

## **Cadre d'analyse pour favoriser la prise en compte du développement durable dans la conception des projets de transport**

Luc Valiquette et Éric Thomassin, Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, Direction des évaluations environnementales, Québec (Canada)

### **INTRODUCTION**

Cet article a pour objectif de présenter l'évolution de la prise en compte du développement durable par la Direction des évaluations environnementales du ministère du développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) du Québec. L'article dresse d'abord un bref historique de cette évolution et en retrace les principales étapes. Ces étapes ont mené la Direction à proposer un premier travail d'élaboration d'un cadre d'analyse pour les projets de transport.

Par ailleurs, cet article résume certains aspects de la Loi sur le développement durable (Projet de loi no 118, 2006, chapitre 3), adoptée par l'Assemblée nationale du Québec en avril 2006. L'article présente un projet pilote inclus au plan de ministériel de mise en œuvre du développement durable : il s'agit du développement du cadre d'analyse des projets de transport et de son intégration à la directive sectorielle d'évaluation des impacts des projets de transports.

### **HISTORIQUE**

#### **Évolution de la notion d'environnement dans la Loi sur la qualité de l'environnement**

En 1978, l'Assemblée nationale du Québec a modifié la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2; L.Q.E.), mettant sur pied le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (mise en vigueur en 1980), et étendant la portée de la définition du concept « environnement ». En effet, la L.Q.E. stipule que « *le gouvernement peut adopter des règlements pour déterminer les paramètres d'une étude d'impact sur l'environnement en ce qui concerne notamment l'impact d'un projet sur ... les communautés humaines... les sites archéologiques et historiques et les biens culturels ...* ».

La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement vise à aider à concevoir le développement en tenant compte des préoccupations environnementales. Dès le début des années 1980, même si la majeure partie des études d'impact sur l'environnement (ÉIE) produites alors portait sur le milieu naturel, leur contenu commençait à intégrer les dimensions humaines. Par la suite, la tenue d'audiences publiques a fortement contribué à la conscientisation des québécois à la prise en compte de l'environnement dans le développement et a aussi influencé le contenu des études d'impact.

#### **La commission Brundtland**

Dans les années 1980, la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (commission Brundtland<sup>1</sup>) a fait la promotion à l'échelle mondiale du concept de développement durable, qu'elle définit comme « un développement qui répond aux besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ».

Le rapport Brundtland a mis en évidence les liens existant entre pauvreté, croissance et dégradation de l'environnement. Il a par la suite, entre autres, servi d'outil d'une renégociation d'ensemble du développement économique mondial<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Formée par les Nations Unies, la commission mondiale sur l'environnement et le développement (CMED), présidée par Mme Gro Harlem Brundtland, a publié son rapport sous le titre " Notre avenir à tous " en 1987.

<sup>2</sup> Anne Marie Ducroux. – Les nouveaux utopistes du développement durable, Collection Mutations, Les Éditions Autrement, Paris, 2002, 342 pages.

### **Le guide de 1998 sur le développement durable et l'évaluation environnementale**

En 1998, la direction du Développement durable du ministère de l'Environnement (MENV) a produit un guide sur la prise en compte du développement durable dans les études d'impact. Les directives du ministre de l'Environnement à l'intention des promoteurs ont en conséquence été modifiées une première fois afin de demander aux promoteurs d'indiquer en quoi leur projet répond à 12 principes de développement durable. Ces directives ont mené à la réalisation de quelques études d'impact, notamment celle faite pour le projet de la ligne Saint-Césaire-Hertel d'Hydro-Québec. La directive sectorielle de mai 1998 du ministre de l'Environnement pour ce projet contenait des exigences associées au développement durable. Elle demandait notamment que l'étude d'impact vise l'intégration des dimensions sociales, environnementales et économiques dans la conception du projet. Elle incitait les promoteurs à se doter d'une politique de développement durable. Elle proposait des principes notamment pour deux niveaux<sup>3</sup> de planification du développement : celui d'une politique d'entreprise et celui de la conception de projet.

