

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À TROIS-RIVIÈRES

PARTICIPATION PUBLIQUE ET ACCEPTABILITÉ SOCIALE DANS LE  
DÉVELOPPEMENT AÉROPORTUAIRE QUÉBÉCOIS.

MÉMOIRE PRÉSENTÉ COMME EXIGENCE PARTIELLE DE LA MAÎTRISE EN  
SCIENCES DE L'ENVIRONNEMENT

PAR  
ANNE-ÉLISABETH PARÉ

Février 2025

Université du Québec à Trois-Rivières

Service de la bibliothèque

Avertissement

L'auteur de ce mémoire, de cette thèse ou de cet essai a autorisé l'Université du Québec à Trois-Rivières à diffuser, à des fins non lucratives, une copie de son mémoire, de sa thèse ou de son essai.

Cette diffusion n'entraîne pas une renonciation de la part de l'auteur à ses droits de propriété intellectuelle, incluant le droit d'auteur, sur ce mémoire, cette thèse ou cet essai. Notamment, la reproduction ou la publication de la totalité ou d'une partie importante de ce mémoire, de cette thèse et de son essai requiert son autorisation.

## **REMERCIEMENTS**

J'aimerais remercier mon directeur Denis Leroux et mon co-directeur Yves Fréchette de m'avoir soutenue dans ce projet un peu fou qui joint passion, actualité et avenir.

J'ai une mention spéciale pour la tribu de sept et pour les filles qui ont écouté et participé aux péripéties de ce projet.

Enfin, je suis infiniment reconnaissante envers le passionné qui répond à chacune de mes questions.

Merci

## RÉSUMÉ

Le milieu de l'aéronautique est florissant au Québec et ce, jumelé à la démocratisation du voyage, favorise le développement et l'implantation d'aéroports. Ce développement, en conjonction avec l'expansion des zones urbaines, a pour effet de créer des situations de conflit entre les promoteurs qui proposent des projets d'expansion ou de création d'aéroports et les citoyens. Ces situations démontrent qu'il est crucial de se poser des questions pour mieux comprendre le rôle de la participation citoyenne et l'importance de l'acceptabilité sociale dans les projets d'aéroport et dans leur milieu d'implantation.

Ces installations ont leur lot d'impacts, que ce soit au niveau de la pollution sonore ou des impacts environnementaux sur la faune et la flore. Cette étude a donc évalué les mécanismes de participation citoyenne dans quatre aéroports soit Saint-Hubert, Neuville, Trois-Rivières et l'Isle-aux-Grues qui représentent des diversités géographiques, environnementales, socio-économiques et de tailles différentes.

Nous avons utilisé les facteurs de l'acceptabilité sociale soit, les facteurs sociaux, de participation publique, environnementaux, techniques et technologiques, de développement socio-économique, politique et de gouvernance, géographiques et médiatiques. Nous les avons organisés sous forme de grilles d'évaluation, ce qui a permis de comparer les processus de participation citoyenne et de mettre en évidence les réussites et les défis persistants en vue d'atteindre l'acceptabilité sociale.

Des conclusions ont émergé concernant la participation publique soulignant l'importance d'une communication continue et bidirectionnelle, la création d'un cadre pour diverses formes de participation citoyenne, ainsi que la formation de médiateurs spécialisés. Ces constats soulignent l'importance d'une réflexion à long terme, à l'échelle

du Québec et en collaboration avec toutes les instances pour orienter le développement urbain à proximité des aéroports.

