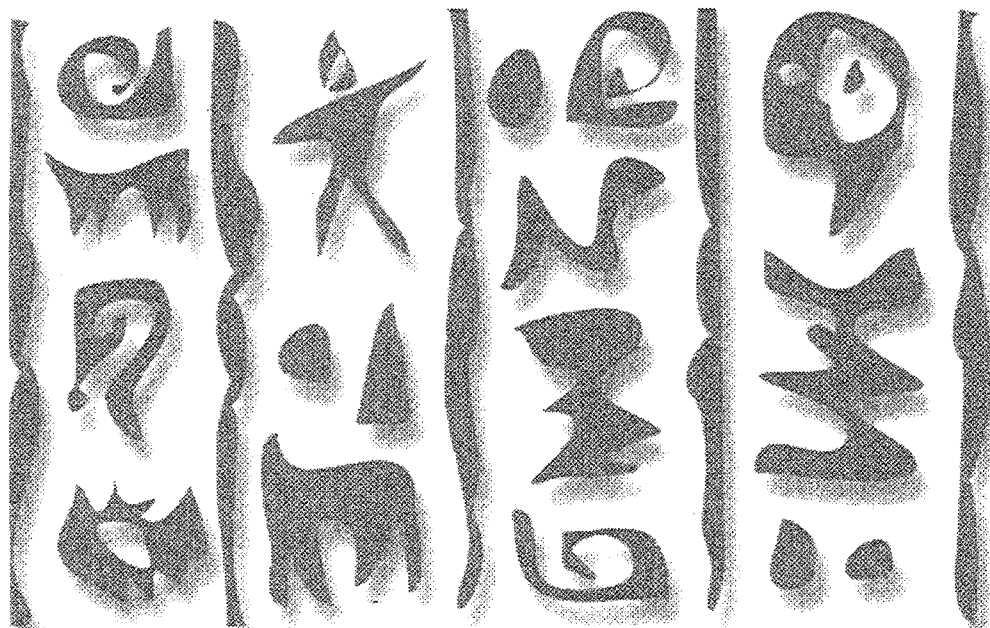


COLLECTION

Notes et RAPPORTS DE RECHERCHE



**GRIR**

G r o u p e  
de recherche  
et d'intervention  
régionales

**La dynamique des acteurs dans le suivi des impacts sociaux : le cas du transport lourd dans le rang Scott (Alma, Qc)**

Gilles Côté

Janvier 2001



Université du Québec à Chicoutimi

**LA DYNAMIQUE DES ACTEURS  
DANS LE SUIVI DES IMPACTS SOCIAUX :  
LE CAS DU TRANSPORT LOURD  
DANS LE RANG SCOTT (ALMA, QC)**



**RÉSULTATS D'UNE ENQUÊTE RÉALISÉE EN 1998**  
**Par : Gilles Côté**

**DANS LE CADRE DE LA MODÉLISATION DU SUIVI DES IMPACTS SOCIAUX  
DU NOUVEAU COMPLEXE INDUSTRIEL D'ALCAN À ALMA**

**GROUPE DE RECHERCHE ET D'INTERVENTION RÉGIONALES  
UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À CHICOUTIMI  
JANVIER 2001**

L'auteur de la photographie de la page couverture  
est Monsieur Steeve Tremblay

Coordination à l'édition : Suzanne Tremblay  
Mise en page finale : Esther Cloutier

© Université du Québec à Chicoutimi

Dépôt légal - 1<sup>er</sup> trimestre 2001  
Bibliothèque nationale du Québec

ISBN : 2-920730-68-1

## TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES.....	iii
LISTE DES FIGURES .....	v
INTRODUCTION.....	1
1. RAPPEL DES FAITS.....	3
1.1 Mise en contexte.....	4
1.2 Étude d'impacts, prévisions et changements .....	8
1.2.1 Prévisions du promoteur dans l'étude d'impacts.....	9
1.2.2 Changement dans les prévisions et impacts non prévus.....	11
1.3 Actions du Comité des résidents du rang Scott et chronologie des événements.....	15
2. ENQUÊTE SUR LES IMPACTS .....	26
2.1 Méthodologie d'enquête .....	26
2.2 Résultats de l'enquête .....	29
2.2.1 Perceptions des résidents exposés directement.....	29
2.2.2 Perceptions des résidents non exposés .....	35
3. DISCUSSION.....	37
3.1 Résultats de l'enquête sur les impacts .....	37
3.3.1 Impacts vécus par les résidents : une question d'exposition aux nuisances .....	37

3.3.2	Risque de polarisation des opinions dans un contexte d'acceptabilité sociale élevée .....	38
3.2	Évaluation des impacts : une étude d'impact incomplète .....	39
3.3	Suivi des impacts de la construction : qui est responsable ? .....	39
3.3.1	Position du promoteur : ce n'est pas nous qui sommes les décideurs.....	40
3.3.2	Ville d'Alma : toutes les solutions ont-elles été considérées? .....	42
3.3.3	Surveillance de la légalité des opérations d'extraction de sable : action tardive du ministère de l'Environnement ?.....	44
3.3.4	Absence du Comité d'aménagement et de suivi environnemental (CASE).....	44
CONCLUSION .....		46
DOCUMENT DE RÉFÉRENCE .....		48
APPENDICE A	QUESTIONNAIRE D'ENTREVUE.....	49
APPENDICE B	SOMMAIRE DES FAITS SAILLANTS PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE .....	53

## LISTE DES FIGURES

Figure 1.1	Localisation du projet.....	6
Figure 1.2	Transport du sable : itinéraires .....	13
Figure 1.3	Rang Scott .....	16
Figure 1.4	Carte des lots .....	23
Figure 2.1	Zones d'échantillonnage .....	28



## INTRODUCTION

**D**ans le cadre du programme multidisciplinaire de recherche sur la modélisation du suivi des impacts sociaux de l'aluminerie d'Alma (1997–2002), une enquête a été réalisée sur la controverse entourant les activités de transport de sable liées à la phase de construction durant l'été 1998. Cette enquête vise à éclairer les faits et à documenter les impacts sociaux et humains vécus par les résidents du rang Scott.

La première partie du rapport est un rappel des principaux faits saillants de l'affaire. En deuxième lieu sont présentés les résultats de l'enquête téléphonique sur les perceptions des personnes touchées par la circulation de véhicules lourds, enquête réalisée auprès des résidents du rang Scott à Alma à l'automne 1998. Enfin, la discussion des résultats porte sur quatre points : la différence de perception des nuisances chez les résidents, la réaction des résidents non exposés et le risque de la polarisation des opinions, les problèmes dans le processus de la planification et du suivi des impacts. En conclusion, nous revenons sur les limites de l'enquête et les renseignements qui découlent de l'analyse du cas à l'étude.



## 1. RAPPEL DES FAITS

Le rappel des faits a été réalisé à partir de trois sources d'information :

- recherche documentaire ;
- entrevues directes auprès de personnes impliquées dans la controverse ;
- observations au sein du *Comité d'aménagement et de suivi environnemental* (CASE).

### *Recherche documentaire*

La recherche documentaire s'appuie sur une revue de presse. Trois journaux régionaux — le *Quotidien*, le *Progrès Dimanche* et le *Lac Saint-Jean* — ont été consultés durant la période comprise entre les mois de mai et d'octobre 1998. Nous avons recensé plus de 15 articles portant sur le transport du sable dans le rang Scott entre le 26 juin et le 26 septembre 1998. De plus, des procès-verbaux des séances du conseil municipal de Ville d'Alma (novembre 1997 et octobre 1998) et les certificats d'autorisation (1995 à 1998) ont été consultés.

### *Entrevues*

Nous avons réalisé des entrevues auprès de quatre personnes impliquées directement dans les événements : des représentants du promoteur Alcan, de Ville d'Alma et du Comité des résidents du rang Scott. Il s'agissait d'entrevues non dirigées dont certaines ont été enregistrées. Elles visaient à établir les faits et à recueillir les perceptions.

### *Observations au sein du Comité d'aménagement et de suivi environnemental (CASE)*

Nous siégeons à titre d'observateur lors des réunions du *Comité d'aménagement et de suivi environnemental (CASE)*. De plus, nous avons accès aux comptes rendus des réunions et à tous les documents diffusés auprès des membres du comité.

#### **1.1 Mise en contexte**

##### *Modernisation des installations d'Alcan au Saguenay—Lac Saint-Jean*

Depuis 1944, la Société Alcan Aluminium Ltée exploite une usine d'électrolyse destinée à la production d'aluminium de première fusion à Isle-Maligne (Alma, Québec). Dans le cadre du programme de modernisation de ses installations annoncé au début des années 70, l'entreprise envisageait de remplacer l'usine Isle-Maligne. Mais le projet mis sur la table au début de la décennie 80 a été abandonné temporairement en 1991. En 1996, des études préliminaires ont relancé le projet. Le site choisi pour accueillir le complexe industriel se trouve dans la partie centrale de l'Île d'Alma sur des terrains propriétés d'Alcan. (voir carte, figure 1.1)

##### *Un projet préparé de longue date par Ville d'Alma*

Ville d'Alma a entrepris des actions de longue date pour favoriser la réalisation du projet de remplacement de l'usine d'Isle-Maligne. Dès 1984, la ville demandait à la *Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ)* l'exclusion d'une partie importante de l'Île d'Alma de la zone agricole permanente pour accueillir à cet endroit des projets dans le secteur de l'industrie lourde. En 1988, elle modifiait le plan d'urbanisme et adoptait la réglementation de zonage pour permettre les activités industrielles lourdes. La même année,

le service d'urbanisme publiait un document qui identifiait le territoire disponible pour recevoir des projets industriels et les services offerts aux futurs investisseurs. Parmi les mesures envisagées, on retrouvait l'aménagement d'une voie de contournement pour faciliter le transport de l'aluminium en fusion.

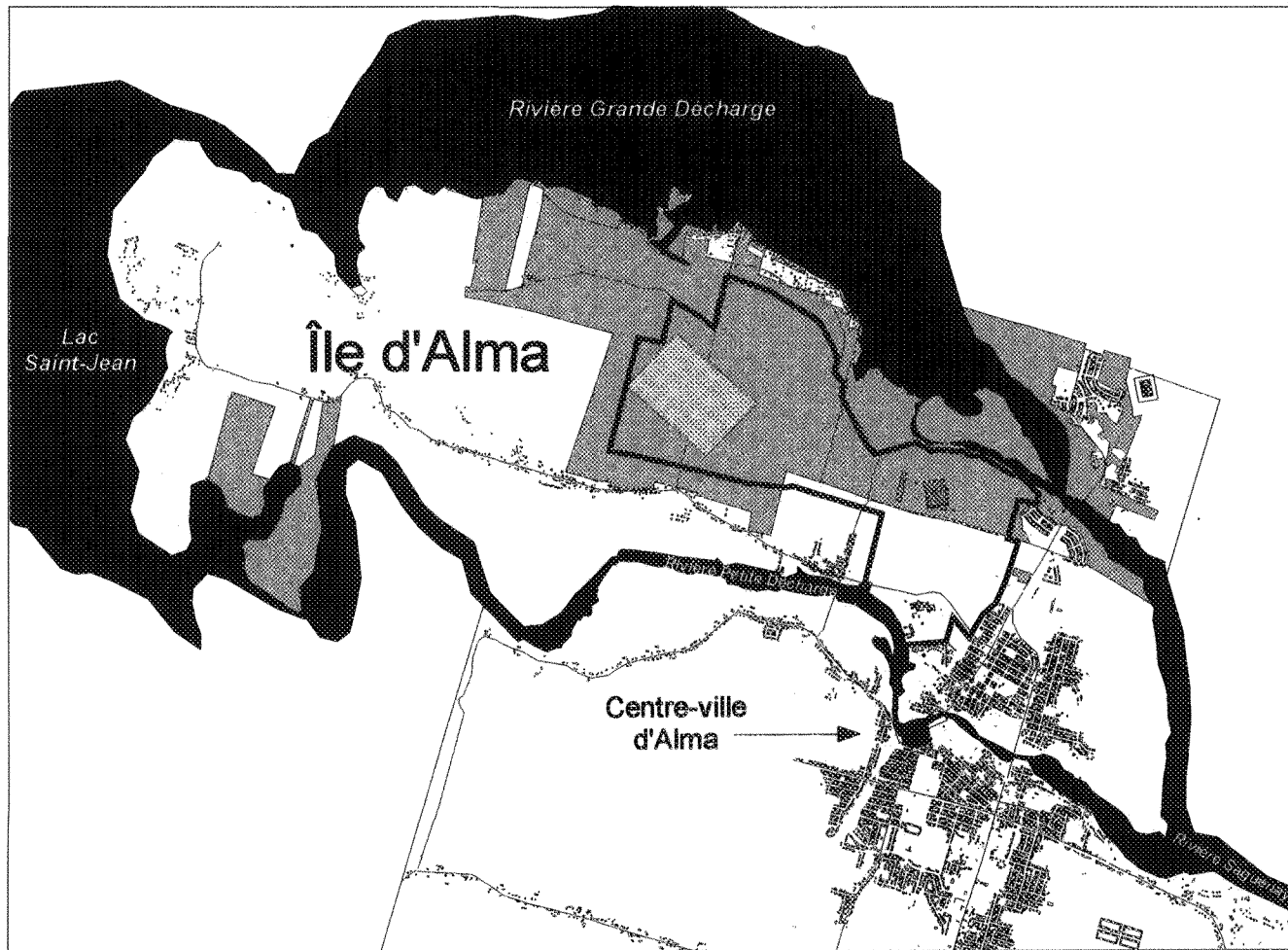
De plus, elle créa le *Comité sociopolitique*. Ce comité est composé de différents acteurs politiques, économiques, institutionnels et associatifs dont le mandat général consiste à assurer une « veille stratégique », dont la construction du nouveau complexe industriel d'Alcan. Enfin, en mars 1998, de façon presque concomitante à l'annonce publique du projet, le conseil municipal de Ville d'Alma créait le *Comité d'aménagement et de suivi environnemental* (CASE). Ce comité, composé de 12 personnes — des résidents de secteurs limitrophes au complexe industriel, de simples citoyens (2), des représentants du secteur agricole (1) et du milieu récréotouristique (1), des élus municipaux (2), des représentants de Ville d'Alma (2) et des représentants d'organismes à vocation environnementale à l'échelle régionale (2) — a pour mandat, notamment, de contribuer à minimiser les impacts négatifs des travaux de construction et de proposer, le cas échéant, les mesures d'atténuation des impacts qui pourraient être requises (résolution 109-06-98).