La Direction des évaluations environnementales<sup>4</sup> a effectué une analyse du résultat de cette prise en compte, dans l'étude d'impact de la ligne Saint-Césaire-Hertel, des principes de développement durable au niveau de la conception du projet. Par ailleurs, et de façon indépendante du MENV, Hydro-Québec<sup>5</sup> a fait un bilan de la même expérience. De façon générale, ses conclusions rejoignent celles du MENV. On peut ainsi les résumer :

- l'information donnée dans l'étude d'impact pour répondre aux douze principes d'application du développement durable constitue une liste d'actions répétitives<sup>6</sup>, plusieurs aspects du projet se rattachant à plusieurs principes, et positives (non critiques par rapport à la prise en compte effective du développement durable);
- l'information donnée ne permet pas de faire le lien avec chacun des trois objectifs du développement durable;
- les principes présentent des notions très générales, posant deux problèmes d'application : ils deviennent soit des principes un peu fourre-tout<sup>7</sup>, soit, à l'inverse, certains principes abordent des aspects si vastes que leur lien avec un projet précis devient un vrai casse-tête<sup>8, 9 et 10</sup>,

---

<sup>3</sup> Voir annexe 1.

<sup>4</sup> Valiquette, L. - Application du concept de développement durable au domaine des évaluations environnementales - Document de travail. - Ministère de l'Environnement, Direction des évaluations environnementales Service des projets en milieu terrestre, 2001, 26 pages.

<sup>5</sup> Belzile, C.; Valiquette, L. -. Application du concept de développement durable : analyse d'un projet de ligne de transport d'énergie au Québec (Canada). Conférence donnée dans le cadre du colloque de l'Association internationale des spécialistes francophones en évaluation environnementale, Liège, 2002, 16 pages.

<sup>6</sup> Par exemple, le programme de mise en valeur intégrée d'Hydro-Québec s'applique aussi bien au principe d'amélioration du niveau de vie général (principe 1) qu'à ceux d'équité géographique (principe 2) et d'intégration des aspects environnementaux, économiques et sociaux (principe 3).

<sup>7</sup> Le principe est si englobant que tout promoteur peut se targuer d'y répondre, du moins en partie. Par exemple, tout initiateur de projet dira que son projet vise à satisfaire les besoins essentiels des communautés humaines (principe 1).

<sup>8</sup> Les principes touchant la modification des comportements et des habitudes de consommation (principe 4) de même que le partenariat mondial (principe 12) ont été difficiles à lier au projet de la ligne Saint-Césaire-Hertel. Pour répondre à ces principes, les spécialistes d'Hydro-Québec ont souvent ramené les actions corporatives de l'entreprise, qui semblaient les mieux adaptées.

<sup>9</sup> Le développement de mesures législatives et la responsabilisation des pollueurs (principe 5) ou l'amélioration de la compréhension scientifique (principe 8) relèvent des instances gouvernementales et aucun aspect du projet de la ligne Saint-Césaire - Hertel ne pouvait vraiment s'y rattacher.

<sup>10</sup> La réalisation d'une ÉIE est un moyen en soi d'intégrer les aspects environnementaux, économiques et sociaux à un projet (principe 3). Elle est publique et donne accès à l'information pour tous (principe 3). L'ÉIE est un moyen préventif de protection de l'environnement (principe 9).

- la grille des 12 principes crée une redondance avec les autres parties de l'ÉIE. Il en résulte une vue morcelée, sans progression logique qui permettrait de saisir l'essentiel du projet<sup>11</sup>. Comme suite à cette analyse, le MENV et Hydro-Québec concluaient que :
- l'intégration du développement durable dans la conception d'un projet devrait d'abord apprécier la problématique ou les besoins que le projet vise à combler, puis décrire comment sont pris en compte chacun des trois objectifs du développement durable dans la conception du projet;
- les questions soulevées par le concept de développement durable suscitent des débats sur des éléments qui sont parfois traités trop peu ou trop tard dans le processus d'ÉIE<sup>12</sup>;
- certaines notions du développement durable dépassent largement le cadre d'un seul projet et devraient aussi faire l'objet d'évaluation environnementale stratégique<sup>13</sup>;
- d'autres essais pour appliquer les objectifs du développement durable aux projets devraient être réalisés et soumis à la critique, afin d'être davantage en mesure d'identifier des critères adéquats, de hiérarchiser ces critères, de comprendre davantage ce qui est essentiel et ce qui est plus accessoire.