**Mots-clés :** aéronautique, participation citoyenne, acceptabilité sociale, aéroport, participation publique

## TABLE DES MATIÈRES

<b>RÉSUMÉ .....</b>	<b>2</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES.....</b>	<b>4</b>
<b>LISTE DE TABLEAUX.....</b>	<b>6</b>
<b>LISTE DES FIGURES .....</b>	<b>8</b>
<b>LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES.....</b>	<b>9</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>10</b>
<b>CHAPITRE I.....</b>	<b>12</b>
<b>1. PROBLÉMATIQUE .....</b>	<b>12</b>
1.1. Objectifs .....	14
<b>CHAPITRE II.....</b>	<b>16</b>
<b>2. RECENSION DES ÉCRITS .....</b>	<b>16</b>
2.1. Démocratie sociale .....	16
2.2. L'acceptabilité sociale.....	17
2.3. Conditions et enjeux de l'acceptabilité sociale .....	18
2.4. La participation citoyenne .....	19
2.4.1. Méthode de consultation .....	21
2.4.2. Les syndromes tel que le NIMBY .....	22
2.5. Les principaux acteurs.....	22
2.5.1. Les parties prenantes.....	22
2.5.2. Les promoteurs .....	23
2.5.3. Les opposants.....	23
2.6. Les outils balisant l'implantation des infrastructures aéroportuaires. ....	24
2.6.1. Gouvernement Fédéral.....	25
2.6.2. Gouvernement du Québec .....	25
2.6.3. Les Municipalités.....	26
2.6.4. Schéma d'aménagement et de développement .....	27
2.7. Les impacts environnementaux .....	27
2.7.1. Le bruit et son atténuation .....	27
2.7.2. L'air .....	29
2.7.3. La biodiversité .....	30

<b>CHAPITRE III.....</b>	<b>32</b>
<b>3.    MÉTHODOLOGIE ET OUTILS D'ANALYSE.....</b>	<b>32</b>
3.1.    Sélection des sites d'études et entrevues.....	32
3.2.    Les cas à l'étude .....	33
3.2.1.  Isle-aux-Grues.....	33
3.2.2.  Raisons de la sélection de l'aéroport de l'Isle-aux-Grues .....	34
3.2.3.  Neuville.....	34
3.2.4.  Raison de la sélection de l'aéroport de Neuville .....	35
3.2.5.  Trois-Rivières .....	35
3.2.6.  Raisons de la sélection de l'aéroport de Trois-Rivières .....	36
3.2.7.  Saint-Roch-de-l'Achigan.....	36
3.2.8.  Raison du choix du projet d'aéroport de Saint-Roch-de-l'Achigan .....	37
3.2.9.  Saint Hubert .....	37
3.2.10.  Raisons du choix de l'aéroport de Saint-Hubert.....	39
3.2.11.  Limites de l'aéroport de Saint-Hubert .....	39
3.3.    Les entrevues .....	40
3.4.    Les facteurs de l'acceptabilité sociale .....	41
3.5.    Élaboration des grilles .....	43
<b>CHAPITRE IV .....</b>	<b>45</b>
<b>4.    RÉSULTATS .....</b>	<b>45</b>
4.1.    Résultats par facteurs.....	45
4.2.    Résultats par aéroports .....	57
<b>CHAPITRE V .....</b>	<b>60</b>
<b>5.    DISCUSSION.....</b>	<b>60</b>
5.1.    Les limites de l'études .....	60
5.1.1.  Choix des aéroports et entrevues .....	60
5.1.2.  Les limites des sources scientifiques .....	60
5.1.3.  Les limites des sources non conventionnelles .....	61
5.1.4.  Les limites en lien avec la collecte de données .....	62
5.1.5.  Les limites de la méthode d'analyse .....	62
5.2.    Les constats .....	63
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>66</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>68</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>84</b>

