles, *Guide d’accompagnement des citoyens pour se préparer à une audience publique en environnement*, 2013.

ANNEXE 2 – LIGNE À 120 KV DU GRAND-BRÛLÉ–DÉRIVATION SAINT-SAUVEUR - CROISSANCE ET SCÉNARIOS D’ALIMENTATION ÉLECTRIQUE
 (tiré d’Hydro-Québec, s.d.)

	Scénario 1 Maintien de l’alimentation électrique des postes par le sud	Scénario 2 Nouvelle ligne à 120 kV entre le poste du Grand-Brûlé et la dérivation Saint-Sauveur	Scénario 3a Nouvelle ligne à 120 kV longeant la ligne existante à 120 kV entre les postes du Grand-Brûlé et de Sainte-Agathe-des-Monts	Scénario 3b Nouvelle ligne à 315 kV longeant la ligne existante à 120 kV entre les postes du Grand-Brûlé et de Sainte-Agathe-des-Monts	Scénario 4 Nouvelle ligne souterraine à 120 kV du Grand-Brûlé–dérivation Saint-Sauveur
Description	Construction de 61 km de lignes (315 kV et 120 kV) dans des secteurs densément peuplés des Basses-Laurentides Ajout d’un 4e transformateur au poste de Lafontaine, de deux départs de ligne à 120 kV au poste de Lafontaine et de départs de ligne à 315 kV aux postes Chénier et de Lafontaine	Construction d’une ligne à 120 kV d’environ 40 km (Possibilité de construire en partie dans l’emprise d’une ligne à 735 kV existante et de reconstruire dans l’emprise d’une ligne à 120 kV existante & ouverture d’un nouveau couloir de ligne dans des secteurs peu habités) Ajout de deux départs de ligne à 120 kV au poste du Grand-Brûlé	Construction d’une nouvelle ligne à 120 kV (50 km) et ajout de deux départs de ligne à 120 kV au poste du Grand-Brûlé Emprises : impossible d’élargir sur plusieurs sections de la ligne, dans d’autres secteurs elle traverserait des milieux fortement habités et fréquentés La ligne traverserait à six reprises des axes de circulation importants	Ajout d’une section de transformation à 735-315 kV au poste du Grand-Brûlé Construction d’une ligne d’environ 35 km entre le poste du Grand-Brûlé et un nouveau poste source à 315-120 kV Construction du nouveau poste source à 315-120 kV à Sainte-Agathe-des-Monts Construction d’une ligne à 120 kV d’environ 15 km entre le poste source et la dérivation Saint-Sauveur	Construction d’une nouvelle ligne souterraine (deux massifs souterrains parallèles) à 120 kV (40 km), de deux nouveaux postes de liaison aérosouterraine, un à chaque extrémité de la ligne souterraine, d’un nouveau poste de compensation à la moitié du tracé de la ligne, de baies de jonction tous les 800 m Ajout de deux départs de ligne à 120 kV au poste du Grand-Brûlé

Aspects techniques	Maintien de l'alimentation de la région majoritairement par le sud, avec les pertes électriques importantes qui y sont associées	Permet d'alimenter une partie de la région par le nord (moins de pertes électriques)	Scénario viable uniquement pour un horizon de 5-6 ans (+ scénario 3b) Permet d'alimenter une partie de la région par le nord (moins de pertes électriques)	Permet d'alimenter une partie de la région par le nord (moins de pertes électriques)	Déboisement d'une largeur d'emprise de 10 m pour les massifs et de 8 m supplémentaires pour les travaux de construction Présence de milieux sensibles qui ne pourront être évités (milieux humides, cours d'eau, etc.) Permet d'alimenter une partie de la région par le nord (moins de pertes électriques) Entretien plus coûteux et plus complexe qu'une ligne aérienne durée de vie de 40 ans contre 70 ans pour une ligne aérienne
Impacts environnementaux	Fort	Fort	Fort	Fort	Fort
Impacts sur le paysage	Fort	Fort	Fort	Fort	Faible
Coût total estimé (M\$)	195	92	112	300	440

**ANNEXE 3 – SYNTHÈSE DU PROGRAMME DE PARTICIPATION PUBLIQUE
D’HYDRO-QUÉBEC POUR LA LIGNE À 120 KV DU GRAND-BRÛLÉ–DÉRIVATION
SAINT-SAUVEUR - CROISSANCE ET SCÉNARIOS D’ALIMENTATION
ÉLECTRIQUE**

(tiré d’hydro-québec, 2017b)