#### *Acceptabilité sociale élevée du projet*

Sous réserve des préoccupations exprimées par les participants aux deux consultations tenues sur le projet, notamment en ce qui concerne la maximisation des retombées économiques à l'échelle locale et régionale ainsi que la minimisation des nuisances dans les secteurs situés en périphérie immédiate du site, le projet a reçu un accueil favorable de la population almatoise.

Figure 1.1

# Localisation du projet



- Usine Isle Maligne
- Complexe industriel
- Propriétés d'Alcan
- Secteur industriel



Les retombées économiques anticipées dans l'étude d'impact du promoteur sont une des principales raisons de cette acceptabilité sociale :

- retombées économiques directes liés à la construction (250 à 300 millions de dollars à la fin de l'année 1999) ;
- maintien des 425 emplois de l'usine Isle-Maligne ;
- création de 275 nouveaux emplois ;
- retombées fiscales de plus de six millions de dollars par année pour la municipalité d'Alma.

Le complexe industriel d'Alcan a une importance relative déterminante dans l'économie locale. Les 700 emplois représentent près de 30 % des emplois du secteur manufacturier dans la Municipalité régionale de comté (MRC) Lac-Saint-Jean-Est<sup>1</sup>, ce à quoi il faut ajouter les retombées économiques sur le secteur des services : services aux entreprises et services aux particuliers.

Dans une enquête réalisée au printemps 1998 sur la qualité de vie des citoyens à Alma (Dubois, 1999), la majorité des répondants (69 %) affirmaient que la nouvelle aluminerie améliorera leur qualité de vie. De plus, à une question portant sur l'évolution de la situation actuelle, 91 % des répondants considéraient que l'économie va s'améliorer<sup>2</sup>. Mentionnons, à cet égard, que les répondants jugeaient que la faiblesse de l'économie (15 %) et le manque d'emploi (39 %) affectaient négativement la qualité de vie (Dubois 1999 : 28 et ss)<sup>3</sup>.

#### *Localisation du site*

À la fin de 1996, le promoteur dévoilait les détails de son projet. Le site retenu est situé à l'extrémité ouest de la zone industrielle (voir carte, figure 1.1) qui couvre la moitié est de l'île d'Alma sur une superficie de 419 hectares. Le site se trouve à une distance de 4 kilomè-

tres du centre-Ville d'Alma, de 2,5 kilomètres de l'ancienne usine Isle-Maligne et de quelques centaines de mètres de zones touristique et résidentielle.

### *Consultations publiques sur le projet*

Au même moment, Alcan réalisait une consultation auprès de plus de 2 181 personnes. Parmi celles-ci, il y avait des personnes résidant à proximité du site du futur complexe industriel ainsi que des organismes et des groupes d'intérêt œuvrant dans différents domaines à l'échelle locale et régionale.

Par la suite, à l'été 1997, le projet fut présenté à l'ensemble de la population lors de l'audience publique tenue par le *Bureau d'audiences publiques sur l'environnement* (BAPE) dans le cadre de l'application de la *Procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* (PÉEIE). Il s'agissait du premier projet industriel à être soumis à la PÉEIE.

## **1.2 Étude d'impacts, prévisions et changements**

L'étude d'impact sur l'environnement réalisée par la firme SNC-Lavalin, a été publiée en avril 1997. Celle-ci comporte certaines prévisions concernant les sources d'approvisionnement en matériaux de remblai, l'augmentation de la circulation de véhicules lourds et son impact sur le niveau du bruit ambiant et la qualité de l'air.

### ***1.2.1 Prévisions du promoteur dans l'étude d'impacts***

#### *Besoins en matériaux de remblayage*

La quantité de matériaux de remblai nécessaire à la construction du complexe industriel d'Alcan à Alma n'est pas spécifiée dans l'étude d'impact. Cependant, les études d'ingénierie préliminaire réalisées par le promoteur prévoient l'importation sur le site d'une quantité approximative de 500 000 tonnes de sable (entrevue 13/04/00). Cette information n'a pas été annoncée publiquement, mais a été l'objet d'échanges avec Ville d'Alma.

#### *Sources d'approvisionnement en sable*

L'étude d'impact révèle la présence de 11 sablières, gravières et carrières de petite envergure répondant aux besoins ponctuels d'entrepreneurs locaux et d'Alcan dans la zone d'étude<sup>4</sup>. Cependant, l'étude ne précise pas la qualité ou la quantité des matériaux disponibles que chaque site comporte. De plus, l'étude se limite aux sites localisés sur le territoire de la municipalité d'Alma (Alcan, 1997 : 3.67).

#### *Infrastructure routière : circulation*

L'impact de la circulation des véhicules lourds sur les infrastructures routières a été étudié à la section 4.3.7.1 de l'étude d'impact. L'évaluation des impacts du transport lourd sur la circulation routière porte sur la route 169 — voie de circulation principale qui traverse la ville sur l'axe est-ouest — et l'intersection de la rue des Pins et du Pont Nord (rte 169) à Alma où l'on prévoit une augmentation de 6 % à 11 % de l'achalandage. De plus, le promoteur évalue à 125 le nombre de camions devant circuler quotidiennement sur une

période de trois mois pour acheminer les matériaux nécessaires à la construction de la route d'accès au chantier et le terrassement pour la voie ferrée (Alcan, 1997 : 4.65 et ss).

#### *Bruit de la construction*

L'impact sur l'environnement sonore généré par la circulation de véhicules lourds sur le chemin d'accès à l'usine et sur le réseau routier local a également été étudié à la section 4.1.4.3 de l'étude d'impact. L'importance de l'impact prévu est évaluée à « faible ». Les résidences les plus rapprochées du rang Melançon et du chemin de la Dam-en-Terre seraient les plus touchées (voir carte figure 1.2). L'étude prévoit, comme mesures d'atténuation, l'utilisation d'équipement en bonne condition, l'aménagement d'une levée acoustique autour de l'usine dès que possible, la planification des activités bruyantes le jour seulement, l'interdiction d'exécuter des travaux de construction la nuit à moins de 200 m d'une résidence.

#### *Impact du projet sur la qualité de l'air lors de la construction*

Enfin, les impacts de la circulation de véhicules et les travaux de terrassement sur la qualité de l'air ont été étudiés à la section 4.1.1.1 de l'étude d'impact. Le promoteur évalue que durant la période de construction, temporairement, la circulation sur les routes d'accès et les travaux de terrassement soulèveront des poussières, surtout durant la période sèche de l'été. L'importance de l'impact prévu n'est pas évaluée mais on suggère, comme mesure d'atténuation, l'utilisation d'abats poussières et le pavage de la route d'accès au chantier le plus rapidement possible.

### ***1.2.2 Changement dans les prévisions et impacts non prévus***

Le premier élément dont il sera question dans la présente section concerne la révision à la hausse des besoins en matériaux de remblayage. Le deuxième concerne l'augmentation de la circulation de véhicules lourds sur le rang Scott résultant de l'approvisionnement en sable d'un fournisseur unique.

#### *Besoins en matériaux de remblayage*

Les besoins en matériaux de remblayage, et plus spécifiquement en ce qui concerne le sable, ont été révisés à la hausse à trois reprises après le début des travaux : une première fois après le début des travaux en mars 1998 à 900 000 tonnes, une deuxième fois vers la fin du printemps 1998 à 1,2 million de tonnes et finalement au milieu de 1999 à 1,5 million de tonnes. Le promoteur explique ces augmentations d'abord et avant tout par le fait que, dans la planification originale, les travaux devaient commencer plus tôt, c'est-à-dire à la fin de l'automne 1997 (entrevue 13/04/00). Les travaux d'excavation n'ayant commencé qu'au printemps 1998, en période de dégel, le site était imbibé d'eau et le *till* qu'on prévoyait recycler en matériaux de remblai s'est avéré inutilisable en raison de son contenu trop élevé en eau (CASE, 16/07/98). De plus, les caractéristiques pédologiques seraient également un facteur contributeur à cette augmentation. Dans l'étude d'impact, il est fait mention de forages et d'évaluation géotechniques réalisés en 1973, 1974, 1975 et 1989 qui démontrent que le secteur retenu pour la construction de l'usine est constitué de *till* ne requérant que des travaux de terrassement mineurs (Alcan, 1997 : 3.8). Toutefois, les travaux d'excavation du site révélèrent la présence de nombreuses poches d'argile requérant l'utilisation d'une quantité plus grande de matériaux de remblai que celle anticipée.

Afin de répondre à ses besoins, le promoteur remet en activité une carrière située sur ses propriétés, à proximité du site du complexe industriel. Cependant, il fallut importer des matériaux de remblai de l'extérieur du site, dont du sable.

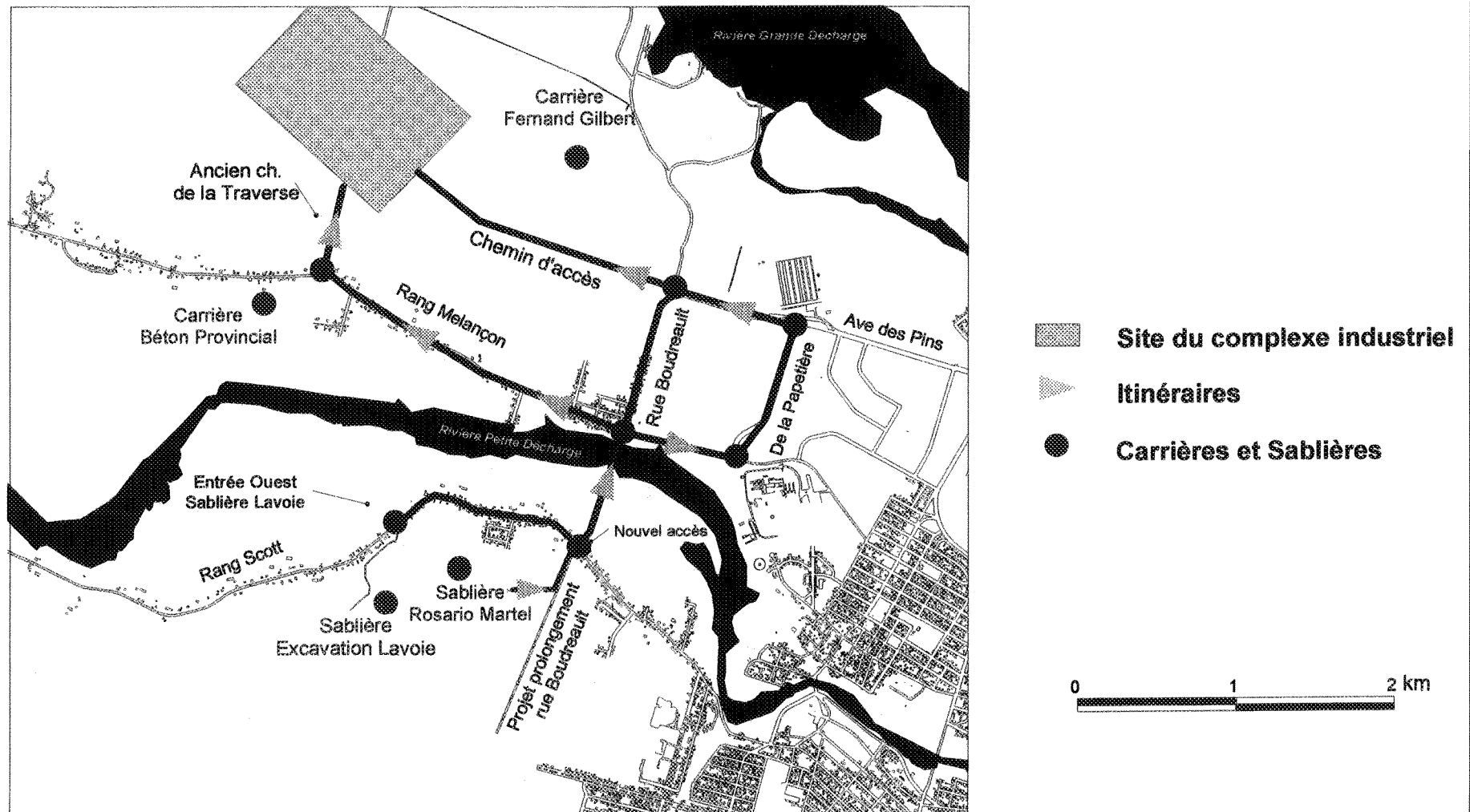
### *Processus d'appel d'offres et identification des sources d'approvisionnement*

L'approvisionnement ne relevait pas directement du promoteur Alcan mais plutôt des entrepreneurs chargés de faire les travaux d'excavation et de préparation du site. Dans le processus d'appel d'offres qui commença en mars 1998, les entrepreneurs soumissionnaires devaient identifier trois sources d'approvisionnement dûment autorisées par les instances gouvernementales. Les contrats qui liaient le promoteur aux entrepreneurs prévoyaient une rémunération différente selon l'éloignement des sources d'approvisionnement proposées. Dans l'éventualité où les sources locales s'avéreraient insuffisantes, le promoteur pouvait autoriser les entrepreneurs à s'approvisionner plus loin (CASE, 27/08/98).