## LISTE DE TABLEAUX

<b>TABLEAU 3.1</b> .....	33
<b>CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L’AÉROPORT DE L’ISLE-AUX-GRUES.</b>	33
<b>TABLEAU 3.2</b> .....	35
<b>CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L’AÉROPORT DE NEUVILLE</b> .....	35
<b>TABLEAU 3.3</b> .....	36
<b>CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L’AÉROPORT DE TROIS-RIVIÈRES</b> .....	36
<b>TABLEAU 3.4</b> .....	37
<b>CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L’AÉROPORT DE SAINT-ROCH DE L’ACHIGAN</b> .....	37
<b>TABLEAU 3.5</b> .....	38
<b>CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L’AÉROPORT DE SAINT-HUBERT</b> .....	38
<b>TABLEAU 3.6</b> .....	41
<b>FACTEURS DE L’ACCEPTABILITÉ SOCIALE (selon Champagne, 2020)</b> .....	41
<b>TABLEAU 3.7</b> .....	44
<b>EXEMPLE DE GRILLE CONDITIONS MÉDIATIQUE DE L’ACCEPTABILITÉ SOCIALE DE L’ILES-AUX GRUES</b> .....	44
<b>TABLEAU 4.1</b> .....	46
<b>POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR SOCIAL</b> .....	46
<b>TABLEAU 4.2</b> .....	47
<b>POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR DE PARTICIPATION PUBLIQUE</b> .....	47
<b>TABLEAU 4.3</b> .....	48
<b>POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR ENVIRONNEMENTAL</b> .....	48
<b>TABLEAU 4.4</b> .....	49



<b>POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR TECHNIQUE ET TECHNOLOGIQUE.....</b>	<b>49</b>
<b>TABLEAU 4.5 .....</b>	<b>50</b>
<b>POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT SOCIOÉCONOMIQUE.....</b>	<b>50</b>
<b>TABLEAU 4.6 .....</b>	<b>51</b>
<b>POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR POLITIQUE, RÈGLEMENTAIRE ET DE GOUVERNANCE .....</b>	<b>51</b>
<b>TABLEAU 4.7 .....</b>	<b>52</b>
<b>POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR GÉOGRAPHIQUE .....</b>	<b>52</b>
<b>TABLEAU 4.8 .....</b>	<b>53</b>
<b>POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR MÉDIATIQUE .....</b>	<b>53</b>
<b>TABLEAU 4.9 .....</b>	<b>57</b>
<b>LES RÉSULTATS DES CAS À L'ÉTUDE.....</b>	<b>57</b>

## LISTE DES FIGURES

<b>Figure 1.0</b> Taux de réussite de chaque facteur .....	43
--	----

## LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

<b>BAPE</b>	Bureau d’audiences publiques sur l’environnement
<b>CAD</b>	Concerter analyser choisir
<b>CAPA-L</b>	Comité anti-pollution des avions de Longueuil
<b>CSAC</b>	Conseil Supérieur de l’Aviation Civile
<b>CFS</b>	Canada Flight Supplement
<b>DAD</b>	Décider annoncer défendre
<b>DASH-L</b>	Développement aéroport de Saint-Hubert – Longueuil
<b>MAHM</b>	Ministère des Affaires municipales et de l’Habitation
<b>MERN</b>	Ministère de l’Énergie et des Ressources naturelles
<b>MRC</b>	Municipalité régionale de comté
<b>NADP</b>	Noise abatement departure procedure
<b>NIMBY</b>	Not in my back yard
<b>RAC</b>	Règlementation de l’Aviation Canadienne
<b>RZA</b>	Règlement de zonage aéroportuaire
<b>SAD</b>	Schéma d’aménagement et de développement

## INTRODUCTION

Depuis plusieurs années, le milieu de l'aéronautique connaît une croissance continue, ce qui amène les aéroports à être des infrastructures de transport importantes pour la province. Les projets d'aéroport sont souvent très mobilisateurs, car le transport aérien engendre de nombreuses nuisances et pollutions (Bunoz, 2021). En raison de l'étendue du territoire québécois, il est nécessaire de développer un réseau conséquent d'infrastructures permettant le déplacement des biens et des populations vers les zones reculées. Cela favorise le maintien des entreprises et des communautés dans les régions difficiles d'accès par voie terrestre. De ce fait, le développement et le maintien d'établissements aéroportuaires sécuritaires et en bon état est une priorité pour les autorités gouvernementales et les acteurs du milieu. Toutefois, ce développement ne peut pas être considéré uniquement sous l'angle des infrastructures physiques et de l'expertise technique.