### **L'émergence d'un cadre d'analyse pour le domaine des transports**

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, présenté en audience publique en décembre 2000, visait à construire une autoroute en tranchée sur une distance de quelques kilomètres à l'est du centre-ville de Montréal. Dans ce secteur, la rue Notre-Dame est bordée au sud par le Port de Montréal et au nord par des quartiers résidentiels. La commission du BAPE sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal a demandé au ministère de l'Environnement comment, dans le domaine des Transports, on pouvait définir le développement durable, en termes de déplacements de personnes et de marchandises.

Dans sa réponse<sup>14</sup> à la commission, le MENV propose une approche de prise en compte du développement durable dans les projets de transport. Il joint une liste non fermée de critères pour intégrer le développement durable à la conception d'un projet de transports.

L'approche proposée se résume ainsi :

- le développement durable consiste à rechercher une harmonie dans la poursuite de ses trois objectifs, soit ceux d'amélioration de l'équité sociale, de préservation de l'intégrité de l'environnement et d'amélioration de l'efficacité économique;
- il n'existe pas d'échelle absolue de mesure de la proportion dans laquelle un projet respecte chacun de ces trois objectifs ou l'équilibre entre eux;
- la mesure, qualitative, nécessite une appréciation de la nature et de l'ampleur du besoin à combler, un jugement sur l'importance des moyens utilisés pour le combler, l'importance des impacts qu'ils génèrent sur l'environnement et la mesure dans laquelle le projet est équitable pour la société actuelle et future;
- ces appréciations et jugements sont en réalité un savoir relatif plutôt qu'absolu, qui se construit au fur et à mesure que sont identifiés les éléments importants à considérer. Il résulte donc non seulement de faits, mais aussi du choix des faits présentés, de perceptions et d'interprétations;

<sup>11</sup> Pour faire un rappel complet de la façon dont le projet intègre les éléments de développement durable, les représentants d'Hydro-Québec avaient l'impression de passer continuellement du général au particulier, des actions générales d'Hydro-Québec aux aspects précis du projet, dans une énumération plus ou moins cohérente.

<sup>12</sup> Les notions de qualité de vie et d'équité constituent de bons exemples : le débat sur ces questions se fait bien souvent lors des audiences publiques alors que l'ÉIE est déjà déposée.

<sup>13</sup> Par exemple le choix des filières énergétiques : est-ce au promoteur du projet de démontrer l'atteinte des objectifs de développement durable ou est-ce aux autorités gouvernementales responsables de faire la démonstration que les politiques et programmes en amont des projets y répondent?

<sup>14</sup> Lettre du 3 janvier 2002 de Luc Valiquette à Madame Louise Boucher, Présidente de la commission du BAPE sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, 4 pages.

- ce savoir construit aura du sens pour la société s'il a été établi et « objectivé » par la collaboration et le consensus de groupes variés (scientifiques, associations professionnelles, public, gestionnaires de ressources). Il sera d'autant plus crédible qu'il procède d'une enquête ayant permis de construire une compréhension bien informée du problème et des solutions à ce problème.

La liste de critères du MENV fit ensuite l'objet de deux essais effectués d'une part par les étudiants du diplôme de gestion de l'environnement de l'Université de Sherbrooke au Canada, sur ce projet de modernisation de la rue Notre-Dame, et d'autre part par les auditeurs du diplôme de 3ème cycle en gestion de l'environnement de l'Université Senghor en Égypte, sur le projet d'aménagement de la corniche d'Alexandrie<sup>15</sup>.

Les conclusions furent les suivantes :

- les deux groupes ont choisi des critères relativement semblables pour évaluer les projets sous l'angle du développement durable<sup>16</sup>;
- il serait intéressant d'analyser et de diffuser les critères retenus par les intervenants ayant déposé des mémoires lors de l'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Beaucoup d'énergie a en effet été investie pour réaliser ces mémoires;
- en vue de parfaire un cadre d'analyse, il serait aussi intéressant d'analyser les critères utilisés pour parler de développement durable dans la majorité des projets.

Le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales du MENV a par la suite formé une équipe de travail en vue de parfaire un cadre d'analyse pour favoriser la prise en compte du développement durable dans la conception des projets de transport.

L'équipe a aussi travaillé sur la liste de questions, la présentant tantôt selon l'analyse des besoins et les trois objectifs du développement durable. Cette équipe a explicité les défis auxquels s'attaquait ce cadre d'analyse :

- s'outiller en l'absence de procédure d'évaluation environnementale stratégique (ÉES)<sup>17</sup>
- tenir compte de la complexité des enjeux associés aux projets;
- s'assurer de la prise en compte du développement durable dans la conception des projets;
- appuyer la participation de la population et son apport à la concrétisation du développement durable;
- utiliser et contribuer aux connaissances et approches.