En mai 1998, lors d'une réunion de *Comité d'aménagement et de suivi environnemental* (CASE) de Ville d'Alma, un représentant du promoteur déclara qu'il y avait trois sites autorisés sur le territoire de la municipalité d'Alma pouvant approvisionner le site en matériaux de remblayage :

- une carrière sablière située sur le boul. Auger ;
- la carrière sablière de Béton Provincial située dans le rang Melançon ;
- la sablière de Terrassement Lavoie située dans le rang Scott (CASE, 14/05/98) (voir figure 1.2).

# Transport du sable Itinéraires



Cependant, en juillet 1998, le promoteur réalisa que le sable des sites du boul. Auger et du rang Melançon était inutilisable (CASE, 16/07/98). La seule sablière pouvant répondre aux besoins du chantier à cet égard était celle de Terrassement Lavoie. Entre avril et août 1998, le promoteur estima qu'une quantité de sable variant entre 500 000 et 700 000 tonnes a été transportée sur le site du futur complexe industriel. Le sable transporté durant cette période provenait, dans une proportion de plus de 90 %, de la sablière de Terrassement Lavoie et a transité par le rang Scott (CASE, 27/08/98).

#### *Description des lieux et source de l'impact*

Les camions utilisés pour acheminer le sable au chantier de construction sont du type « camions à bennes basculantes » à 10 roues. Ces camions pèsent approximativement 10 000 kilogrammes et possèdent une capacité de charge de 17 000 kilogrammes, pour un poids total chargé de 27 000 kilogrammes. Comme il en sera question dans la section suivante, l'intensité de la circulation de ces véhicules dans le rang Scott a atteint le rythme d'un passage à toutes les 30 secondes, entraînant de nombreuses nuisances : bruit, poussières de sable, vibration, odeurs de gaz d'échappement, etc.

Le rang Scott relie le centre-ville d'Alma à l'est au chemin du Lac à l'ouest. Toutefois, le secteur ouest de Scott entre la rue Boudreault et le chemin du Lac ne dessert que la circulation locale constituée presque exclusivement des véhicules automobiles des résidents. Outre la sablière de Terrassement Lavoie et quelques exploitations agricoles, il n'y a pas d'activité commerciale dans ce secteur.

Le segment du rang Scott où s'effectuait le transport du sable se situe dans le secteur ouest, entre la rue Boudreault et l'entrée de la sablière de Terrassement Lavoie, et s'étend sur une distance d'un peu plus d'un kilomètre. L'itinéraire suivi pour acheminer le sable au chantier de construction consistait à emprunter le rang Scott jusqu'à la rue Boudreault et à enjambrer

le pont Saint-Georges jusqu'au rang Melançon. De là, les camionneurs utilisaient plusieurs trajets selon leur destination sur le chantier de construction :

- vers le parc industriel, jusqu'à la rue de la Papetière jusqu'à des Pins ;
- vers l'ouest jusqu'au chemin de la Traverse ou jusqu'à une petite route d'accès privée menant au site ;
- vers des Pins par Boudreault (voir la carte, figure 2.1).

Ce segment du rang Scott est localisé dans un quartier résidentiel. On y dénombre 57 maisons de type unifamilial le long de cette route. La majorité des maisons est localisée sur le bord de la route à une distance moyenne de sept à dix mètres. À cet endroit, la route ne comporte aucun accotement, ni trottoir. Les propriétés s'arrêtent là où commence la chaussée (voir photographie, figure 1.3).

### **1.3 Action du Comité des résidents du rang Scott et chronologie des événements**

#### *Création d'un comité*

Au mois de novembre 1997, le conseiller du secteur, Jean-Luc Maltais, annonçait, lors d'une rencontre publique convoquée par un groupe de résidents du rang Scott, que la construction du complexe industriel d'Alcan nécessiterait l'utilisation de plus de 900 000 tonnes de sable, que ce sable proviendrait de la sablière de Terrassement Lavoie et qu'il transiterait par le rang Scott.

Les personnes présentes à la réunion décidèrent de former un comité pour les représenter et porter leurs préoccupations aux autorités publiques et au promoteur. Le *Comité des résidents du rang Scott* (ci-après nommé « le Comité des résidents ») était composé de sept personnes avec, comme président, monsieur Robin Maltais.

**Figure 1.3**  
**Rang Scott**



*Premières démarches du comité auprès de la municipalité*

Le 1<sup>er</sup> décembre 1997, lors de la séance régulière du conseil municipal de Ville d'Alma, Robin Maltais déposait, au nom du Comité des résidents, une pétition comprenant 200 signataires. Le comité s'opposait au transport lourd dans le rang Scott. Il questionnait notamment :

- la capacité du rang Scott à accueillir un fort volume de camions lourds ;
- Ville d'Alma au sujet des études préalables ;
- qui ferait le suivi de l'exploitation d'une sablière, etc.

Quelques jours plus tard, dans une conversation avec Robin Maltais, Jean-Maurice Harvey, maire de Ville d'Alma, évoquait le projet prévu de construire une voie de contournement dans le prolongement de la rue Boudreault. Cette voie donnerait un accès direct à la sablière de Terrassement Lavoie sans avoir à passer par le rang Scott. Le prolongement de la rue Boudreault, du rang Scott jusqu'au boulevard Auger (phase 1), et de là jusqu'au chemin du Lac (phase 2), était prévu depuis 1986 au schéma d'aménagement de la MRC Lac-Saint-Jean-Est. Cette voie de contournement devait faciliter le transport du métal en fusion vers Jonquière dans la perspective de la construction du complexe industriel d'Alcan. Toutefois, comme l'évoquera le maire dans une déclaration rapportée dans l'édition du 26 juin 1998 du journal *Le Quotidien*, la réalisation de ce projet prend du temps ; il faut conclure des ententes avec les propriétaires des lots concernés et faire une demande d'amendement au zonage à la *Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ)*.

Durant les mois de janvier et de février 1998, Robin Maltais communiqua avec le maire Harvey qui lui confirma que le dossier cheminait. En mars 1998, les représentants du Comité des résidents rencontrèrent le responsable de l'aménagement et de l'urbanisme, M. Jean-Claude Lusinchi, qui confirma l'intention de la Ville de réaliser le projet de voie de contournement. Il annonça également l'ouverture d'une deuxième sablière à côté de celle exploitée par Terrassement Lavoie dans le rang Scott.

#### *Début des travaux de construction et activités de transport dans le rang Scott*

Les activités de transport de sable dans le rang Scott vers le site de construction commencèrent au courant du mois d'avril 1998 et augmentèrent progressivement pour atteindre des sommets durant les mois de juin et de juillet. Au courant du mois de juin, un représentant du Comité des résidents du rang Scott estima entre 450 à 500 le nombre de camions chargés (ou 900 à 1 000 passages aller-retour) circulant quotidiennement dans le

rang Scott entre 5 h et 17 h, du lundi au samedi inclusivement (*Le Quotidien*, 26/06/98). Cela signifiait 75 passages aller-retour à l'heure ou un camion à toutes les 45 secondes.

#### *Discussions entre le comité et les autorités publiques*

Au courant du mois de juin 1998, des rencontres furent tenues par Ville d'Alma avec les résidents du rang Scott, le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement. À la suite de ces rencontres, trois mesures furent alors adoptées par Ville d'Alma :

- l'installation de signalisation dans le rang Scott fixant la vitesse maximum à 50 km/h ;
- l'adoption d'un nouvel horaire limitant les activités de transport du lundi au vendredi inclusivement et de 7 h à 18 h ;
- le prolongement de la bande asphaltée sur la bas côté de la route afin de réduire le soulèvement de la poussière.

Le 11 juin, Terrassement Lavoie fit une demande pour l'agrandissement de sa sablière au ministère de l'Environnement.

#### *Manifestation des résidents sur la voie publique*

Le 25 juin 1998, une cinquantaine de résidents du rang Scott manifestèrent sur le bord de la route pour sensibiliser les élus au transport lourd dans leur rue. Selon Robin Maltais et Jean Lemieux du Comité des résidents, et dont les paroles sont rapportées dans l'édition du 26 juin 1998 du journal *Le Quotidien* :

Non seulement le va-et-vient de ces fardières (il en passe un à toutes les 45 à 60 secondes) provoque des bruits, des vibrations, de la poussière et des odeurs de diesel,

mais nous sommes profondément inquiets pour notre sécurité et particulièrement celle de nos enfants. (*Le Quotidien*, 26/06/98 : 3)

De plus, ces derniers rappellent que les élus municipaux sont au courant du problème depuis novembre 1997 et qu'ils auraient eu amplement le temps d'agir : « Malheureusement, pour toutes sortes de raisons, ils ont choisi de ne rien faire et ont laissé la situation se détériorer jusqu'à un point que nous jugeons intolérable » (*Le Quotidien*, 26/06/98 : 3).

Enfin, les représentants du Comité des résidents du rang Scott révélèrent que Terrassement Lavoie exploitait sa sablière en contravention avec les conditions contenues dans les certificats d'autorisation qu'il détient du ministère de l'Environnement. La quantité maximum d'extraction prévue aux certificats d'autorisation détenus par ce dernier et datés respectivement des 8 et 9 mars 1995 était de 17 000 tonnes de sable par année en raison de quatre camions chargés (ou 8 passages aller-retour) à l'heure (ME, 1995).

À la suite des constatations des citoyens, le maire d'Alma faisait les commentaires suivants :

- les élus appuient les revendications des résidents de Scott et promettent l'annonce d'une solution dans les quinze jours ;
- une décision concernant le prolongement de la rue Boudreault, du rang Scott au boulevard Auger Ouest (phase 1) a été prise ; les travaux relatifs à la réalisation de la phase 1 devraient débuter à l'été 1999 ;
- la réalisation du projet de voie de contournement est longue en raison des autorisations devant être demandées auprès des différents ministères et agences gouvernementales<sup>5</sup> ;
- la réalisation d'une voie d'accès directe reliant la voie de contournement à la sablière située en retrait de la route comporte également des délais en raison des autorisations

devant être obtenues auprès des propriétaires des lots concernés et de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) ;

- l'ouverture d'autres sablières dans le secteur du rang Melançon et du chantier constituerait une alternative, mais les autorités municipales attendent un avis juridique à cet effet (*Le Quotidien*, 26/06/98 : 3).

Quant au promoteur Alcan, son représentant confirme que la situation actuelle durera encore un an, un an et demi parce que les besoins du chantier sont de 1,2 million de tonnes de sable.

*Annonce de l'ouverture d'une deuxième source d'approvisionnement de sable*

Le 30 juin 1998, les élus de Ville d'Alma rencontraient les représentants du Comité des résidents pour leur annoncer que les terrains d'un agriculteur du rang Melançon, à proximité du site, pourraient être utilisés pour l'extraction d'une quantité importante de sable (300 000 tonnes approx.) afin de diminuer la quantité provenant du rang Scott.

Le 3 juillet 1998, les propos de Jean Lemieux et Robin Maltais, du Comité des résidents du rang Scott, sont rapportés dans le journal *Le Quotidien* :

- ils déclarent que le projet d'extraction envisagé dans le rang Melançon (Ferme Fradette) ne règlera pas le problème ; de plus, le propriétaire de la sablière Lavoie dans le rang Scott sera encore moins intéressé à construire un accès privé ;
- ils se demandent pourquoi la municipalité et les ministères impliquées n'interviennent pas pour faire respecter la réglementation ;

- ils affirment que la diminution de la limite de vitesse à 50 km/h (par rapport à 70km/h) et l'établissement d'une plage horaire limitant le transport lourd (lundi au vendredi de 7 h à 18 h) à la fin du moins de juin a eu pour effet d'augmenter la fréquence des passages de camion ; un représentant du Comité des résidents du rang Scott estime à 650 le nombre de camions chargés (ou 1 300 passages allers-retours) circulant quotidiennement. Cela signifie 118 passages de camion à l'heure ou un camion toutes les 30 secondes.

Le 6 juillet 1998, Robin Maltais se présenta une deuxième fois à la séance régulière du conseil municipal de Ville d'Alma et demanda :

- pourquoi Ville d'Alma n'avait pas procédé à la construction de la voie de contournement alors qu'elle était au courant du dossier depuis décembre 1997 ;
- si Ville d'Alma était au courant de la quantité de sable prélevée dans la sablière exploitée par Terrassement Lavoie ;
- que Ville d'Alma exige du ministère de l'Environnement qu'il vérifie la quantité de sable prélevée dans la sablière exploitée par Terrassement Lavoie ;
- que Ville d'Alma mandate son procureur pour faire respecter son règlement sur les nuisances sur la rue Scott (Ville d'Alma, Procès-verbal, 06/01/1998).

*Annonce de la construction d'un chemin d'accès privé à la sablière*

Le 8 juillet 1998, une entente de principe intervenait entre les *Entreprises Rosario Martel Ltée* d'Alma, Les *Excavations Larouche* de Delisle et *Terrassement Lavoie* d'Alma pour construire et utiliser un chemin d'accès privé, indépendant du rang Scott et pour exploiter les sablières se trouvant à cet endroit (*Le Quotidien*, 01/08/98). La réalisation de ce projet

nécessitait d'obtenir la permission des propriétaires des lots sur lesquels devait passer la voie d'accès, dont ceux du lot 24 qui exigeaient en contrepartie l'autorisation d'ouvrir une sablière sur leur propriété (voir figure 1.4). Le lot 24 étant situé en territoire agricole au sens de la *Loi sur la protection du territoire agricole*, le propriétaire du lot 24 s'adressa à la CPTAQ afin d'obtenir l'autorisation d'utiliser ses terre à des fins autres que l'agriculture. Un amendement au zonage municipal dut également être effectué. Le 6 juillet, soit deux jours plus tôt, le conseil municipal avait adopté une résolution concernant le premier projet d'amendement au zonage du lot 24 de façon à autoriser et régir le prélèvement de sable ou de gravier (nous reviendrons en détail sur cet amendement au paragraphe suivant). De plus, le conseil s'était engagé par résolution à exiger des entrepreneurs d'utiliser le chemin d'accès privé dans l'éventualité de sa construction.