Cette étude examinera les différents mécanismes de participation citoyenne utilisés dans le contexte des aéroports québécois en mettant l'accent sur les facteurs de l'acceptabilité sociale tels que définis par Champagne (2020). Nous évaluerons l'acceptabilité sociale des projets en analysant ces facteurs, et ce dans les différents processus de participation citoyenne afin de mettre de l'avant les forces et les faiblesses de chacun d'entre eux.

Enfin, cette étude proposera des suggestions pour améliorer et renforcer la participation citoyenne dans le développement des aéroports québécois afin de favoriser l'acceptabilité sociale. Ces propositions seront basées sur l'évaluation du processus de participation citoyenne de cinq aéroports de taille variable de la province qui ont été sélectionnés par la chercheuse.

En somme, cette recherche a pour but de favoriser une meilleure compréhension du rôle de la participation citoyenne et de l'importance de l'acceptabilité sociale dans le développement d'aéroports québécois. Elle proposera des suggestions pour les promoteurs et les communautés locales afin de favoriser un dialogue constructif et une prise de décision éclairée, dans le but ultime de promouvoir un développement aéroportuaire durable et harmonieux au Québec (Scognamiglio & Carrel, 2022).

## CHAPITRE I

Dans ce chapitre nous aborderons l'entrelacement des législations qui encadrent le milieu aéronautique à plusieurs niveaux. Nous évoquerons également le développement des aéroports au Québec, les récents projets qui ont échoué et les processus qui avaient été mis en place. Nous accorderons ensuite notre attention à l'impact des processus d'avancement des aéroports sur l'environnement. Le tout, afin de nous amener à notre objectif, soit, comment faciliter une démarche de participation citoyenne pour favoriser l'acceptabilité sociale dans le but d'augmenter le soutien aux infrastructures.

### 1. Problématique

Bien que la législation fédérale favorise la création de nouveaux aéroports ou l'expansion d'aéroports existants, de nombreux projets touchant de petits et moyens aéroports se sont soldés par un échec depuis quelques années (L'Association Québécoise du Transport Aérien, 2011). Cette situation est particulièrement notable au Québec avec les cas de Mascouche (Allard, 2017), St-Hubert (Dostie, 2019), Neuville (Porter, 2013) et le prototype d'aérodrome de Saint-Roch de l'Achigan (Colpron, 2019) où les développements ont été arrêtés abruptement ou encore contestés suite au questionnement de la population sur la façon dont les projets étaient développés. Bunoz (2021) dénote que les conflits entourant les aéroports sont plus fréquents depuis la dérèglementation du transport aérien des années 90. Ceux-ci ont généralement lieu entre des acteurs proches du sujet, soit, les gestionnaires d'aéroport, les élus, les compagnies aériennes, les pouvoirs publics, les riverains, les collectivités locales et les associations de citoyens (Bunoz, 2021). De plus, Bunoz signale que l'acceptabilité sociale d'un projet d'aéroport est complexe à atteindre et déclenche de forts engagements des opposants (Bunoz, 2021).

L'aviation est également un service important pour le développement du Canada. Le milieu apporte beaucoup à la population par le rapprochement rapide des milieux éloignés, l'évacuation médicale en terrain hostile ou en mer ainsi que le transport de marchandises qui pourraient difficilement se rendre dans des régions éloignées. Le développement régional utilise les aéroports comme outil favorisant l'échange et le transport sur son territoire (Beaudoin et al, 2000). Le CSAC, soit le Conseil Supérieur de l'Aviation Civile français (2017), a démontré le maillage serré qu'il y a entre le développement économique d'une région et la présence d'un aéroport. Le travail de Bunoz (2021) démontre l'importance de l'environnement comme étant un bien commun à défendre et son utilisation pour lutter contre les projets d'aménagement d'envergure tels que les aéroports (Bunoz, 2021). Ce travail nous ramène à l'importance que prend l'environnement dans l'établissement de nouveaux projets d'aéroport.