Étape	Objectifs	Publics visés	Activités et outils de communication
Information générale sur le projet	Transmettre de l’information sur le projet : justification, zone d’étude, inventaire préliminaire, démarches d’évaluation environnementale et de participation du public, et échéancier. Recueillir les préoccupations et avis des publics concernés à l’égard de la ligne projetée.	Députés provinciaux Élus et gestionnaires municipaux et régionaux Conseils de MRC Représentants régionaux des ministères concernés Conférence régionale des élus des Laurentides	Activités : • rencontres • rencontres techniques • entrevues téléphoniques Outils : • correspondance (lettres d’invitation et autres) • présentation avec cartes • questionnaire • bulletin d’information générale • ligne Info-projets Laurentides
Information-consultation sur les variantes de tracé étudiées	Présenter : • les résultats des inventaires du milieu naturel, du milieu humain et du paysage ; • les trois variantes étudiées de même que la variante préférable issue de leur comparaison selon des critères techniques, économiques, environnementaux et paysagers ; • les caractéristiques techniques préliminaires de la ligne. Recueillir les préoccupations et les avis des publics concernés afin de valider les possibilités d’optimisation du tracé de ligne préférable.	Députés provinciaux Élus et gestionnaires municipaux et régionaux touchés par les variantes de tracé étudiées Conseils de MRC Représentants régionaux des ministères concernés Conférence régionale des élus des Laurentides Propriétaires potentiellement touchés Organismes socioéconomiques et touristiques Associations de lacs et groupes environnementaux Grand public Médias	Activités : • rencontres • rencontres techniques • activités portes ouvertes • table de travail conjointe Saint-Adolphe-d’Howard–Hydro-Québec • comité technique régional • échanges téléphoniques • relations avec les médias Outils : • correspondance (lettres d’invitation et autres) • présentations avec cartes • simulations visuelles • bulletin d’information-consultation sur les variantes de tracé étudiées • avis public relatif aux activités portes ouvertes • formulaire d’avis • communiqués de presse • bilan des activités portes ouvertes • ligne Info-projets Laurentides • site Web consacré au projet

Étape	Objectifs	Publics visés	Activités et outils de communication
Information-consultation sur le tracé optimisé	<p>Présenter le tracé de ligne optimisé et les améliorations apportées au projet initial.</p> <p>Recueillir les préoccupations et les avis des publics concernés à l'égard du tracé de ligne optimisé.</p> <p>Effectuer les suivis des modifications de tracé formulées par les propriétaires touchés et les citoyens ainsi que l'analyse du tracé proposé par la MRC des Pays-d'en-Haut</p>	<p>Préfets de la région des Laurentides</p> <p>Élus municipaux des MRC des Laurentides et des Pays-d'en-Haut</p> <p>Présidents de la Conférence régionale des élus des Laurentides et du Conseil régional de l'environnement des Laurentides</p> <p>Propriétaires touchés</p> <p>Grand public</p> <p>Médias</p>	<p>Activités :</p> <ul style="list-style-type: none"> • rencontres • rencontres techniques • comité technique régional • rencontre technique avec les médias • rencontres individuelles avec les propriétaires touchés • activités portes ouvertes • échanges téléphoniques • relations avec les médias <p>Outils :</p> <ul style="list-style-type: none"> • correspondance (lettres d'invitation et autres) • communiqués de presse • feuillet Info-projet sur la ligne et le comité technique régional • avis public relatif aux activités portes ouvertes • présentations avec cartes • simulations visuelles • panneaux informatifs • formulaire de commentaires • ligne Info-projets Laurentides • site Web consacré au projet
Information sur la solution retenue	<p>Présenter le tracé de moindre impact retenu, les dernières améliorations apportées au projet, les principales mesures d'atténuation envisagées ainsi que les prochaines étapes du projet.</p>	<p>Députés provinciaux</p> <p>Préfets des MRC des Laurentides et des Pays-d'en-Haut</p> <p>Élus des municipalités touchées par le tracé retenu</p> <p>Représentants régionaux des ministères concernés</p> <p>Propriétaires touchés</p> <p>Grand public</p> <p>Médias</p>	<p>Activités :</p> <ul style="list-style-type: none"> • rencontres • rencontre technique avec les médias • échanges téléphoniques • relations avec les médias <p>Outils :</p> <ul style="list-style-type: none"> • correspondance (lettres d'invitation et autres) • communiqué de presse • bulletin d'information sur la solution retenue • présentations avec cartes • simulations visuelles • ligne Info-projets Laurentides • site Web consacré au projet