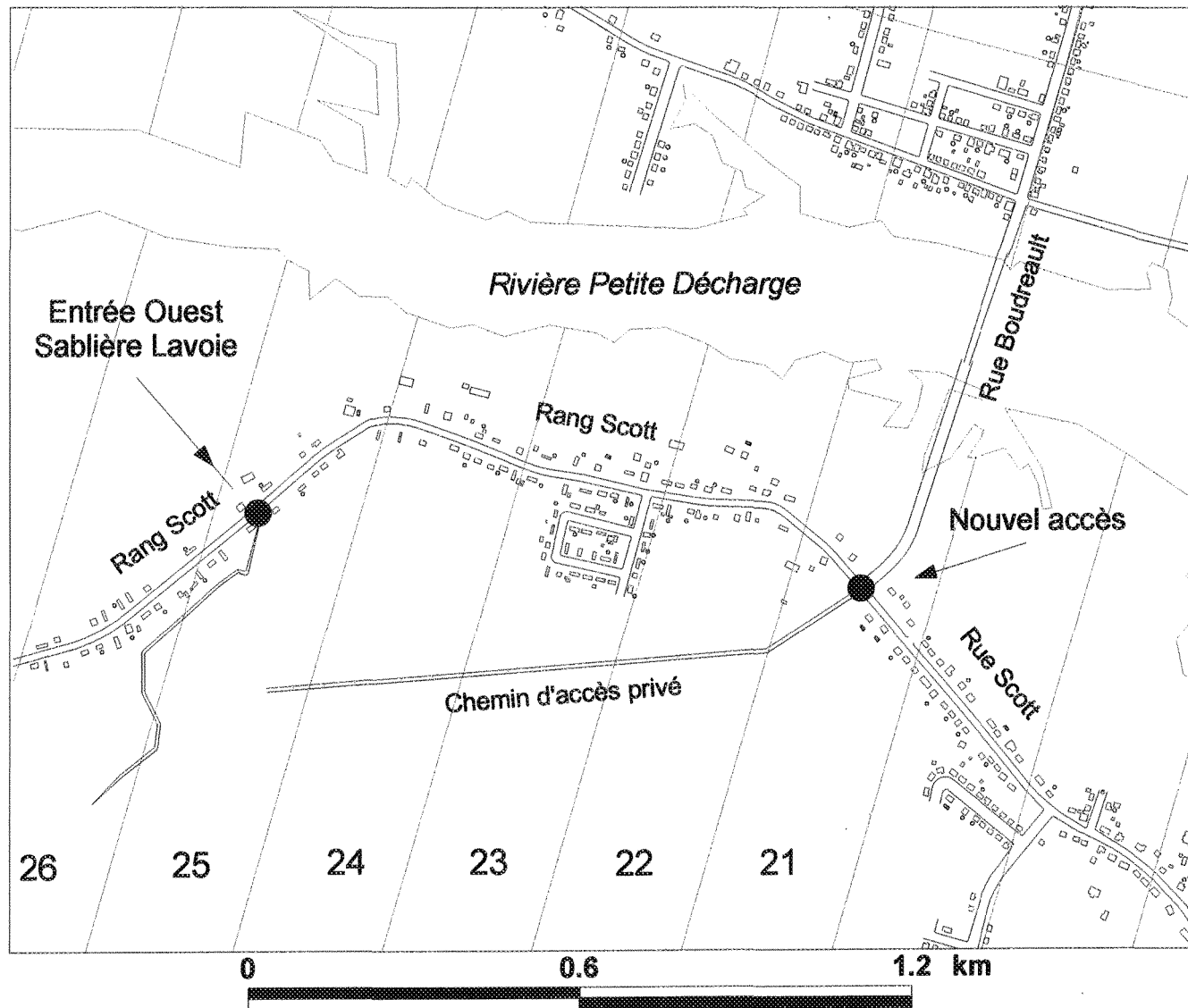
Le lendemain, soit le 9 juillet, lors d'une séance spéciale, le conseil municipal de Ville d'Alma adopta une résolution d'appui à la demande des propriétaires du lot 24. Lors de la période des questions réservée aux citoyens, Robin Maltais s'opposa à la réalisation du chemin d'accès privé tant que l'entrée de la sablière de Terrassement Lavoie, située dans le rang Scott Ouest, ne serait pas fermée et réitéra l'opposition du Comité des résidents au transport lourd dans leur rue. Les demandes du Comité des résidents furent réitérées à la séance spéciale du conseil municipal du 20 juillet.

#### *Ministère de l'Environnement : menace d'un recours en injonction*

Le 25 juillet 1998, le ministère de l'Environnement (ME) émit un avis d'infraction à Terrassement Lavoie pour contravention aux dispositions des certificats d'autorisation des 8 et 9 mars 1995.

Figure 1.4

# Carte des lots



~ Lots

Trois jours plus tard, un groupe de résidents du rang Scott manifestaient devant les bureaux d'Alcan et du ME à Jonquière. Bernard Lapointe du ME déclara : « Il est clair que la compagnie [Terrassement Lavoie] dépasse les autorisations, et que, présentement, nous ne pouvons recommander l'émission d'un permis car la circulation est trop dense » (*Le Quotidien*, 29/07/98 : 3).

Toutefois, ce dernier ne précisait pas le moment exact où une action légale pourrait être entreprise. Jean-Paul Carrier, chef du service environnement au même ministère, déclara quant à lui, qu'avant d'entreprendre des procédures légales contre Terrassement Lavoie, le ME examinerait diverses possibilités qui permettraient de régulariser la situation : « [...] nous avons reçu de nouvelles propositions de l'entreprise et nous sommes actuellement en pourparlers » (*Le Quotidien*, 29/07/98 : 3).

Dans une déclaration rapportée dans la même édition du *Quotidien*, la représentante d'Alcan, Margot Tapp, déclinait toute responsabilité directe du promoteur dans cette affaire en rappelant que les travaux d'excavation relevaient d'entrepreneurs indépendants, et que c'étaient ces derniers qui avaient engagé des sous-traitants comme Terrassement Lavoie. « Nous sommes préoccupés par la situation mais nous ne pouvons agir seul. Nous n'avons pas juridiction sur tous les éléments. Nous sommes disposés à collaborer avec les autres intervenants concernés s'ils trouvent une solution » (*Le Quotidien*, 29/07/98 : 3).

Par la suite, le contentieux du ministère de l'Environnement considéra la possibilité de demander une injonction pour faire respecter les conditions des certificats des 8 et 9 mars 1995 par Terrassement Lavoie. Une telle possibilité fut évoquée par Josée Tremblay, directrice adjointe au cabinet du ministre de l'Environnement (*Le Quotidien*, 01/08/98) et par Carolyne Drouin, attachée de presse du ministre (*Le Quotidien*, 05/08/98).

Le 2 août, le conseil municipal adopta l'amendement au zonage autorisant l'exploitation d'une sablière sur le lot 24.

Le 7 août, Terrassement Lavoie compléta sa demande d'agrandissement de sa sablière au ministère de l'Environnement (production des documents relatifs à la demande du 11 juin) qui, du coup, renonça au recours à l'injonction.

*Émission d'un nouveau certificat d'autorisation à Terrassement Lavoie*

Le 13 août, le ME émit un nouveau certificat d'autorisation à Terrassement Lavoie. Le certificat portait sur les lots 26a et 26b, rang 9, canton Signay à Alma et était valable jusqu'au 30 juin 1999. Parmi les conditions imposées à l'entreprise, notons :

- l'obligation de limiter le rythme d'extraction à un maximum de 20 camions chargés à l'heure (ou 40 passages de camion à l'heure), et cela pour une période ne dépassant pas le 1<sup>er</sup> octobre 1998, date limite pour la mise en service d'une voie d'accès directe dans le prolongement de la rue Boudreault ;
- la limitation des heures d'exploitation à la plage horaire suivante : de 7 heures du matin à minuit et de minuit et demi à 17 heures (MEF, 1998b).

Ce nouveau certificat d'autorisation fut émis au moment où le nombre de passages de camion avait déjà commencé à diminuer. Les entrepreneurs avaient identifié d'autres sources d'approvisionnement à l'extérieur des limites d'Alma. Le 11 août 1998, le Comité des résidents estimait ce nombre entre 42 et 55 passages de camion à l'heure.

Le 27 août, lors de la réunion du *Comité d'aménagement et de suivi environnemental* (CASE), un représentant du promoteur indiquait que depuis la délivrance du nouveau certificat d'autorisation à Terrassement Lavoie, les entrepreneurs s'approvisionnaient en partie à l'extérieur du territoire de Ville d'Alma, soit à Saint-Nazaire et à Saint-Charles de Bourget. Ce dernier précisait que l'approvisionnement à l'extérieur du territoire de Ville

d'Alma entraînait une augmentation de coût de 50 % et faisait le souhait que de nouvelles sources d'approvisionnement locales soient disponibles.

Le 21 septembre, les démarches entreprises au début du mois de juillet pour amender le zonage du lot 24 aboutissaient avec la décision de la CPTAQ. L'entente de principe entre les membres du consortium fut formalisée et les travaux de la voie d'accès commencèrent quelques jours plus tard, mettant ainsi fin à la controverse entourant le transport intensif de sable dans le rang Scott. Le transport du sable à partir du rang Scott reprit à la fin d'octobre 1998, mais cette fois en utilisant la voie de d'accès privée (voir figure 1.4).

Dans la prochaine section nous présenterons les résultats de l'enquête téléphonique réalisée à l'automne 1998 auprès de certains résidents du rang Scott concernant la circulation de véhicules lourds dans le quartier.

## **2. ENQUÊTE SUR LES IMPACTS**

L'enquête téléphonique visait à connaître la perception des citoyens touchés par la circulation de véhicules lourds dans le quartier.

### **2.1 Méthodologie d'enquête**

#### *Échantillon*

L'enquête a été réalisée auprès de 19 résidents du rang Scott. Notre échantillon se divise en deux catégories distinctes : les *résidents exposés directement aux nuisances* et les *résidents non exposés aux nuisances*. La première catégorie est constituée de personnes résidant dans la zone 2, c'est-à-dire le segment compris entre la rue Boudreault et la sortie de la sablière

Lavoie où s'effectuait le transport du sable. La deuxième catégorie de répondants est constituée des personnes résidant dans la zone 1, c'est-à-dire le segment compris entre les rues Boudreault et Saint-Jude : « il s'agit du secteur urbain du Scott — à cette hauteur on utilise la dénomination de *rue Scott* » et la zone 3, c'est-à-dire le segment situé à l'ouest de la sortie de la sablière Lavoie (voir carte, figure 2.1). Cette catégorisation vise à vérifier les différences de perception des répondants entre ceux exposés directement aux nuisances engendrées par le transport intensif de sable dans le rang Scott et des voisins.

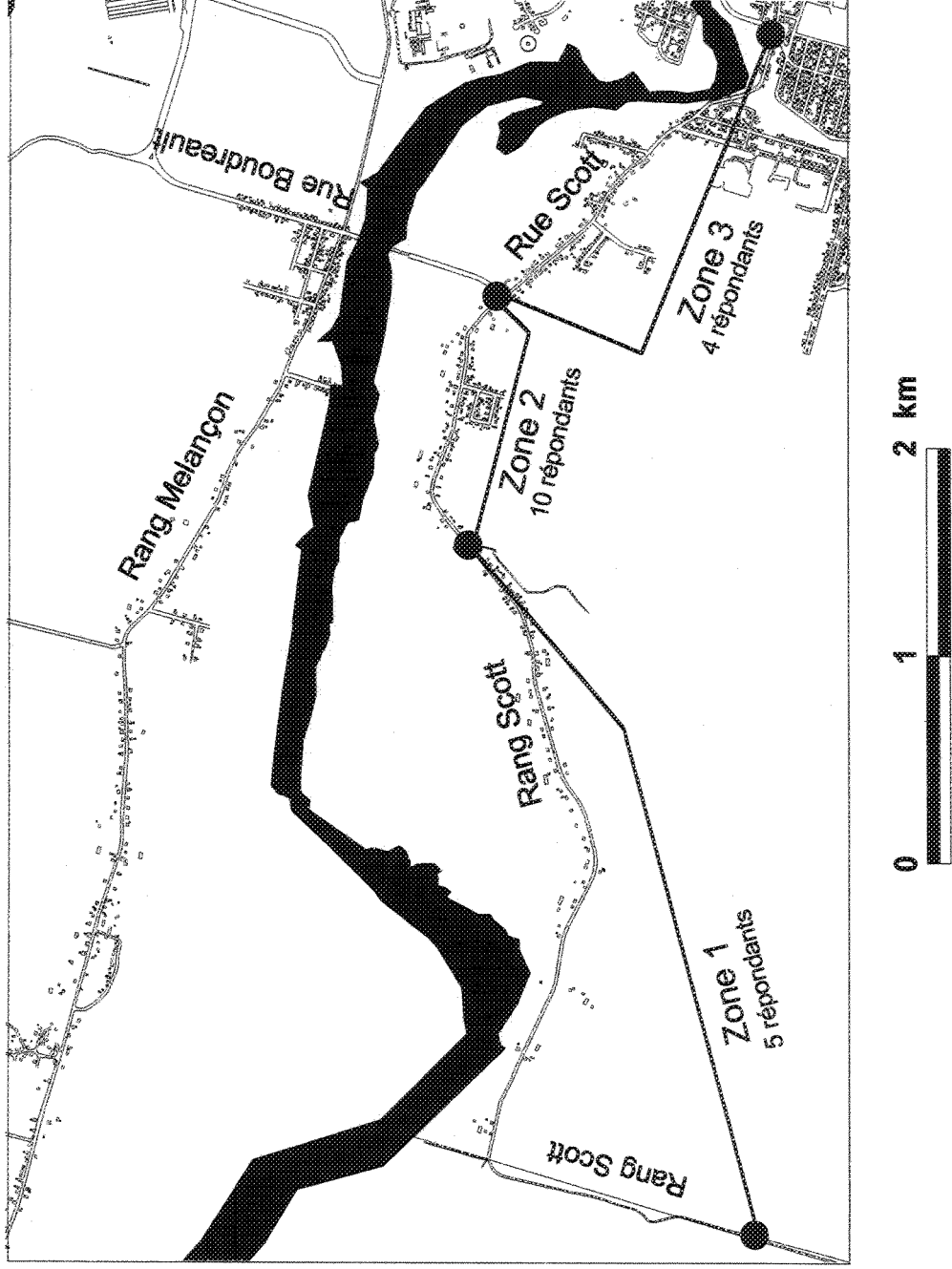
L'échantillonnage a été effectué au moyen de la liste électorale utilisée lors des dernières élections municipales. Nous avons sélectionné les répondants en créant des intervalles égaux sur la base d'un calcul de division entre le nombre d'adresses dans chaque zone et par le nombre de personnes que nous désirions interroger. Ainsi, dix adresses ont été retenues dans la zone 2, cinq dans la zone 1 et quatre dans la zone 3.