L'établissement et la modification d'infrastructures déjà existantes d'aéroports ont créé des conflits multiples dans les dernières années. Ces échecs ont, pour la plupart, été causés par une absence de prise en compte des contraintes environnementales propres aux aéroports, un manque d'acceptabilité sociale par la population locale et plus généralement par un manque de préparation et de consultation de la population par les promoteurs de ces projets. En ne tenant compte que de la réglementation fédérale qui a préséance lors de l'implantation ou l'expansion de ces infrastructures et en faisant fi des paliers provinciaux et municipaux, les promoteurs se sont dans bien des cas mis à dos les défenseurs de l'environnement et la population. (Porter, 2013 ; Allard, 2017 ; Dostie 2019 ; Colpron, 2019 ; Vallières, 2020).

Il est donc important pour le développement de futurs aéroports de trouver des terrains d'entente avec les populations accueillant les projets afin qu'elles y voient un atout et non une nuisance. De plus, il y a une complexité d'aménagement des aéroports légalement gérés par le gouvernement fédéral versus les plans d'aménagement des territoires et des villes gérés par les niveaux provinciaux et municipaux. Les défis se

caractérisent par un manque d'équilibre entre les défis sociaux, environnementaux et économiques qu'engendrent la création ou l'expansion d'aéroports locaux. L'équilibre à trouver doit aussi s'appuyer sur une acceptabilité de ces projets par les populations concernées. Cette acceptabilité doit passer par un processus consultatif, une vulgarisation des concepts propres au milieu mais aussi une promotion des avantages et des inconvénients que représentent les infrastructures aéroportuaires. Le tout afin de favoriser une prise de décision libre et éclairée.

Dans un contexte de développement des infrastructures aéronautiques régionales, il devient donc impératif d'explorer des moyens de mettre de l'avant des projets de développement qui respectent les normes environnementales, qui répondent à la nécessité de l'acceptabilité sociale, contribuent à l'essor économique des régions et dans un cadre d'urbanisation durable.

### **1.1. Objectifs**

L'objectif principal de ce projet est de faciliter le développement d'une démarche de participation citoyenne favorisant l'acceptabilité sociale dans le milieu aéronautique québécois, dans le respect de l'environnement, des populations d'accueil ainsi que de la réglementation déjà en place. Bien que la participation citoyenne ne garantisse pas l'appui de la population à un projet elle peut, selon nous, en augmenter considérablement les chances de soutien par celle-ci.

Pour atteindre cet objectif, une liste de suggestions sera élaborée et rendue disponible à la suite de notre étude de cas ainsi qu'un modèle de grille simple permettant d'évaluer le degré de participation citoyenne du processus. Les suggestions comme les grilles seront orientées vers le milieu aéronautique, mais elles pourraient être modifiées et utilisées dans le cadre de tout projet d'infrastructure d'ampleur amené à évoluer avec sa



population d'accueil. Outre l'objectif principal du projet, on retrouve également les sous-objectifs suivants :

- Élaborer des grilles de collecte et d'analyse des facteurs de l'acceptabilité sociale tels que définis par Champagne (2020) en les adaptant aux projets aéroportuaires.
- Procéder à l'analyse de cas typiques de projets aéroportuaires québécois à partir de nos grilles d'analyse adaptées et des données colligées;
- Comparer les processus ayant pris place pour chaque projet étudié selon les facteurs d'acceptabilité sociale;
- Mettre en lumière des constatations pouvant favoriser l'acceptabilité sociale grâce à la participation citoyenne dans les projets de développement aéroportuaires;

Ainsi, il s'agira de favoriser une démarche qui valorise la participation citoyenne afin de tendre vers l'acceptabilité sociale. Cette démarche aura pour objectif de créer des projets qui pourraient à la fois correspondre au bien commun de la population mais aussi favoriser un milieu aéronautique sécuritaire et adéquat pour ses utilisateurs.