En 2004, ce cadre d'analyse a fait l'objet de présentations auprès des chargés de projet du Service des projets en milieu terrestre, auprès de la table de coordonnateurs de la Direction des évaluations environnementales, auprès de représentants de la Direction du Développement durable du ministère de l'Environnement et dans deux colloques<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Valiquette, L.; Vigneault, J-N. -. Analyse de la prise en compte du développement durable dans l'évaluation environnementale de projets de route à Alexandrie (Égypte) et Montréal (Canada). Conférence donnée dans le cadre du colloque de l'Association internationale des spécialistes francophones en évaluation environnementale, Liège, 2002, 16 pages

<sup>16</sup> Les deux groupes avaient au préalable reçu une information similaire sur quels pouvaient être des critères de développement durable pour des projets de transport, susceptible d'influencer le choix des critères qu'ils ont retenus. Toutefois, ils se sont appropriés ces critères, comme en témoigne l'argumentation à l'appui des critères utilisés.

<sup>17</sup> Un cadre d'analyse sur la prise en compte du développement durable pour les projets de transport et une éventuelle ÉES qui serait conduite sur une politique de transport ou un plan de transport ne peuvent être interchangées : elles seraient complémentaires. La tenue d'une telle ÉES faciliterait toutefois le débat tenu sur un projet; elle constituerait un moyen important d'intégrer le développement durable aux décisions d'orientation et de planification du gouvernement.

<sup>18</sup> Thomassin, É.; Valiquette, L.; Dallaire, D. et Saint-Amant, V. - Réflexions pour un cadre d'analyse environnementale des projets de transport, 16 pages, article présenté aux colloques de l'AQTR, mars 2004 et de l'ACFAS, mai 2004.

## **LOI SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE AU QUÉBEC**

En avril 2006, le Québec s'est doté d'une loi sur le développement durable, laquelle instaure de nouvelles règles de gouvernance dans l'ensemble de l'administration publique québécoise en assurant la concertation, la cohérence et l'harmonisation nécessaires de ses interventions afin que l'environnement, la société et l'économie fassent l'objet de prise en compte dans toute décision.

La loi prévoit :

- que le gouvernement adopte dans l'année une stratégie gouvernementale de développement durable;
- l'adoption d'indicateurs de développement durable pour mesurer les progrès réalisés au Québec;
- l'obligation pour les ministères et organismes gouvernementaux de préparer des plans d'action de développement durable et à faire état annuellement de leurs progrès;
- un poste de commissaire au développement durable qui devra évaluer et contrôler la performance du gouvernement;
- un Fonds vert pour appuyer la réalisation de mesures favorisant le développement durable, notamment avec des groupes environnementaux et des municipalités.

Afin de mieux intégrer la recherche d'un développement durable dans ses diverses sphères d'intervention, la loi prévoit que l'Administration, dans le cadre de ses différentes actions, prend notamment en considération les principes indiqués à l'annexe 2.

La loi définit ainsi le concept de développement durable :

*« un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement. »*

Cette définition s'inspire à la fois :

- de la définition initiale du rapport Brundtland, de laquelle elle reprend la notion d'équité intergénérationnelle;
- de la définition bonifiée établie en 1991 par l'UICN, le PNUE et le WWF, de laquelle elle reprend la notion d'amélioration des conditions d'existence;
- du consensus international retenant l'environnement, la société et l'économie comme les trois dimensions fondamentales du développement durable.

## **RÉVISION DE LA DIRECTIVE SECTORIELLE DES PROJET DE TRANSPORT EN VUE D'Y INTÉGRER LE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

La Direction des évaluations environnementales a donc poursuivi le développement de ce cadre d'analyse et fait adopter par le ministère (MDDEP) un projet pilote inclus à son plan de mise en œuvre du développement durable : il s'agit d'intégrer à une directive de transport, pour un projet concret, des questions contenues dans le cadre d'analyse et de faire évoluer le contenu de la directive de façon à intégrer les principes de développement durable.

Une première étape a été franchie à l'automne 2005 lorsque la directive transport fut réécrite pour intégrer davantage le concept de développement durable. La directive du projet d'implantation de nouvelles liaisons ferroviaires desservant l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, transmise en novembre 2005 au promoteur du projet, fut utilisée à cette fin.