ANNEXE 4 – FACTEURS ET DÉFINITIONS UTILISÉS POUR L'ANALYSE

Facteurs	Définitions
1. Filière	
1.1 Attitude initiale	
1.1.1 Attitude initiale positive	Le public a adopté une attitude initiale positive envers le projet. Ce faisant, il a tendance à diminuer les impacts négatifs engendrés par le projet. (Saucier et al., 2009)
1.2 Cadre réglementaire	
1.2.1 Respect des lois et règlements	Le projet respecte les lois et règlements en vigueur sur le territoire. (Saucier et al., 2009)
1.3 Cadre institutionnel et de gouvernance	
1.3.1 Favorise les orientations gouvernementales	Le projet est cohérent avec les orientations gouvernementales (Politiques, Stratégie, etc.) (Saucier et al., 2009)
2. Projet	
2.1 Impacts sociaux	
2.1.1 Favorise la qualité de vie et la santé publique	Le projet limite les nuisances (bruit, poussière, vibration, etc.) qui sont susceptibles de provoquer l'apparition de problème de santé physique ou mentale ou de diminuer la qualité de vie.
2.1.3 Respect des usages du territoire	Le projet respecte les usages du territoire défini par les instances décisionnelles (schéma d'aménagement, PIIA, etc.)
2.2 Impacts environnementaux	
2.2.1 Favorise la qualité de l'eau	Le projet/promoteur met en place des mesures, des actions ou des programmes pour éviter l'émission de polluants et de contaminants dans l'eau.
2.2.2 Favorise la qualité des sols et des eaux souterraines	Le projet/promoteur met en place des mesures, des actions ou des programmes pour réduire l'émission de polluants et de contaminants dans le sol et les eaux souterraines.
2.2.3 Favorise la qualité de l'air	Le projet/promoteur met en place des mesures, des actions ou des programmes pour réduire les polluants et contaminants atmosphériques.
2.2.3 Diminue les impacts écologiques cumulatifs	Le projet met en place des mesures, des actions ou des programmes pour réduire les impacts écologiques cumulatifs (îlot de chaleur, GES, etc.)
2.3 Impacts économiques	
2.3.1 Favorise les retombées économiques	Le promoteur s'assure que les retombées économiques seront profitables pour l'ensemble du territoire.
2.3.2 Favorise la diversification de l'économie régionale	Le projet amène une diversification des activités et de l'économie sur le territoire.
2.3.3 Favorise la création d'emploi	Le projet favorise la création d'emplois directs, indirects et induits.
2.4 Origine et contrôle local du projet	
2.4.1 Origine du projet	Le projet est justifié par des besoins actuels et futurs du territoire.
2.4.2 Contrôle local du projet	Les instances locales ont un contrôle sur le projet.

Facteurs	Définitions
3. Légitimité du processus décisionnel	
3.1 Légitimité du promoteur	
3.1.1 Légitimité technique, financière et régulatrice	La faisabilité technique du projet, sa viabilité économique et son adéquation avec la réglementation sont adéquates. (Yates et Arbour, 2016)
3.1.2 Légitimité substantielle	Le projet est pertinent et bien-fondé. (Yates et Arbour, 2016)
3.1.3 Légitimité personnelle du promoteur	Le promoteur fait preuve d'expérience, de charisme, de jugement moral, d'éthique et d'honnêteté. Il dispose d'appuis sociaux tangibles. (Yates et Arbour, 2016)
3.2 Légitimité de l'élu.e	
3.2.1 Légitimité démocratique des élus	Les élus sont respectés et soutenus par leur milieu d'accueil. (Yates et Arbour, 2016)
3.2.2 Ouverture à la démocratie participative	Les élus soutiennent la mise en place de processus de démocratie participative. (Yates et Arbour, 2016)
3.3 Légitimité des participants	
3.3.1 Légitimité représentative	Les participants impliqués dans le processus de participation public sont représentatifs du milieu d'accueil du projet. (Yates et Arbour, 2016)
3.3.2 Légitimité personnelle des participants	Les participants font preuve d'expérience, de charisme, de jugement moral, d'éthique et d'honnêteté. (Yates et Arbour, 2016)
3.3.3 Légitimité de proximité	Les participants ont des savoirs profanes à propos du milieu d'accueil. Ces savoirs sont utiles pour le projet. (Yates et Arbour, 2016)
3.4 Légitimité procédurale	
3.4.1 Participation en amont	Le promoteur implique "la population tôt dans le processus, avant que les décisions importantes ne soient prises, c'est-à-dire à une étape où elle peut influencer sur l'évolution du projet ou de la politique. Cette approche permet de bâtir la confiance entre les participants, de renforcer la cohésion et d'arriver à des propositions constructives au lieu d'alimenter la méfiance." (MAMOT, 2013)
3.4.2 Adéquation entre les objectifs, les mécanismes et les ressources investies	"Un mécanisme n'est jamais bon en soi, mais dans son contexte et en fonction des objectifs poursuivis. Les objectifs visés [pour le projet sont] clairement énoncés et le processus participatif doivent être planifiés en fonction des objectifs. [Le promoteur] doit y allouer les ressources, humaines et matérielles, nécessaires. Le temps est aussi une ressource essentielle, puisque la participation s'inscrit souvent dans la durée." (INM, 2013)
3.4.3 Indépendance des instances de participation	"Un exercice de participation publique doit être piloté par une instance crédible et indépendante. Celle-ci doit respecter les règles d'éthique connues de tous." (INM, 2013)
3.4.4 Qualité et accessibilité de l'information	" L'information fournie aux participants [est] objectifs, complète, claire et pertinente. Elle [est] aussi gratuite et facilement accessible. Idéalement, des résumés doivent être offerts." (INM, 2013)
3.4.5 Accès au processus et diversité de participation	" À moins que le mécanisme de participation retenu ne requière un échantillonnage, toute personne intéressée ou susceptible d'être touchée par le résultat d'un exercice de participation doit avoir un accès équitable La participation des minorités et des groupes vulnérables [est] encouragés et facilités, de même que la diversité de points de vue." (INM, 2013)