#### *Questionnaire d'entrevue*

L'outil méthodologique est celui du questionnaire (appendice 1) constitué de cinq questions principales et de dix sous-questions. Ce dernier a été administré par téléphone entre le 13 et le 21 novembre 1998, le soir entre 18 h et 21 h la semaine et entre 13 h et 18 h la fin de semaine. Deux pré-tests ont été réalisés au préalable. L'administration d'un premier questionnaire a été réalisée le 24 octobre 1998 auprès de cinq personnes — deux dans les secteurs 1 et 3, une dans la zone 2. Cependant, les résultats se sont avérés insatisfaisants du point de vue de la richesse du contenu recherché. Face à ce problème, le questionnaire a été modifié en ajoutant des questions sur des éléments précis de la controverse : l'augmentation de la circulation dans le rang Scott, les revendications et les actions du comité des résidents, les actions des autorités publiques et du promoteur. Le deuxième pré-test a été administré auprès de trois personnes le 9 novembre 1998.

Figure 2.1

# Zones d'échantillonnage



## 2.2 Résultats de l'enquête

Nous présenterons séparément les perceptions des *résidents exposés directement aux nuisances* et celles des *résidents non exposés aux nuisances*. Cette façon de faire vise d'abord à conserver l'intégrité des réponses.

### 2.2.1 Perceptions des « résidents exposés directement »

#### *Impacts du transport du sable*

La question concerne les nuisances créées par le transport intensif de sable dans le rang Scott et se lit comme suit :

Comment vous et les membres de votre famille avez-vous vécu le transport du sable dans le rang Scott cet été ?

En réponse à cette question, la moitié des répondants affirment avoir été affectés de façon importante. Les nuisances rapportées sont :

- le niveau de bruit élevé ;
- la présence de poussière de sable ;
- l'intensité de la circulation.

D'abord en ce qui concerne le bruit. Deux répondants mentionnent spécifiquement que le bruit a eu un effet sur leur tranquillité. « La tranquillité on ne l'avait plus là... (2 : 1) ». « Ah! C'était tannant... on ne pouvait même pas... c'était l'enfer. C'était agressant... pour le bruit là... (2 : 3) ».

Une personne affirme que le bruit la rendait agressive :

[...] on n'avait plus de qualité de vie non plus. [...] Elle a été modifiée... parce qu'on... le bruit que ça faisait, les senteurs que ça nous procurait... les vibrations qu'on avait dans notre maison... à chaque fois qu'ils passaient... et puis, on n'était pas capables... on était obligés de remonter le son de la télévision... quand il y a un camion, madame, qui passe à toutes les 15 secondes là... [Qu'est-ce que ça vous a apporté ?] De l'agressivité... [De l'agressivité ?] Oui. Il y a des temps où ça nous rendait agressifs. (2 : 9)

Une autre personne ne mentionne pas le bruit spécifiquement, mais en réponse à la question, disait : « [...] c'était affreux [...] Ça n'avait aucun sens... ».

Par ailleurs, trois répondants disent avoir dû modifier leurs habitudes de vie comme l'heure du levé. Un d'entre eux affirme notamment : « [...] Ils commençaient bien souvent à cinq heures et demie ou six heures le matin. [C'est pas des heures où vous vous levez d'habitude ça ?] Non. Pas vraiment là. Surtout en été, quand les enfants ne sont pas à l'école » (2 : 8).

Par ailleurs, la poussière de sable laissée par le passage des camions obligea certains répondants à consacrer plus de temps à l'entretien de leur propriété. « Ah oui... l'enfer... les autos toujours sales... l'entrée toujours sale... les vitres tout le temps sales... on accroche notre linge dehors sur la corde à linge, c'est toujours poussiéreux... (2 : 1) ». « [...] et le sable, on lavait nos vitres à tous les deux jours... les vitres de la maison là... (2 : 3) ».

En ce qui concerne les conditions d'utilisation de la route, tous les répondants ont noté une augmentation majeure de la circulation dans le rang Scott. Trois répondants qualifient cette augmentation « d'épouvantable ». Un d'entre eux signale un temps d'attente plus élevé aux intersections lors de ses déplacements. Trois répondants sur cinq estiment que la circulation intense de camions dans le rang Scott représentait un danger pour les résidents. Un répondant affirme avoir été témoin de situations dangereuses où, si des enfants s'étaient trouvés sur le

bord de la route, il y aurait pu y avoir un accident en raison du manque d'espace permettant la rencontre de deux véhicules lourds (2 : 8). Parmi les autres commentaires relevés : « [...] je ne leur [les enfants] faisais jamais traverser la rue... à cause des camions [...] Ils allaient vite... c'est l'enfer... c'est apeurant... même sur le bord du chemin. (2 : 1) ». « [...] ils [les enfants] ne pouvaient pas aller sur le bord du chemin parce que bon... il y toujours plein de camions... c'est dangereux ça... c'était l'enfer (2 : 3) ».

L'autre moitié des répondants reconnaissent avoir vécu certains inconvénients sans toutefois avoir été incommodés de façon significative. La majorité d'entre eux, dans une proportion de quatre sur cinq, justifient leur réponse par l'éloignement de leur résidence de la route. Les nuisances rapportées sont du même type que celles mentionnées par le premier groupe de répondants.

#### *Gestion de la situation par les autorités publiques et le promoteur*

Une autre série de questions portait sur la gestion de la situation par les autorités publiques et le promoteur :

Quelles sont vos impressions sur les actions de la municipalité et du ministère de l'Environnement pour répondre aux plaintes des résidents ?

À la suite de cette affaire, quelles recommandations feriez-vous aux autorités et au promoteur ?

L'analyse des réponses a permis de dégager deux thèmes :

- la prévision des impacts ;
- la célérité de l'action des autorités publiques et du promoteur.

D'abord, en ce qui concerne la prévision des impacts : plusieurs répondants suggèrent que le promoteur aurait dû mieux prévoir les impacts de son projet sur le milieu :

Moi, je dirais que la prochaine fois, s'il y a un autre projet, je trouve ça bien qu'il y ait des projets comme ça, je trouve ça extraordinaire, mais qu'ils prévoient avant de faire quelque chose ou qu'ils essaient de penser un petit peu plus loin... quelles implications que ça va avoir au niveau du milieu. (2 : 7)

Deuxièmement, en ce qui concerne la célérité de l'action des autorités publiques et du promoteur : la majorité des répondants expriment leur satisfaction au regard de la solution trouvée, soit la construction d'une voie de contournement donnant accès directement à la sablière. Toutefois, plusieurs pensent que la voie de contournement aurait dû être construite avant le début des travaux de construction du complexe industriel. Un répondant impute la responsabilité de ce retard au promoteur qui aurait dû faire des arrangements avec Ville d'Alma pour construire la voie de contournement avant le début des activités de transport (2 : 7). Un autre pense que la municipalité aurait dû procéder à la construction d'une voie de contournement bien avant : « [...] la voie de contournement était planifiée ça faisait longtemps, et ils auraient pu la faire plus vite que ça là... » (2 : 8). D'autres répondants estiment que les autorités — voire les autorités publiques et/ou le promoteur — étaient déjà au courant des problèmes qu'occasionnerait la circulation lourde mais n'ont pas agi<sup>6</sup> :

[...] au départ là, il y a des gens là-dedans d'abord que ça faisait longtemps qu'ils étaient au courant et qu'ils étaient au courant des projets du transport et tout ça... peut-être qu'ils auraient pu faire des choses avant là... tu sais... comme la Ville d'Alma... ces gens là... les gens... les transporteurs, les camionneurs... ils auraient peut-être pu voir à ça avant... ça aurait peut-être dérangé moins de monde [...] C'est ça l'affaire... peut-être... si les gens avaient pu penser à ça avant... le chemin de contournement là... (2 : 2)

Par ailleurs, un répondant affirme que les autorités attendent que les citoyens se plaignent pour agir :

[...] écoute, l'Alcan, ça fait des années qu'ils étudient pour savoir s'ils font faire l'Alcan, et qu'ils ont décidé à quelle place ils la faisaient... tu sais, un moment donné, moi je dis qu'un moment donné, les autorités essaient... ils essaient de passer leur affaire et si personne ne se plaint, c'est sûr que ça va passer comme ça. Mais que si les gens se plaignent, bien là, ils vont faire autre chose et c'est drôle, ils trouvent les moyens à ce moment là... (2 : 7)

Enfin, un répondant s'interroge sur les raisons pour lesquelles l'approvisionnement en sable se faisait à partir d'une seule source. Ce dernier trouve louche que l'approvisionnement en sable ait été accordée en exclusivité à Terrassement Lavoie.

Quant au ministère de l'Environnement, plusieurs répondants se déclarent insatisfaits de son intervention. Ils lui reprochent son inertie concernant la violation des conditions du permis d'exploitation de la sablière par Excavation Lavoie. Le ministère de l'Environnement n'a pas joué son rôle : « [...] ils ont craint l'Alcan... [...] il n'ont pas été efficace dans ce dossier là, c'est évident » (2 : 9).

### *Participation à la controverse*

Dans le cadre de notre enquête téléphonique, nous avons vérifié le niveau de connaissance du répondant et sa participation à la controverse. Nous demandions au répondant s'il avait entendu parler du Comité des résidents et s'il en faisait partie.

Avez-vous entendu parler du comité formé par les résidents du rang Scott concernant le transport du sable ? Comment ? Étiez-vous membre du comité ?
---

D'abord, en ce qui concerne les répondants exposés les plus affectés, la majorité d'entre eux, dans une proportion de quatre personnes sur cinq, sont devenus membres du Comité des résidents qui réclamait l'arrêt sans délai du transport du sable dans leur rue.

En ce qui concerne les répondants moins affectés, tout en reconnaissant que les plaintes du Comité des résidents étaient fondées, ils affirment ne pas vouloir s'en mêler. Deux répondants justifient leur réponse par leurs intérêts personnels — vente de terrain ou droit de passage — dans la réalisation de la voie d'accès privée. Un autre justifie plutôt sa réponse en faisant valoir qu'il s'agit du gagne-pain : « Parce que moi, je ne voyais pas d'inconvénient à ce qu'ils passent, parce que pour moi, c'était leur gagne-pain » (2 : 2). En ce qui concerne les actions du comité, la moitié d'entre eux évoquent les retombées économiques du projet pour justifier qu'il faille être tolérant :

Moi, je vois souvent que ça donne du travail à des gens. Et qu'il y a beaucoup de chômage dans la région et puis, là, les gens avaient l'occasion de travailler, donc, je me dis que peut-être, il faut faire aussi avec ça là. C'est qu'un moment donné, il faut penser que... c'est bien beau de dire : moi ça me dérange parce que ça fait du bruit, mais par contre, ça amène de l'eau au moulin et ça amène du travail pour beaucoup de gens, et je trouve que c'est une bonne chose. (2 : 7)

Parmi les répondant exposés, un seul réproouve ouvertement les actions du Comité des résidents, affirmant que leurs plaintes ne sont pas fondées ou relèvent du caprice. Par ailleurs, deux questions visent à connaître le niveau de connaissance des répondants sur les actions entreprises :

Êtes-vous au courant des plaintes faites par le Comité de résidents du rang Scott ? Lesquelles ? Étaient-elles fondées ?

Êtes-vous au courant des actions de la municipalité et du ministère de l'Environnement pour répondre aux plaintes des résidents ?

Les trois quart des répondants — non-membres du Comité — étaient au courant des plaintes du Comité des résidents, mais seulement la moitié de ceux-ci connaissaient les actions de la municipalité et du ministère de l'Environnement.

### **2.2.2 Perceptions des « résidents non exposés »**

Les résultats concernant la perception des résidents non exposés sont présentés par thèmes plutôt que par questions. Cette façon de faire est dictée par les réponses obtenues qui portent sur un nombre plus limité de thèmes :

- la perception des voisins par rapport aux nuisances engendrées par le transport du sable ;
- l'action du Comité des résidents.

D'abord, précisons que quatre répondants des zones 1 et 3 sur cinq affirment ne pas avoir été affectés par la circulation lourde dans le rang Scott. Un répondant déclare avoir été un peu incommodé dans ses déplacements, mais cela n'a pas créé de problème. Un autre trouvait cela quand même dangereux pour sa fille qui fait de la bicyclette.

La plupart des répondants ne se sentent pas très concernés par les problèmes engendrés par le transport du sable parce qu'ils ne sont pas exposés directement. Plusieurs répondants le mentionnent explicitement.

Par ailleurs, les répondants possèdent une connaissance partielle des tenants et aboutissants de l'affaire. La moitié des personnes non exposées en possèdent une connaissance vague, voire ignorent les plaintes du Comité des résidents. Il en est de même des actions de la municipalité et du ministère de l'Environnement.