## **CHAPITRE II**

### **2. Recension des écrits**

Dans les dernières années on constate que des processus de participation citoyenne sont de plus en plus utilisés dans les municipalités québécoises ainsi que dans le développement de petits et grands projets. Ces processus consistent à donner un espace de discussion qui permet le dialogue entre les acteurs du milieu et les promoteurs. Cela permet de faire ressortir les intérêts collectifs et individuels et d'évaluer les bénéfices et les risques qui concernent ce développement. La participation citoyenne permet de créer un projet qui tend vers l'acceptabilité sociale. Elle est aujourd'hui présente dans diverses structures du Québec telles que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), le ministère de l'Énergie et des ressources naturelles (MERN, 2019) ou encore le Ministère du développement durable, de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques ou MDDELCC qui valorisent un plus grand recours à la participation citoyenne. (Lavoie-Isabaert, 2016).

#### **2.1. Démocratie sociale**

La démocratie sociale ne vient pas remplacer la démocratie traditionnelle telle qu'on la connaît en Amérique du Nord où la population est invitée à voter pour élire ses dirigeants (Gingras, 2017 ; Laquière, 2019). Elle vient plutôt renforcer l'implication des citoyens dans leur démocratie en les impliquant plus fréquemment et à long terme (Gaudin, 2010). Elle permet aux organismes municipaux et autres qui le désirent de favoriser une approche plus collaborative qui amène une responsabilisation des citoyens concernant un territoire précis (Côté et Gagnon, 2005). Principalement utilisée dans le cadre de questions environnementales et de gestion du territoire, la démocratie environnementale, elle, permet

de valoriser les intérêts et la vision du territoire de la population qui y habitent (Worker & Ratté, 2014).

Alors que certaines parties du monde, en particulier les États-Unis, vivent une perte de satisfaction en leur système démocratique, les Canadiens restent satisfaits de leurs institutions publiques et demeurent engagés (Bellavance, 2022). Et ce, alors que les citoyens jouent un rôle de plus en plus actif dans le processus démocratique (Armitage & al., 2012), notamment par le biais de la démocratie participative.

## **2.2. L'acceptabilité sociale**

Le concept de l'acceptabilité sociale est complexe à définir de par les multiples versions et composantes de sa définition et selon les auteurs, ce qui, dans le milieu, laisse place à interprétation (Lavoie-Isabaert, 2016 ; Fournis et Fortin, 2015). Malgré tout, on peut la définir comme le résultat d'une démarche avec les parties prenantes qui détermine les critères requis afin qu'un projet s'intègre dans un milieu d'accueil (Gouvernement du Québec, 2014-2015). De plus, elle a pour but de prendre en compte les besoins actuels et futurs des parties prenantes présentes sur un territoire donné (Gendron, 2014). Ainsi, elle évalue le niveau de risque qu'encourent les acteurs d'un projet (Beck, 2001). Selon Beck (2021), il faut considérer la variable de temps dans son ensemble, soit le temps de la construction, le temps d'utilisation du projet ainsi que le temps que dureront les impacts à long terme. Pour ce faire, on doit établir un processus de consultation qui permet de vulgariser adéquatement le projet afin de pouvoir envisager tendre vers l'acceptabilité sociale (Boisclair et Bourke, 2020). Tout cela, en s'assurant de recueillir les opinions ainsi que de connaître et répondre aux besoins des citoyens pour déterminer l'acceptabilité ou l'inacceptabilité sociale du projet (Batelier, 2012).

Le but est de faire émerger un consensus acceptable entre les visions des parties prenantes, le contexte et les caractéristiques du milieu (Bape, 2016 ; CPEQ, 2012 ;

Battelier, 2015). Aussi, on constate que l'acceptabilité sociale d'un projet prend de plus en plus d'importance dans la prise de décision sur la réalisation ou non d'un projet pouvant affecter les communautés (Blondiaux et Sintomer, 2002 ; Gauthier, 2015).

### **2.3. Conditions et enjeux de l'acceptabilité sociale**

Les conditions de l'acceptabilité sociale permettent la mise en place d'un cadre dans lequel s'expriment les différents enjeux et préoccupations des parties prenantes tout au long de la réalisation du projet (Champagne, 2020).