Les principales modifications à cette directive pour mieux prendre en compte le développement durable concernent la raison d'être, la comparaison des solutions de rechange au projet et la comparaison des variantes qui feront l'objet d'une analyse détaillée des impacts.

La section de la directive sur la raison d'être du projet fut réécrite afin de mieux comprendre la problématique du déplacement des personnes et des marchandises (plutôt que la problématique d'un mode isolé de transport) :

- au lieu de limiter le promoteur à la description d'un seul réseau de transport, la directive insiste sur la description et la localisation des réseaux de transport terrestre existants (routier, ferroviaire, transport en commun, transport actif);
- la directive demande aussi de documenter les problèmes à résoudre ou les besoins à combler non seulement d'un point de vue déficience structurale d'un mode de transport, mais aussi selon les besoins de déplacement des personnes et des marchandises, d'accès aux biens et aux services, de sécurité et de santé et de qualité de vie;
- La directive demande au promoteur d'identifier les principaux enjeux découlant de la raison d'être du projet et de son contexte d'insertion.
- La directive demande la réalisation d'études avantages coûts du projet et de ses principales solutions de rechange.

Afin de mieux tenir compte du développement durable, il est important que la comparaison des solutions de rechange au projet et celle des variantes utilisent des critères tenant mieux compte des dimensions sociales et économiques du développement durable. La directive a donc repris du cadre d'analyse précité une série de questions adressées au promoteur dans cette optique, questions présentées à l'annexe 3 de cet article.

Ces questions sont une aide à la conception et à l'analyse des projets de transport sous l'angle du développement durable. Ces questions peuvent servir à sélectionner des critères pour comparer diverses solutions ou diverses variantes d'un projet selon la raison d'être de l'intervention et selon chacun des objectifs du développement durable. Cette liste n'est pas exhaustive. En cours de procédure d'évaluation environnementale, le promoteur du projet, ou d'autres intervenants consultés (ministères et public) pourront y ajouter des questions jugées pertinentes en vue de mieux évaluer les solutions, le projet et ses variantes sous l'angle du développement durable.

Le cadre d'analyse constitué de cet ensemble de questions aide les gestionnaires de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement à mieux appréhender le contexte du projet, à identifier les enjeux majeurs, à s'assurer que les différentes dimensions et les principes du développement durable sont considérés et à structurer l'analyse sur l'acceptabilité environnementale du projet.

Elle servira donc de premier projet pilote dans le cadre du plan de développement durable du Québec.

## **CONCLUSION**

Le MDDEP fera évoluer le texte de la directive pour les projets de transport en vue de s'assurer que les principes de développement durable inscrits dans la loi sont inclus, lorsque pertinent, dans la directive.

Lorsque les étapes de réalisation de l'étude d'impact et d'audiences publiques auront été appliquées au projet d'implantation de nouvelles liaisons ferroviaires desservant l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, il sera possible pour le ministère de faire un bilan de l'expérience vécue et de poser les gestes pertinents afin de faire évoluer davantage la prise en compte du développement durable dans l'évaluation environnementale du développement.

A terme, les directives des autres types de projet (énergie, industrie, barrages, etc.) pourront être revues afin de tirer les enseignements pertinents de ce projet pilote.

Tout en tenant compte des considérations sociétales, politiques et juridiques importantes entourant le concept de développement durable, le principal défi des praticiens de l'évaluation environnementale est

de travailler à concrétiser ce concept à travers l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement. La prise en compte du développement durable en évaluation environnementale est donc un processus incrémentiel où l'échange des connaissances et des expériences est essentiel pour en arriver à donner un sens partagé à ce concept.

ANNEXE 1

**PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE PROPOSÉS PAR LE MINISTÈRE DE  
L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC DANS LA DIRECTIVE DU PROJET DE LIGNE SAINT-CÉZAIRE-  
HERTEL D'HYDRO-QUÉBEC**