Également, les résidents non exposés ont tendance à minimiser les inconvénients vécus par les personnes exposées. Certains répondants minimisent les impacts engendrés par le transport du sable en soulignant le caractère temporaire des travaux de construction. En outre, plusieurs appellent à la patience : « On peut être patient » ; « Il faut être patient ». D'autres, plus fatalistes, affirment simplement : « On n'a pas le choix, ça va finir un jour » ; « Le sable, il faut qu'il passe à quelque part » ; « Il faut vivre avec le monde ». D'autres répondants

réprouvent plus ouvertement les plaintes exprimées par les personnes affectées. Un répondant trouve les gens intolérants et ajoute :

C'est une situation temporaire... je me semble que les gens devraient être un petit un peu plus tolérant. [...] Oui, voilà... Ils voient toujours le négatif dans n'importe quoi... je ne comprends pas que les gens ne sont pas capables de voir le côté positif de ça... bon O.K... Vous allez endommager notre rue, vous la réparerez après et c'est tout... on n'en parle plus... nos enfants... on va les éduquer à ne pas jouer dans la rue et c'est tout pour le moment là... ils vont apprendre qu'il y a du gros camionnage pour un certain temps... tu sais, je me dis, un moment donné... faut aussi... faire notre part en tant que citoyens... on n'est pas juste là pour se plaindre et chialer... (1 : 2)

D'autres affirmant que leurs plaintes ne sont pas fondées ou relèvent du caprice : « [...] il y a des "chialeux" en masse » (1 : 4).

Les retombées économiques sont souvent évoquées pour justifier qu'il faille accepter de vivre avec quelques inconvénients. Un des répondants déclare notamment :

Elle [l'usine] ne peut pas se faire sans... comme on dit... sans casser des pots... et faut vivre avec le temps que l'usine va se bâtir, parce que ça fait des bonnes retombées là, c'est avantageux pour la ville. Mais au point de vue des recommandations, moi... sincèrement, je n'ai pas d'objection à ce qui s'est fait, les camions et tout... ça fait partie de la « game ». (1 : 5)

Certains répondants ont affirmé ne pas vouloir se mêler de l'affaire parce que ça donne du travail.

Enfin, un peu plus de la moitié des répondants se sont déclarés satisfaits de la solution trouvée. Mais très peu de commentaires ont été faits sur la gestion de la controverse par les autorités publiques et le promoteur. Un répondant affirme : « Moi je trouve que ça c'est bien réglé, tout est... ça l'air que tout est beau ». Toutefois, un autre répondant soutient que le promoteur aurait dû examiner les lieux avant.

### 3. DISCUSSION

Dans la présente section, nous traiterons d'abord des résultats de l'enquête sur les impacts. Par la suite, nous reviendrons brièvement sur les prédictions de l'étude d'impacts. Enfin, nous examinerons le rôle des principaux intervenants dans cette affaire : le promoteur, Ville d'Alma, le ministère de l'Environnement et le Comité d'aménagement et de suivi environnemental.

#### 3.1 Résultats de l'enquête sur les impacts

##### 3.1.1 *Impacts vécus par les résidents : une question d'exposition aux nuisances*

À la lumière des témoignages recueillis dans l'enquête téléphonique, la corrélation entre le niveau d'exposition aux nuisances et les impacts sur les résidents apparaît clairement. Toutes les personnes qui résident aux abords immédiats de la route dans la zone 2 où s'effectuait le passage des camions affirment avoir été affectées de façon importante, alors que ceux dont la résidence se situe un peu en retrait de la route reconnaissent avoir vécu certains inconvénients sans toutefois avoir été incommodées de façon significative. D'ailleurs, trois répondants dont la résidence est en retrait de la route mentionnent explicitement ce facteur pour justifier leur réponse. L'unanimité qui se dégage des réponses obtenues parmi les personnes ayant subi le même niveau d'exposition aux nuisances suggère que la différence d'appréciation des impacts ne relève pas de facteurs liés aux individus, comme le niveau de sensibilité au bruit, l'intolérance, etc., mais plutôt du degré d'exposition aux nuisances.

### 3.1.2 *Risque de polarisation des opinions dans un contexte d'acceptabilité sociale élevée*

Le projet de construction de l'usine Alcan à Alma bénéficie d'un niveau élevé d'acceptabilité sociale. Dans le cas à l'étude, cela se traduit par un niveau de tolérance élevé au regard des inconvénients engendrés par les activités de construction, et cela, afin de permettre la réalisation du projet. Mais également, comme le démontre notre enquête, le niveau élevé d'acceptabilité sociale comporte le risque de polarisation des opinions lorsque survient une controverse environnementale où une minorité est particulièrement touchée par les nuisances engendrées par la réalisation d'un projet qui bénéficie à l'ensemble d'une communauté.

L'enquête démontre une différence assez tranchée dans les opinions exprimées par les personnes exposées directement aux nuisances et celles qui ne l'ont pas été ou très peu. La plupart des personnes peu ou pas exposées ne sont pas très sympathiques aux problèmes vécus par leurs « voisins ». Certains forment même des attitudes et des évaluations négatives en qualifiant ces derniers de « chialeux ». Il est intéressant de remarquer, à cet égard, qu'ils ne se prononcent pas sur le bien-fondé des plaintes des personnes affectées ou sur l'acceptabilité des inconvénients. D'ailleurs, la moitié d'entre eux possèdent une connaissance vague ou ignorent les tenants et les aboutissants de la controverse. La plupart se réfèrent plutôt à l'idée générale que le projet entraîne des retombées positives pour la communauté et qu'il faut faire certains sacrifices pour « avoir cette usine là », et cela, d'autant plus qu'il s'agit d'une situation provisoire. En outre, même si la question n'a pas été abordée explicitement par les répondants, il a été mentionné dans la presse que les résidents du rang Scott ne sont pas les seuls à être touchés par la circulation intensive de véhicules lourds (*Le Quotidien*, 26/06/98).

Le phénomène de polarisation des opinions est bien illustré par la remarque faite à un répondant à l'effet que les membres du Comité des résidents s'opposaient au projet.

[...] on s'est fait dire par plusieurs qu'on ne voulait pas que l'Alcan se construise ; au contraire, moi mon mari travaille à l'Alcan, et si on est des gens qui sont pour la construction de l'Alcan, c'est bien nous autres, mais il y avait d'autres possibilités pour régler un problème qui aurait été très facile à régler, d'ailleurs ils l'ont réglé là, ils ont fait une voie de contour... (2 : 9)

Cette dernière remarque nous amène à poser la question suivante : est-ce que les nuisances engendrées par le transport du sable dans le rang Scott auraient pu être évitées ? L'analyse de certains aspects de l'évaluation des impacts et du suivi des impacts des travaux de construction peut amener des éléments d'éclairage à cet égard.

### **3.2 Évaluation des impacts : une étude d'impact incomplète**

Comme nous le notions précédemment, l'étude d'impact est silencieuse en ce qui concerne la quantité de sable nécessaire à la réalisation des travaux ainsi que la quantité et la qualité de sable réellement disponible dans les sablières environnantes. Les 11 sablières, gravières et carrières dont il est question dans l'étude d'impact sont de petite envergure et ne répondent qu'aux besoins ponctuels d'entrepreneurs locaux et d'Alcan. À défaut d'avoir identifié la quantité et la qualité de sable disponible et localisé les sources d'approvisionnement, il devenait difficile d'identifier les trajets, la fréquence des passages des camions et les nuisances engendrées pour les résidents et, partant, de rechercher des solutions appropriées.

### **3.3 Suivi des impacts de la construction : qui est responsable ?**

Le suivi des impacts implique plusieurs intervenants. Dans le cas à l'étude, il s'agit du promoteur, du ministère de l'Environnement, de Ville d'Alma et du Comité de suivi d'aménagement et de suivi environnemental (CASE). Dans la présente section, nous analyserons leurs actions dans le cas à l'étude.

### 3.3.1 *Position du promoteur : ce n'est pas nous qui sommes les décideurs*

Tout au long de l'affaire du rang Scott, le promoteur a maintenu qu'il ne pouvait pas intervenir dans la controverse entourant la circulation intensive de véhicules lourds dans le rang Scott, et cela pour plusieurs raisons :

- l'approvisionnement du chantier en sable relève des entrepreneurs adjudicataires chargés de faire les travaux d'excavation ;
- les entrepreneurs s'approvisionnent selon le marché local ;
- Alcan ne possède pas de sablière ;
- l'ouverture ou la fermeture de sablière relève des autorités publiques, municipales et provinciales.

Lors d'une rencontre du Comité d'aménagement et de suivi environnemental (CASE), le représentant du promoteur synthétisait la position de l'entreprise de la façon suivante :

[...] ce n'est pas nous qui autorisons les sites. Nous ne sommes pas propriétaire d'aucune sablière qui pourrait répondre à [...] Alors les entrepreneurs qui travaillent pour nous y vont selon le marché. Alors la situation peut évoluer. C'est le marché local, l'offre locale qui va déterminer [...] C'est les autorités gouvernementale et municipale qui vont prendre des décisions. Et puis nous là-dedans on va aller le chercher où ce sera... les entrepreneurs iront le chercher où ce sera autorisé. À part d'avoir bien précisé notre position, notamment à la municipalité, c'est pas nous qui sont les décideurs. (CASE, 16/07/98)

Le promoteur a fait valoir ce point de vue à plusieurs occasions, notamment lors de rencontres avec les résidents du rang Scott (entrevue 13/04/00) et dans la presse (*Le Quotidien*, 29/07/98). De plus, selon un de ses représentants, compte tenu de la décision de confier l'approvisionnement en sable aux entrepreneurs chargés de faire les travaux d'excavation et de préparation du site, il devenait hasardeux pour le promoteur d'intervenir *a posteriori* en ciblant des sablières spécifiques. Il aurait pu se faire accuser de favoriser

certaines propriétaires de sablière et aurait même risqué de se faire poursuivre par ceux avec lesquels les entrepreneurs avaient déjà des ententes (entrevue 13/04/00).

Au moment où les lots d'excavation ont été octroyés et où les travaux ont commencé, le promoteur ne disposait d'aucune marge de manœuvre pour agir face aux imprévus, soit l'augmentation des besoins en sable et les impacts engendrés par la circulation lourde. Aussi, dans le cadre de la réalisation de futurs projets, il serait envisageable d'établir des lots spécifiques pour l'approvisionnement en sable et d'identifier des fournisseurs potentiels sur la base de critères prédéterminés comme la proximité, la qualité et la quantité du sable ainsi que la compatibilité des voies d'accès avec la circulation intensive de véhicules lourds, etc. Après tout, il relève de la prérogative du promoteur de déterminer les critères de sélection préalables de ses soumissionnaires. Le recours à des fournisseurs uniques est utilisé dans le cas de services très spécialisés. La mitigation des impacts sur les résidents pourrait constituer un motif pour établir des critères restrictifs de sélection des fournisseurs. En attribuant ces lots tôt dans le processus d'appel d'offres, les adjudicataires pourraient ainsi entreprendre les démarches pour obtenir les autorisations et les amendements au zonage nécessaires et, le cas échéant, pour trouver des solutions aux problèmes identifiés.

Par ailleurs, le promoteur avait eu vent de rumeurs concernant l'illégalité de l'exploitation de Terrassement Lavoie. Il n'a pas alors jugé bon d'investiguer l'affaire davantage, estimant que le contrôle de la légalité des sablières relevait du ministère de l'Environnement (entrevue 17/04/00). Mais cette rumeur se confirma lorsque les représentants du Comité des résidents ont rendu publique l'information au début de juillet 1998. Malgré cela, les entrepreneurs continuèrent d'aller chercher le sable à la sablière Lavoie, contrevenant ainsi à la directive du promoteur de s'approvisionner « auprès de sources dûment autorisées » (CASE, 14/05/98). L'extraction de sable s'est poursuivie sensiblement au même rythme pendant plus de six semaines, jusqu'à l'émission d'un nouveau certificat d'autorisation, le 13 août 1998. On peut donc se demander pourquoi les entrepreneurs ont continué de s'approvisionner auprès de la sablière Lavoie plus de six semaines après que l'illégalité de l'exploitation ait été rendue

publique. Compte tenu de la contravention des entrepreneurs à sa directive, le promoteur aurait-il pu exiger que ces derniers cessent de s'approvisionner à la sablière Lavoie et trouvent d'autres sources d'approvisionnement ?

### ***3.3.2 Ville d'Alma : toutes les solutions ont-elles été considérées ?***

Le conseil municipal de Ville d'Alma a été saisi des préoccupations des résidents du rang Scott dès décembre 1997. La construction de la voie de contournement prévue au schéma d'aménagement de 1986 a alors été évoquée par le maire d'Alma comme solution au problème appréhendé de circulation de véhicules lourds dans le rang Scott. Mais est-ce que la construction d'une voie de contournement constituait la seule solution envisageable dans les circonstances ?

La solution de la voie de contournement alors préconisée était basée sur la prémisse que la sablière de Terrassement Lavoie serait le principal fournisseur du chantier de construction. Or, le processus d'appel d'offres n'avait pas été encore lancé, les lots portant sur l'excavation du site n'avaient pas encore été accordés, le choix des sources d'approvisionnement — qui devait relever du jeu de la concurrence — n'était pas encore effectué. De plus, la quantité de sable réellement disponible à la sablière Lavoie, comme à toutes les autres sablières situées dans les environs, n'était pas connue. Comme le Comité des résidents le découvrira plus tard, la sablière Lavoie détenait des certificats d'autorisation, certes, mais limités quant au volume d'extraction. Ce dernier était bien en-deçà des besoins du chantier.

Mais alors, pourquoi le ministère de l'Environnement n'a-t-il pas été saisi du problème de transport de sable au moment où ce dernier a été évoqué pour la première fois par les résidents du rang Scott à la réunion du conseil municipal d'Alma à l'automne 1997 ? Pourtant, c'est le ministère qui détermine les conditions d'exploitation des sablières, dont le volume d'extraction, et qui est au courant de la localisation des sources d'approvisionnement

et des quantités disponibles. De telles informations auraient permis d'identifier les trajets, la fréquence des passages des camions et les nuisances engendrées pour les résidents et d'élaborer des scénarios de mesure de mitigation<sup>7</sup>.