Les huit conditions nécessaires à l'acceptabilité sociale selon Champagne (2020) sont :

1. Les facteurs sociaux : permet d'évaluer le contexte dans lequel on implante le projet, la relation entre les parties prenantes ainsi que la légitimité des promoteurs.
2. La participation publique : permet d'évaluer le niveau de participation publique dans le processus de décision afin de s'assurer que les participant reçoivent les informations nécessaires à l'établissement d'une jugement libre et éclairé sur le projet.
3. Les facteurs environnementaux : évaluer l'impact environnemental du projet et des mesures mise en place.
4. Les facteurs techniques et technologiques : évaluation des technologies, de la viabilité, rentabilité et de la pérennité des infrastructures.
5. Les facteurs de développement socio-économique : évaluer l'aspect financier du projet et de ses retombées.
6. Les facteurs de politique règlementaire et de gouvernance : permet d'évaluer le climat politique, règlementaire et de gestion dans lequel le projet s'installe. C'est aussi le moment durant lequel on apprécie la transparence et l'équité de l'équipe administrative.

7. Les facteurs géographiques : évaluer la cohérence entre le projet et les caractéristiques physico-spatiales.
8. Les facteurs médiatiques : permet de voir les influenceurs ainsi que les arguments mis de l'avant dans le contenu médiatique.

Ces facteurs nous permettront de faire un portrait des enjeux et des préoccupations que cette situation comporte. Cela permet de faciliter la mise en place des stratégies d'opération et de décision tout en encourageant, entre les différentes parties prenantes, le dialogue et la collaboration menant au processus décisionnel. Ces paramètres favoriseront la création d'un projet en accord avec le milieu d'accueil. Cette façon de faire valorise la plus-value sociale et ce, tout en structurant le processus de participation citoyenne qui peut amener le projet à tendre vers l'acceptabilité sociale. Cependant, cette dernière demeure incertaine (Champagne, 2020). Pour favoriser le processus de consultation, il est préférable de faire l'étude et l'analyse des facteurs en amont du projet. Cela permet d'éviter les malentendus et de valoriser l'implication des citoyens (CPEQ, 2012).

Pour encourager l'acceptabilité sociale, il est de la tâche du promoteur de transmettre toutes les informations nécessaires aux différentes parties prenantes participantes, et ce, durant toute la réalisation du projet. Cela a pour but de favoriser les échanges et les débats lors du processus de consultation entre les différents acteurs du milieu. Cette démarche de la part du promoteur favorise un climat de confiance ainsi que l'édification de l'acceptabilité sociale (MERN, 2019).

#### **2.4. La participation citoyenne**

La participation citoyenne est, comme son nom l'indique, un processus qui permet à la population d'avoir un engagement actif dans les affaires publiques. Cette participation peut prendre plusieurs formes : on peut inviter la population à des réunions, des audiences ou des consultations publiques où ils seront invités à transmettre leur avis sous forme de

pétition, de mémoire ou à l'oral. Dans le cadre de notre étude, nous porterons notre attention sur la participation citoyenne comme outil afin d'amener un projet à tendre vers l'acceptabilité sociale. Pour ce faire, le processus de participation citoyenne doit être élaboré sur une période de temps suffisante (Worker & Ratté, 2014) et commencer dès les balbutiements du projet afin de pouvoir le modifier en fonction de la vision et des intérêts de la population (Gauthier et Gagnon, 2013).

Il est préférable qu'il prenne en compte le territoire d'accueil ainsi que les besoins de la communauté afin de créer un ensemble cohérent (Fournis et Fortin, 2015). L'implication des citoyens peut amener les promoteurs à réfléchir à des solutions qui n'avaient pas été envisagées au préalable (Gauthier et Gagnon, 2013). Cette implication peut amener à réduire les risques de conflit (Gauthier et Gagnon, 2013) tout en réduisant le sentiment d'impuissance de la population face à un projet d'envergure dans leur région (Gendron, 2014).