Facteurs	Définitions
3.4 Légitimité procédurale	
3.4.6 Transparence et communication proactive	" Le public [est] convoqué et informé dans des délais raisonnables et par des moyens susceptibles de l'atteindre et de l'interpeler. Les participants doivent recevoir toute autre information pertinente à la compréhension du processus participatif " et du projet (INM, 2013)
3.4.7 Clarté des modalités de participation	" Les modalités de participation [sont] adaptées aux différentes collectivités et au contexte. Elle [sont] claires et connues dès l'annonce de la démarche. Ces modalités [précise] les personnes qui peuvent participer, le lieu, l'horaire, la procédure d'inscription, s'il en existe une, l'ordre du jour, la documentation disponible, les modes d'expression (droit de parole, fiches de commentaires, dépôt et audition des mémoires, etc.) " (INM, 2013)
3.4.8 Ouverture aux autres options	" Le déroulement du processus [promeut] la coopération et la recherche d'un consensus, plutôt que la confrontation. Il est important toutefois de permettre l'expression des conflits et des oppositions, d'où l'utilité de faire appel à des dispositifs complémentaires qui, selon leur nature, vont plutôt favoriser des échanges constructifs entre des points de vue ou des valeurs conflictuels. Le but de l'exercice consiste en définitive à déployer tous les efforts pour parvenir à une décision qui tient compte des diverses perspectives et valeurs défendues par les participants et qui rallie l'adhésion de la majorité. " (MAMOT, 2013)
3.4.9 Degré de participation	" [Le promoteur gère] les attentes des participants en précisant d'emblée le degré d'engagement et l'influence qu'ils sont appelés à exercer sur la prise de décision. Les participants doivent savoir ce que l'on attend d'eux et de quelle manière le résultat de leur participation sera pris en compte par les décideurs. "(INM, 2013)
3.4.10 Suivi et reddition de comptes	" L'instance qui pilote la démarche de participation [précise] dans quels délais, sous quelle forme et par quels moyens les résultats de la participation du public seront communiqués, et quels sont les moyens de reddition de comptes prévus." (INM, 2013). De plus, ceux-ci se doivent d'être objectifs.
4. Caractéristique du milieu d'accueil	
4.1 Évaluation des impacts	
4.1.1 Favorise la mise en place d'évaluation des impacts	Le promoteur a évalué de manière objective les impacts environnementaux, sociaux et économiques du projet.
4.2 Impacts sur le territoire	
4.2.1 Favorise la compétitivité et l'attractivité du territoire	Le projet assure la compétitivité et l'attractivité du territoire, quant à la protection et la mise en valeur du milieu naturel et bâti, du patrimoine culturel ainsi que de ses paysages (ex: le nombre de visiteurs externes est augmenté). (MAMOT, 2010b, <i>Loi sur le développement durable</i>)
4.2.2 Favorise l'intégration du projet sur le territoire	Le projet s'intègre adéquatement sur le territoire selon une compréhension de ses qualités physico-spatiales.
4.2.3 Favorise la justice substantielle	Le projet assure une distribution équitable des impacts, des coûts et des bénéfices sur le territoire.
4.3 Impacts sur le milieu d'accueil	
4.3.1 Favorise l'offre de services pour la communauté	Le projet permet d'augmenter l'offre de services offerts dans la communauté (services municipaux, commerce de proximité, etc.)
4.3.2 Favorise les mesures compensatoires et de soutien pour la collectivité	Le promoteur a mis en place des mesures de compensations pour la collectivité et s'implique dans la collectivité par des moyens autres que financiers.