Aussi, la solution préconisée de construction d'une voie de contournement, qui était basée sur la prémisse d'un fournisseur unique, n'était pas la seule envisageable. Qui plus est, une telle solution n'était pas réalisable à court terme. Selon les déclarations subséquentes du maire d'Alma, la phase 1 ne pouvait débiter avant l'été 1999, notamment en raison des autorisations devant être demandées auprès des différents ministères et agences gouvernementales (*Le Quotidien*, 26/06/98 : 3). De plus, la possibilité de recourir à des sources d'approvisionnement alternatives a été évoquée par ce dernier lors d'une rencontre avec les représentants du Comité des résidents le 30 juin 1998. Le projet d'utilisation des terrains d'un agriculteur du rang Melançon constituait à cet égard une avenue possible. Toutefois, cette solution intervenait un peu tard puisque le transport intensif de sable avait commencé dès avril 1998 dans le rang Scott. De plus, le projet n'a pu être réalisé en raison de problèmes de nature légale.

Quant au projet de voie d'accès privée, sa réalisation a commencé trop tard pour éviter les inconvénients vécus par les résidents du rang Scott durant l'été 1998. Le processus d'appel d'offres a débuté dès l'annonce du début des travaux, le 19 février 1998, et s'est échelonné sur plusieurs mois. Dès lors, il était difficile pour les entrepreneurs soumissionnaires et les sous-traitants propriétaires de sablière d'investir dans l'aménagement d'infrastructures ou d'entreprendre des démarches pour obtenir les autorisations et les amendements au zonage avant que les contrats soient accordés. Ce manque de temps constitue certainement une des raisons expliquant que l'entente du consortium privé pour la construction d'une voie d'accès ne soit intervenue qu'au début du mois de juillet et que la demande d'agrandissement de la sablière Lavoie n'ait été faite que le 5 juin.

### ***3.3.3 Surveillance de la légalité des opérations d'extraction de sable : action tardive du ministère de l'Environnement ?***

Terrassement Lavoie a exploité sa sablière dans l'illégalité, car cette dernière ne respectait pas les conditions des certificats d'autorisation que lui avait émis le ministère de l'Environnement en mars 1995. Cette situation a duré d'avril à août 1998, et cela, même après que le ministère ait constaté l'infraction au courant de juin 1998. Malgré le fait que Terrassement Lavoie ait déposé une demande d'agrandissement le 5 juin 1998, pourquoi le ministère n'a-t-il pas adopté de mesures provisoires afin de réduire le nombre de passage de camions, comme cela a été établi plus tard dans le certificat émis le 13 août 1998 ? Pourtant, le dépassement des conditions des certificats d'autorisation que détenait l'exploitant était important. Le volume d'extraction autorisé était de 17 000 tonnes/année en raison d'un maximum de quatre camions chargés (huit passages) à l'heure, alors que durant la période visée, il a été transporté plus de 500 000 tonnes de sable à raison de 118 passages de camion à l'heure durant la période de pointe. De plus, pour autant que la détermination de la capacité maximum d'extraction dépende de la capacité du réseau routier local, le rang Scott n'avait subi aucune amélioration depuis l'émission des certificats de mars 1995, justifiant l'acceptation d'une telle augmentation de la circulation de véhicules lourds, et cela, même de façon provisoire.

### ***3.3.4 Absence du Comité d'aménagement et de suivi environnemental (CASE)***

Comme nous le disions précédemment, le mandat du Comité d'aménagement et de suivi environnemental (CASE) consiste à contribuer à minimiser les impacts négatifs des travaux de construction et à proposer, le cas échéant, les mesures d'atténuation des impacts qui pourraient être requises (résolution 109-06-98). Cependant, le mandat du CASE ne concerne que les secteurs limitrophes au site du complexe industriel. Le rang Scott se situe à l'extérieur de ses secteurs. Aussi, en principe, le problème de circulation intensive de véhicules lourds dans le rang Scott échappait à la juridiction du comité.

Néanmoins, la question de la circulation intensive de véhicules lourds a été abordée lors des réunions du CASE. À la réunion du 14 mai 1998, le conseiller municipal Jean-Luc Maltais, du secteur où se trouve le rang Scott, qui était également président du CASE, a fait état des pressions des résidents pour que cesse la circulation de véhicules lourds dans leur rue. Il a également exprimé le désir que le promoteur réduise au minimum la circulation de véhicules lourds sur les rues avoisinant le chantier. Le promoteur a alors évoqué l'ouverture de la sablière de Béton Provincial dans le rang Melançon comme un moyen pour diminuer l'achalandage dans le rang Scott. Subséquemment, le sable de la sablière de Béton Provincial s'avéra inutilisable pour les fins du chantier de construction (CASE, 16/07/98).

Quelques idées ont été formulées par les membres du comité pour améliorer la sécurité sur les rues avoisinant le chantier. Certains proposèrent notamment de réduire la limite maximum de la vitesse permise et de sensibiliser la population au danger relatif à l'augmentation de la circulation. Cependant, les tenants et les aboutissants de l'affaire, telles les demandes des résidents, les solutions envisagées — la voie de contournement, le chemin d'accès privé — et les difficultés rencontrées dans l'application de ces solutions — les délais relatifs aux demandes d'amendement au zonage — n'ont pas été l'objet d'une présentation systématique.

Lors des réunions du 16 juillet et du 27 août 1998, les représentants du promoteur et de Ville d'Alma ont présenté certains éléments du dossier pour fins d'information. Il a été notamment question des plaintes reçues par le promoteur concernant la circulation de véhicules lourds dans le rang Scott et dans d'autres rues de Ville d'Alma, de l'augmentation des besoins en sable, de la quantité de matériaux transportés, des sources d'approvisionnement, etc. Outre quelques remarques d'ordre général, le dossier n'a pas suscité de discussion au sein du comité. En somme, le CASE n'a pas joué de rôle significatif dans cette affaire et dans la recherche de solutions aux problèmes vécus par les résidents du rang Scott.

## CONCLUSION

**N**otre enquête téléphonique révèle que tous les résidents du rang Scott qui ont été exposés directement aux nuisances engendrées par le transport intensif de sable à l'été 1998 ont été affectés de façon importante. Le bruit a perturbé significativement la tranquillité des répondants, voire même, pour certains, leurs habitudes de vie. La poussière a eu une incidence sur les usages de leur propriété. Également, la circulation intensive de camions représentait un risque pour les résidents et plus particulièrement pour les enfants.

Les résidents non exposés se sentent plus ou moins concernés par les problèmes sociaux engendrés par le transport du sable. Ils ont tendance à minimiser les inconvénients vécus par les personnes exposées, voire même à réprouber l'action du Comité des résidents, considérant qu'il faut faire certains sacrifices pour permettre la réalisation d'un projet qui entraîne des retombées positives pour toute la communauté. Cette situation soulève donc une question d'ordre éthique : jusqu'à quel point une minorité particulièrement touchée par les nuisances engendrées par la réalisation d'un projet doit-elle se sacrifier au nom du bien de l'ensemble de la communauté ? Dans le contexte où un projet bénéficie d'un niveau élevé d'acceptabilité sociale, le risque de polarisation des opinions à cet égard est bien présent.

Par ailleurs, le cas à l'étude démontre l'importance de la planification de toutes les opérations dans la réalisation de projets à incidence environnementale et sociale. L'évaluation des besoins du transport du sable n'a pas été prévue dans l'étude d'impact et on n'a pas pris en compte les impacts humains qui en découlent. À défaut d'avoir identifié la quantité et la qualité de sable disponible et localisé toutes les sources d'approvisionnement, il devenait

difficile d'organiser les trajets, la fréquence des passages des camions de façon à atténuer les nuisances engendrées pour les résidents.

Le cas à l'étude soulève également des questions quant à la coordination des actions entre les intervenants et au processus de recherche de solution dans le contexte du suivi environnemental et social. Il démontre l'importance, pour les gestionnaires privés et publics, d'avoir une approche *proactive*, c'est-à-dire une approche axée sur « l'anticipation » plutôt que sur la « réaction », tant à l'étape de la planification qu'à celle du suivi. Au-delà des responsabilités formelles de chacun, la recherche de mesures d'atténuation et de correction suppose une collaboration de tous les instants entre les intervenants. Le cas à l'étude démontre que la concertation, voire la mise en place de processus de recherche de solution où l'information est partagée entre les intervenants et les enjeux débattus ouvertement, demeurent des objectifs à atteindre. Le CASE aurait pu jouer un rôle plus important à cet égard. Cette situation laisse à penser qu'au-delà des structures et des mécanismes mis en place à cet effet, le suivi environnemental et social dans une approche multipartite demeure une pratique à développer.

## DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

Alcan (1997). *Étude d'impact sur l'environnement : projet d'aluminerie (Alma, Québec)*. Étude déposée au ministère de l'Environnement et de la Faune, Québec.

### Notes

- 1 Évaluation basée sur les données 1997 du Conseil économique.
- 2 La question ne mentionnait pas spécifiquement le complexe industriel d'Alcan, mais l'annonce du début des travaux a pu jouer un rôle dans la perception des répondants
- 3 L'enquête sur la qualité de vie a été réalisée entre le 27 février et le 6 mars 1998 et l'annonce officielle du début des travaux a été faite le 19 février 1998
- 4 La zone d'étude couvre un cercle de 5 kilomètres de rayon, centré autour de l'usine (Alcan, 1997 : 3.11).
- 5 Rappelons qu'en vertu des lois et des règlements applicables, l'ouverture ou l'agrandissement d'une sablière requiert l'obtention préalable de nombreuses autorisations et permis, à commencer par un certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement (ME). Ce certificat détermine les conditions d'exploitation de la sablière : la superficie, la profondeur moyenne et maximale d'exploitation ainsi que la vitesse d'extraction en termes de nombre maximum de camions chargés pouvant circuler à l'heure. La détermination de la vitesse d'extraction dépend notamment de l'infrastructure routière qui dessert la sablière. Par ailleurs, au chapitre des conditions d'obtention du certificat, le demandeur doit obtenir de la municipalité une attestation de conformité au règlement de zonage. Si l'ouverture d'une sablière ou l'agrandissement d'une sablière existante s'effectue dans un secteur où une telle activité n'est pas permise en vertu du règlement de zonage municipal, le demandeur doit obtenir un amendement au zonage. Enfin, si le secteur visé se situe en territoire agricole au sens de la *Loi sur la protection du territoire agricole*, le demandeur doit s'adresser à la *Commission de protection du territoire agricole* (CPTAQ) afin d'obtenir l'autorisation d'utiliser celui-ci à des fins autres que l'agriculture. Le demandeur doit, à cet effet, recevoir l'appui de la municipalité sous la forme d'une résolution du Conseil municipal qui doit démontrer à la CPTAQ que l'activité projetée ne peut pas s'exercer ailleurs sur son territoire zoné non agricole.
- 6 Rappelons, à cet égard, que les résidents du rang Scott avaient exprimé leur inquiétudes dès septembre 1997 devant le Conseil municipal. Le chemin d'accès proposé par un consortium privé permettant d'éviter le rang Scott ne fut réalisé qu'au début du mois d'octobre 1998.
- 7 Le ministère de l'Environnement prend en compte la capacité du réseau routier local pour déterminer le volume d'extraction maximal. Aussi, dans le cas de la sablière Lavoie, le volume a été établi dans les certificats d'autorisation du 13 août 1998 à 20 camions chargés à l'heure (ou 40 passages de camions à l'heure), et cela, pour une période limitée de deux mois, en attendant que la voie d'accès privée soit construite. Cela représente un volume d'extraction deux fois moins élevé que celui enregistré au courant du mois de juin 1998, soit 75 passages aller-retour à l'heure.

**APPENDICE 1**

**QUESTIONNAIRE**



## QUESTIONNAIRES SUR LA CONTROVERSE DU TRANSPORT DU SABLE DANS LE RANG SCOTT

Comment, vous et les membres de votre famille, avez vécu le transport de sable dans le rang Scott cet été?

- a) pas de problème → 1.1. avez-vous constaté une augmentation du trafic lors de vos déplacements dans le rang Scott
- a) non | → 1.1.1 avez-vous parlé du transport de sable dans le rang Scott, avec des résidents du rang ou des résidents d'Alma?
- b) oui |
- a) non
- b) oui → 1.1.1.1 que vous ont-ils dit?
- b) problèmes → 1.2. qu'est-ce qui vous dérangeait le plus? → 1.2.1 selon la réponse obtenue: explorer certains aspects des impacts vécus: stress, peur, santé, perturbation activités familiales, etc.

Avez-vous entendu parler du comité formé par les résidents du rang Scott concernant le transport de sable?

- a) non → 2.1 passer à la question 3
- b) oui → 2.2 comment?
- a) non membre → 2.2.1 avez-vous été sollicité pour être membre du comité? → 2.2.1.1 passer à la question 3
- b) membre du comité → 2.2.2 quelles sont vos impressions sur les actions de la municipalité et du ministère de l'Environnement pour répondre aux plaintes des résidents? → 2.2.2.1 passer à la question 5

3. Êtes-vous au courant des plaintes faites par le comité de résidents du rang Scott

- a) non →  
b) oui →

3.1 passer à la question 4

3.2 lesquelles? →

3.1.1 étaient elles fondées selon vous?

- a) non  
b) oui

3.1.1.1 pourquoi? →

4. Êtes-vous au courant des actions de la municipalité et du ministère de l'Environnement pour répondre aux plaintes des résidents

- a) non →  
b) oui →

4.1 lesquelles? →

4.1.1 qu'en pensez-vous?

- a) non  
b) oui

4.1.1.1 pourquoi? →

5) Suite à cette affaire quelles recommandations feriez-vous aux autorités ou au promoteur?