À l'appui d'une politique d'entreprise	À l'appui de la conception d'un projet
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ respect de la réglementation environnementale en vigueur;</li> </ul>	1) Satisfaction des besoins essentiels des communautés humaines et amélioration du niveau de vie général;
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ prévention comme mode de gestion pour minimiser les impacts environnementaux et les risques d'accidents;</li> </ul>	2) Équité entre les personnes, les nations et les générations;
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nomination de personnes clés en position d'autorité en tant que responsables de l'application de la politique environnementale;</li> </ul>	3) Intégration des aspects environnementaux, économiques et sociaux dans la prise de décision et la comptabilité nationale;
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ conservation et utilisation rationnelle des ressources (réduction à la source/efficacité d'utilisation, réemploi, recyclage, valorisation);</li> </ul>	4) Modification des comportements, des modes de production et des habitudes de consommation vers des approches plus respectueuses de l'environnement;
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ analyse du cycle de vie des produits;</li> </ul>	5) Développement de mesures législatives efficaces en matière d'environnement et concernant la responsabilisation des pollueurs et l'indemnisation des victimes;
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vérification environnementale périodique;</li> </ul>	6) Accessibilité pour tous à l'information et à la prise de décision;
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ recherche et développement continu;</li> </ul>	7) Engagement actif et partenariat de tous les groupes de la société - partage des responsabilités;
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ information et formation des employés;</li> </ul>	8) Amélioration de la compréhension scientifique et encouragement à l'innovation scientifique et technologique en vue du renforcement des capacités;
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ exigences environnementales transmises aux fournisseurs de biens et services;</li> </ul>	9) Protection de l'environnement par la prévention;
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ support humain et financier de projets issus du milieu en vue de compenser les impacts résiduels inévitables (compensation);</li> </ul>	10) Application systématique du principe de précaution;
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ information des communautés environnantes et création d'un comité de suivi sur des questions environnementales particulières;</li> </ul>	11) Application universelle du principe pollueur/utilisateur-payeur;
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ rétroinformation à la haute direction des résultats de l'application de la politique;</li> </ul>	12) Partenariat mondial.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ajout au rapport annuel d'une rubrique faisant état des mesures environnementales appliquées par l'organisme ou l'entreprise.</li> </ul>	



---

## ANNEXE 2

---

### PRINCIPES CONTENUS DANS LA LOI SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

#### **1° 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.

---

#### **2° 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.

---

#### **3° Protection de l'environnement**

Pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement.

---

#### **4° 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.

---

#### **5° 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.

---

#### **6° 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.

---

#### **7° 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 concernés.

---

#### **8° 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.

---

#### **9° Prévention**

En présence d'un risque connu, des actions de prévention et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source.

---

#### **10° Précaution**

Lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement.

---

---

**11° 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.

---

**12° 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.

---

**13° Respect de la capacité de support des écosystèmes**

Les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystème et en assurer la pérennité.

---

**14° 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'écocoefficience, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources.

---

**15° 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.

---

**16° 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.

---

**CADRE D'ANALYSE DÉVELOPPÉ PAR LE MDDEP POUR LES PROJETS DE  
TRANSPORT ET PRÉSENTÉ EN ANNEXE DE LA DIRECTIVE DU PROJET  
D'IMPLANTATION DE NOUVELLES LIAISONS FERROVIAIRES DESSERVANT  
L'AÉROPORT INTERNATIONAL PIERRE-ELLIOT-TRUDEAU**

**Questions pour aider à prendre en compte le développement durable dans la conception et l'analyse des projets de transport**

*Pour les aspects reliés à l'analyse des besoins, comment se comparent les solutions ou les variantes en regard :*

- ✓ des modes de transports moins polluants tels le transport en commun, le transport actif (piétons et cyclistes), le chemin de fer et le transport maritime?
- ✓ de l'amélioration de la complémentarité entre les modes de transport offerts aux personnes?
- ✓ de l'amélioration de la complémentarité entre les modes de transport des marchandises?
- ✓ de l'amélioration ou du renforcement de la diversité dans les choix de modes de transport offerts aux personnes et entre les modes de transport des marchandises?
- ✓ du transfert de la route au rail sur les longues distances?
- ✓ de l'amélioration, du maintien ou de la réduction de la capacité
  - du réseau routier?
  - du réseau de transport en commun?
  - des réseaux pour les déplacements non motorisés?
  - du réseau de chemin de fer?
  - d'autres modes de transport des marchandises?
- ✓ de l'amélioration de la sécurité à un niveau suffisant pour :
  - l'ensemble des usagers et des résidents?
  - les personnes âgées
  - les enfants
  - les personnes à mobilité réduite
  - les piétons et les cyclistes
- ✓ de l'amélioration, à court, moyen et long terme, de la fluidité des déplacements?