ANNEXE 5 – RÉSULTATS DE L'ANALYSE DES FACTEURS CONSTITUTIFS DE L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE POUR LES DEUX ÉTUDES DE CAS

Facteurs	Cité de la logistique	Ligne Grand- Brûlé
1. Filière		
1.1 Attitude initiale		
1.1.1 Attitude initiale positive	-2	-2
1.2 Cadre réglementaire		
1.2.1 Respect des lois et règlements	0	-1
1.3 Cadre institutionnel et de gouvernance		
1.3.1 Favorise les orientations gouvernementales	2	2
2. Projet		
2.1 Impacts sociaux		
2.1.1 Favorise la qualité de vie et la santé publique	-2	-1
2.1.2 Respect des usages du territoire	0	-1
2.2 Impacts environnementaux		
2.2.1 Favorise la qualité de l'eau	0	-1
2.2.2 Favorise la qualité des sols	1	-1
2.2.3 Favorise la qualité de l'air	-2	0
2.2.3 Diminue les impacts écologiques cumulatifs	-2	-1
2.3 Impacts économiques		
2.3.1 Favorise les retombées économiques	0	0
2.3.2 Favorise la diversification de l'économie régionale	-1	0
2.3.3 Favorise la création d'emploi	0	0
2.4 Origine et contrôle local du projet		
2.4.1 Origine du projet	-1	2
2.4.2 Contrôle local du projet	-1	-1
3. Légitimité du processus décisionnel		
3.1 Légitimité du promoteur		
3.1.1 Légitimité technique, financière et régulatrice	0	1
3.1.2 Légitimité substantielle	1	1
3.1.3 Légitimité personnelle du promoteur	-1	-1

Facteurs	Cité de la logistique	Ligne Grand- Brûlé
3.2 Légitimité de l'élu.e		
3.2.1 Légitimité démocratique de l'élu.e	-1	1
3.2.2 Ouverture à la démocratie participative	-1	0
3.3 Légitimité des participants		
3.3.1 Légitimité représentative	-1	0
3.3.2 Légitimité personnelle des participants	2	0
3.3.3 Légitimité de proximité	2	2
3.4 Légitimité procédurale		
3.4.1 Participation en amont	-2	-1
3.4.2 Adéquation entre les objectifs, les mécanismes et les ressources investies	1	1
3.4.3 Indépendance des instances de participation	-2	-2
3.4.4 Qualité et accessibilité de l'information	-1	-1
3.4.5 Accès au processus et diversité de participation	-1	-1
3. Légitimité du processus décisionnel (suite)		
3.4 Légitimité procédurale (suite)		
3.4.6 Transparence et communication proactive	-2	-1
3.4.7 Clarté des modalités de participation	2	2
3.4.8 Ouverture aux autres options	-1	-1
3.4.9 Degré de participation	-1	-1
3.4.10 Suivi et reddition de comptes	-1	-1
4. Caractéristiques du milieu		
4.1 Évaluation des impacts		
4.1.1 Favorise la mise en place d'évaluation des impacts	-1	2
4.2 Impacts sur le territoire		
4.2.1 Favorise la compétitivité et l'attractivité du territoire	0	-1
4.2.2 Favorise l'intégration du projet sur le territoire	-1	-1
4.2.3 Favorise la justice substantielle	-1	-1

Facteurs	Cité de la logistique	Ligne Grand- Brûlé
4.3 Impact sur le milieu d'accueil		
4.3.1 Favorise l'offre de services pour la communauté	0	-1
4.3.2 Favorise les mesures compensatoires et de soutien pour la collectivité	0	0

ANNEXE 6 – PRINCIPES DE LA LOI SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE (tiré de la Loi sur le Développement durable)

« **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;

« **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;

« **Protection de l'environnement** » : pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement;

« **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;

« **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;

« **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 œuvre du développement durable;

« **Subsidiarité** » : les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernées;

« **Partenariat et coopération intergouvernementale** » : les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci;

« **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;

« **Précaution** » : lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement;

« **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;

« **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;

« **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;

« **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'écoefficience, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources;

« **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;

« **Internalisation des coûts** » : la valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, de leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.