←

## **APPENDICE 2**

### **SOMMAIRE DES FAITS SAILLANTS PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE**



Date	Événement
AVRIL 1997	Dépôt au ministre de l'Environnement et de la Faune de l'étude d'impact sur l'environnement. Projet d'aluminerie, Alma, Québec.
JUIN 1997	Tenue de la première partie de l'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).
JUILLET ET AOÛT 1997	Tenue de la deuxième partie de l'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).
1 <sup>er</sup> OCTOBRE 1997	Publication du rapport d'enquête et d'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).
NOVEMBRE 1997	Réunion d'un groupe de résidents du rang Scott. Création du Comité des résidents du rang Scott.
1 DÉCEMBRE 1997	Dépôt d'une pétition à la séance régulière du conseil municipal de Ville d'Alma par les représentants du Comité des résidents du rang Scott.
19 FÉVRIER 1998	Annonce officielle du début des travaux de construction du complexe industriel d'Alcan à Alma.
2 MARS 1998	Séance régulière du conseil municipal de Ville d'Alma : • création du Comité d'aménagement et de suivi environnemental (CASE).
MARS 1998	Rencontre de membres du Comité des résidents avec Monsieur Jean-Claude Lusinchi, urbaniste de Ville d'Alma.
14 MAI 1998	Rencontre du Comité d'aménagement et de suivi (CASE).  Le promoteur déclare qu'il y a trois sources d'approvisionnement en sable autorisées : les trois sources d'approvisionnement en matériaux de remblayage autorisées sont situées dans le rang Scott, dans le rang Melançon et sur le boul. Auger. Actuellement le sable provient du rang Scott, mais la sablière de Béton Provincial situé dans le rang Melançon sera utilisée pour répartir les sources d'approvisionnement.
11 JUIN 1998	Réception d'une demande de certification d'autorisation au ministère de l'Environnement de Terrassement Lavoie pour l'exploitation d'une sablière sur les lots 26a et 26b, rang 9 canton Signay à Alma (la demande sera complétée le 7 août 1998).
25 JUIN 1998	Manifestation d'une cinquantaine de résidents du rang Scott pour sensibiliser les élus au transport lourd dans leur rue.
26 JUIN 1998	Déclaration du maire d'Alma, Jean-Maurice Harvey à l'effet qu'une décision a été prise concernant la réalisation d'une voie de contournement.  ...suite

Date	Événement
26 JUIN 1998 (suite)	<p>Les représentants du Comité des résidents estiment que 450 à 500 camions lourds circulent chaque jour (ou 900 passages aller-retour/jour), du lundi au samedi inclusivement, de 5 h à 17 h.</p> <p>Alcan confirme que la situation actuelle durera encore un an et un an et demi parce que les besoins du chantier sont de 1 200 000 tonnes de sable. (<i>Le Quotidien</i>, 26 juin 1998).</p> <p>Déclaration du maire d'Alma, Jean-Maurice Harvey à l'effet qu'une décision a été prise concernant la réalisation d'une voie de contournement.</p> <p>Les représentants du Comité des résidents estiment que 450 à 500 camions lourds circulent chaque jour (ou 900 passages aller-retour/jour), du lundi au samedi inclusivement, de 5 h à 17 h.</p> <p>Alcan confirme que la situation actuelle durera encore un an et un an et demi parce que les besoins du chantier sont de 1,200,000 tonnes de sable (<i>Le Quotidien</i>, 26 juin 1998).</p>
3 JUILLET 1998	<p>Les représentants du Comité des résidents estiment à 650 passages de camions par jour (ou 1 passage de camion à toutes les 30 secondes) l'achalandage du rang Scott (<i>Le Quotidien</i>, le 3 juillet 1998).</p>
8 JUILLET 1998	<p>Entente de principe entre les Entreprises Rosario Martel Ltée d'Alma, Les Excavations Larouche de Deslisle et Terrassement Lavoie d'Alma pour construire et utiliser un chemin d'accès privé, indépendant du rang Scott, pour exploiter les sablières se trouvant à cet endroit (<i>Le Quotidien</i>, 1/8/98).</p>
9 JUILLET 1998	<p>Séance spéciale du conseil municipal de Ville d'Alma :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• résolution d'appui à la demande faite à la <i>Commission de protection du territoire agricole</i> (CPTAQ) des propriétaires du lot 24 visant l'utilisation à des fins autres qu'agricoles (exploitation d'une sablière, construction d'un chemin d'accès) ;</li> <li>• résolution pour mandater le procureur de Ville d'Alma de contester devant les tribunaux la décision de la CPTAQ du 16 juin 1998 autorisant la Ferme Fradette Enr. à exploiter une gravière-sablière.</li> </ul>
16 JUILLET 1998	<p>Réunion du <i>Comité d'aménagement et de suivi environnemental</i> (CASE) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le promoteur annonce au CASE que les besoins en sable sont deux fois plus élevés que l'évaluation lors de l'étude d'impact et passeraient de 600 000 à 1 300 000 tonnes ;</li> <li>• de cette quantité, 2/3 sont requis en 1998 ;</li> <li>• en date de la réunion, 40 % des 2/3 ont été transportés ;</li> </ul> <p style="text-align: right;">...suite</p>

Date	Événement
16 JUILLET 1998 (suite)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la seule source d'approvisionnement d'importance à Alma se situe dans le rang Scott ;</li> <li>• actuellement, 90 % du sable provient du rang Scott et 10 % de Saint-Nazaire ; le sable de la sablière située sur le boul. Auger et celle située sur le rang Melançon est inutilisable ;</li> <li>• les contrats liant le promoteur aux entrepreneurs chargés de faire les travaux d'excavation comportent la fourniture des matériaux de remblayage dont l'approvisionnement doit s'effectuer seulement auprès de gravières-sablières autorisées ;</li> <li>• les entrepreneurs y vont selon le marché ;</li> <li>• l'exploitation des gravières-sablières relève des autorités municipales et provinciales ;</li> <li>• pour le promoteur, s'il y avait d'autres sources autorisées, ce serait une solution très intéressante pour minimiser l'impact du transport, mais l'ouverture de nouvelles sablières relève des autorités municipales et gouvernementales ; ce n'est pas le promoteur qui est le décideur.</li> </ul>
20 JUILLET 1998	<p>Séance spéciale du conseil municipal de Ville d'Alma :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• assemblée publique concernant le premier projet d'amendement au zonage du lot 24 de façon à autoriser et à régir le prélèvement de sable ou de gravier (nouvelle sablière) ;</li> <li>• adoption du deuxième projet d'amendement au zonage du lot 24 de façon à autoriser et à régir le prélèvement de sable ou de gravier (nouvelle sablière).</li> </ul>
25 JUILLET 1998	Émission d'un avis d'infraction par le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF) pour la contravention par Terrassement Lavoie des dispositions contenues aux certificats d'autorisation émis les 8 et 9 mars 1995.
28 JUILLET 1998	Manifestation des résidents du rang Scott devant les bureaux d'Alcan et du ministère de l'Environnement et de la Faune à Jonquière.
2 AOÛT 1998	Adoption, à la séance du 2 août 1998 du conseil municipal de Ville d'Alma, de l'amendement au zonage du lot 24 autorisant le propriétaire à y exploiter une sablière et permettre au consortium de construire une voie d'accès privée à ce lot et aux lots 25 et 26 exploités par Terrassement Lavoie.
5 AOÛT 1998	<p>Déclaration de Carolyne Drouin, attachée de presse du ministre de l'Environnement, rapportée dans l'édition du 5 août 1998 du journal <i>Le Quotidien</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'injonction est une piste envisagée ;</li> <li>• une décision finale devrait être prise d'ici (mercredi le 5) la fin de la semaine (vendredi le 7).</li> </ul> <p style="text-align: right;">...suite</p>

Date	Événement
7 AOÛT 1998 (suite)	<p>Terrassement Lavoie complète la demande de certification d'autorisation adressée au ministère de l'Environnement le 11 juin 1998 pour l'exploitation d'une sablière sur les lots 26a et 26b, rang 9 canton Signay à Alma.</p> <p>Décision du ministère de l'Environnement et de la Faune de ne pas demander une injonction contre Terrassement Lavoie. Selon Carolyne Drouin, porte-parole du ministre de l'Environnement, le passage de 100 camions à l'heure a diminué à 30 et le ministère évalue toujours la demande d'autorisation de Terrassement Lavoie pour régulariser la situation (<i>Le Quotidien</i>, 12/8/98).</p>
11 AOÛT 1998	<p>Des résidents du rang Scott font des relevés qui révèlent le passage de 42 à 55 camions à l'heure.</p> <p>Délivrance par la MRC Lac-Saint-Jean-Est d'un certificat de conformité aux objectifs d'aménagement et aux dispositions du document réglementaire concernant la modification au zonage du lot 24 pour permettre l'exploitation d'une sablière et la construction d'un chemin d'accès.</p>
13 AOÛT 1998	<p>Délivrance par le ministère de l'Environnement du certificat d'autorisation pour l'exploitation d'une sablière sur les lots 26a et 26b, rang 9 canton Signay à Alma qui comporte, de la part de l'exploitant, les engagements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un maximum de 20 camions chargés (circulation dans le rang Scott) à l'heure (40 passages à l'heure) ;</li> <li>• la sablière fonctionnera de 7 h du matin à minuit et de midi et demi à 17 h ;</li> <li>• l'exploitation du lot 25 sera suspendue jusqu'à l'ouverture d'une voie d'accès ;</li> <li>• Terrassement Lavoie Ltée utilisera la voie de contournement dès sa disponibilité et au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 1998, sauf pour les livraisons en direction ouest, pour un maximum de quatre camions à l'heure (huit passages à l'heure).</li> </ul>
27 AOÛT 1998	<p>Réunion du <i>Comité d'aménagement et de suivi environnemental (CASE)</i>.</p> <p>Déclarations du promoteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• depuis la délivrance du certificat d'autorisation à Terrassement Lavoie le 13 août 1998, limitant la circulation des camions, les entrepreneurs s'approvisionnent à Saint-Nazaire et à Saint-Charles de Bourget ;</li> <li>• l'approvisionnement en sable à l'extérieur d'Alma implique une augmentation des coûts de l'ordre de 50 % ;</li> <li>• de 600 000 à 700 000 tonnes de sable ont été transportées depuis le début des travaux, ce qui représente la moitié des besoins en sable pour le chantier ; 300 000 à 350 000 tonnes seront transporté entre août et novembre 1998 ;</li> </ul> <p style="text-align: right;">... suite</p>

Date	Événement
27 AOÛT 1998 (suite)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• à cause des impacts sociaux et économiques, le promoteur souhaite que les entrepreneurs s'approvisionnent dans les limites de la Ville d'Alma ;</li> <li>• le promoteur avait prévu la difficulté d'approvisionnement à l'échelle locale ; aussi les entrepreneurs soumissionnaires devaient proposer trois sources d'approvisionnement en matériaux de remblayage. Les contrats qui liaient le promoteur aux entrepreneurs comportaient des dispositions prévoyant une rémunération différente selon l'éloignement des sources d'approvisionnement proposées ; dans l'éventualité où les sources locales d'approvisionnement s'avéraient insuffisantes, le promoteur pouvait autoriser les entrepreneurs à s'approvisionner plus loin. Le promoteur favorise l'approvisionnement auprès de sources proches du chantier.</li> </ul> <p>Déclaration de Ville d'Alma :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la ville a porté en appel la décision de la CPTAQ du 16 juin 1998 autorisant la Ferme Fradette Enr. à exploiter une gravière-sablière portant sur la réhabilitation de la terre ;</li> <li>• la CPTAQ a autorisé l'exploitation d'une sablière sur le lot 24, mais pas la construction de chemin d'accès ; toutefois, cette autorisation devrait être délivrée dans deux ou trois semaines, auquel cas, la ville pourrait faire un amendement au zonage après l'avoir soumis la population, comme le prévoit la loi.</li> </ul>
28 AOÛT 1998	<p>Lettre de Frank Farago, directeur du projet Usine Alma, à Jean-Maurice Harvey, maire d'Alma, par laquelle ce dernier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• constate qu'aucune sablière sur le territoire de la municipalité d'Alma permet de répondre aux besoins du projet pour diverses raisons associées aux autorisations d'exploitation des sablières ;</li> <li>• signifie que les entrepreneurs doivent s'approvisionner à l'extérieur des limites de la municipalité d'Alma ;</li> <li>• communique les besoins du chantier en sable pour la continuation de la construction ;</li> <li>• offre sa collaboration pour concrétiser des scénarios permettant de minimiser les coûts d'approvisionnement et réduire les impacts du transport lourd.</li> </ul>
21 SEPTEMBRE 1998	<p>Décision de la CPTAQ concernant la demande des propriétaires du lot 24 visant l'utilisation à des fins autres qu'agricoles (exploitation d'une sablière, construction d'un chemin d'accès) : accordée.</p>
26 SEPTEMBRE 1998	<p>Déclaration du maire d'Alma, Jean-Maurice Harvey, rapportée dans l'édition du 29 septembre 1998 du journal <i>Le Quotidien</i> :</p> <p style="text-align: right;">...suite</p>

Date	Événement
26 SEPTEMBRE 1998 (suite)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la voie de contournement permanente jusqu'au boul. Auger devra être construite aux frais de la municipalité sans subventions gouvernementales ;</li> <li>• il n'est pas question de prolonger la voie de contournement jusqu'à la route du Lac, comme il avait été évoqué précédemment, parce que la municipalité n'en a pas les moyens et il serait plus difficile de justifier le projet auprès de la CPTAQ.</li> </ul>
30 SEPTEMBRE	Modification du certificat d'autorisation délivré par le ministère de l'Environnement à Terrassement Lavoie pour l'exploitation d'une sablière sur les lots 26a et 26b, rang 9 canton Signay à Alma concernant le report de la date limite pour l'utilisation de la voie de contournement au 1 <sup>er</sup> novembre 1998.
OCTOBRE	<p>Formalisation de l'entente de principe entre les membres du consortium pour la construction d'une voie d'accès privée.</p> <p>Début des travaux de construction de la voie d'accès privée.</p>