*Pour les aspects davantage reliés à la préservation de la qualité de l'environnement, comment se comparent les solutions ou les variantes en regard :*

*Relativement aux conditions de vie :*

- ✓ de la qualité du climat sonore à court, moyen et long termes?
- ✓ de la qualité de l'air à court, moyen et long termes?

- ✓ des GES à court, moyen et long termes
- ✓ des impacts sur la santé publique, relatifs à :
  - la qualité du climat sonore à court, moyen et long termes?
  - la qualité de l'air à court, moyen et long termes?
- ✓ de la qualité et de la quantité de l'eau potable nécessaire à l'approvisionnement public et privé?
- ✓ de la qualité de vie (stress et nuisances liés aux phénomènes de congestion, impacts sur le paysage, isolement physique des quartiers, etc.)?

*Relativement au cadre de vie :*

- ✓ des expropriations?
- ✓ des effets sur l'usage résidentiel et la valeur du patrimoine foncier?
- ✓ à la création d'effets de barrières?
- ✓ de la problématique de la circulation de transit dans les quartiers résidentiels?
- ✓ de l'organisation du territoire traversé?
- ✓ des principales utilisations du territoire (agricole, forestière, résidentielle, récréative, institutionnelle, conservation)?
- ✓ de la préservation des espaces verts et bleus et de la mise en valeur de leur potentiel récréatif?
- ✓ de la conservation des habitats et du maintien de la biodiversité?
- ✓ de la problématique l'étalement urbain?
- ✓ préservation ou de la mise en valeur du potentiel paysager du milieu?
- ✓ préservation ou de la mise en valeur des ressources patrimoniales, architecturales, archéologiques et culturelles?

*Relativement au milieu naturel :*

- ✓ de la préservation des aires et des ressources naturelles
- ✓ du maintien de la biodiversité
- ✓ de la qualité des eaux de surfaces et souterraines?
- ✓ des milieux humides
- ✓ des habitats fauniques?
- ✓ de la préservation des ressources fauniques et floristiques
- ✓ habitats fauniques des espèces menacées ou vulnérables?
- ✓ ressources fauniques et floristiques menacées ou vulnérables?
- ✓ zones sensibles à l'érosion et aux mouvements de terrain?

Pour les aspects davantage reliés à l'amélioration de l'efficacité économique, comment se comparent les solutions ou les variantes en regard :

- ✓ de l'ensemble des coûts économiques, sociaux (incluant la santé) et environnementaux?
- ✓ au degré de précision de l'estimé des coûts afin de comprendre l'importance de l'enjeu économique pour la société enjeux économiques?

- ✓ de l'importance de l'hypothèque économique que représente la solution en regard de la possibilité de financer dans le futur des modes de transports diversifiés, notamment les modes de transport les moins polluants, moins consommateurs d'espace et répondant aux besoins identifiés?
- ✓ de l'utilisation efficace des infrastructures existantes au lieu d'en construire des nouvelles?
- ✓ des effets d'entraînement sur l'étalement urbain et les conséquences économiques de l'étalement urbain sur les finances publiques?
- ✓ de l'amélioration des conditions de vie individuelles et collectives de la population?
- ✓ des impacts économiques locaux pendant la phase de construction?
- ✓ les exigences techniques et économiques concernant l'implantation et l'exploitation du projet, notamment en termes d'importance et de calendrier de réalisation, compte tenu des plans, schémas ou programmes existants?

***Pour les aspects davantage reliés à l'équité, comment se comparent les solutions ou les variantes en regard :***

- ✓ des coûts d'entretien, d'intégration, de réparation qui seront assumés par l'administration locale du territoire traversé?
- ✓ de la répartition des bénéficiaires et ceux subissant les inconvénients :
  - Y a-t-il des groupes qui subissent la majorité des inconvénients?
  - Ces groupes sont-ils favorisés ou défavorisés par rapport aux bénéficiaires?
  - Le projet est-il susceptible d'accroître les inégalités sociales?
- ✓ de la distribution spatiale des impacts (par exemple, l'équité spatiale peut s'étudier par rapport aux quartiers centraux et ceux des banlieues, par rapport aux régions centrales et aux régions éloignées)?
- ✓ de la distribution temporelle des impacts entre les générations?
- ✓ de la capacité des générations futures d'effectuer des choix en terme de déplacements ou en terme d'aménagement du territoire?