Enfin, dans le but de tendre vers l'acceptabilité sociale, il est important que le processus de participation citoyenne prenne en compte les opinions des diverses parties prenantes afin d'aller vers le consensus. Sans cela, la présentation d'un projet dont les décisions sont déjà prises et ayant peu d'écoute pour les citoyens pourrait fortement réduire la confiance de la population envers les institutions et le projet (Worker & Ratté, 2014).

La participation citoyenne peut prendre plusieurs formes mais certains points sont essentiels si l'on veut que celle-ci puisse nous amener à créer un projet qui tend vers l'acceptabilité sociale. Parmi les points importants, il faut que les informations plus complexes et à la base du projet soient vulgarisées afin de permettre à tous de bien le comprendre (Boisclair et Bourke, 2020). Le promoteur doit être le plus transparent possible et fournir des informations claires et accessibles afin de permettre la prise de décision. Il est préférable que les participants représentent la diversité de la société afin de recueillir les différents points de vue.

Les méthodes afin de recueillir les opinions, points de vue et la compréhension des citoyens sont multiples : on retrouve la consultation en ligne, les ateliers thématiques, les conférences de citoyens et bien d'autres (Scognamiglio & Carrel, 2022). L'important reste

d'utiliser plusieurs formes afin de rejoindre une plus grande diversité de citoyens (CPEQ, 2012). Il est d'ailleurs préférable de donner plusieurs options de communication, par exemple en répondant à des courtes questions au téléphone, par courriel ou en personne. Il est donc nécessaire de réfléchir afin de fournir les ressources nécessaires pour faciliter la participation de tous (Gouvernement du Québec : le chantier de l'acceptabilité sociale, 2014-2015). Enfin, il est important d'être à l'écoute et de rester ouvert à intégrer les propositions des citoyens dans la mise en place du projet (Worker & Ratté, 2014).

#### **2.4.1. Méthode de consultation**

Le promoteur a le choix de la méthode de consultation qu'il veut utiliser. Toutefois le choix se fait généralement entre le modèle DAD (décider annoncer défendre) et CAC (concerter analyser choisir) (Mermet et al, 2004 ; Glasbergen, 1995). Le premier modèle consiste à informer la population par une courte consultation rapide. Ce genre d'intervention est mis en place en partageant peu d'informations. Le promoteur sélectionne généralement ce qu'il transmet pour ne pas nuire au développement du projet. Tout est organisé pour que les décisions soient prises par le promoteur, donc pour protéger ses intérêts. Le second modèle consiste en un processus de consultation citoyenne. Cette façon de faire met de l'avant la démocratie participative, le budget participatif ainsi que l'implication des parties prenantes, et ce, tout au long du processus entourant le projet (Champagne, 2020 ; Glasbergen, 1995 ; Memet et Al, 2004).

Un promoteur voulant suivre le modèle CAC s'assurera du savoir des citoyens afin de pouvoir orienter et adapter son processus de participation publique. Il doit évaluer la connaissance des citoyens sur les points majeurs ainsi que les bases de son projet, telles que les infrastructures, la réglementation en place ou l'environnement. Cela permet au promoteur d'avoir une idée sur les potentielles sources de désaccord qu'il pourrait rencontrer, orienter sa consultation afin de réduire les risques d'incompréhension et ainsi faciliter la discussion (Lavoie-Isabaert, 2016 ; Champagne, 2020).

### **2.4.2. Les syndromes tel que le NIMBY**

Le syndrome NIMBY qui signifie « Not in my back yard » est une contestation fréquente des populations qui vivent à proximité d'un développement d'aménagement urbain (Marchetti, 2005). Les partisans du NIMBY mettent de l'avant leur intérêt personnel couplé à une vision conservatrice du secteur qui peut nuire au développement de celui-ci (Gendron, 2016). Dans le cadre des processus de participation citoyenne, les citoyens ont tendance à se regrouper en fonction de leurs intérêts, opinions, préoccupations ou priorités. Ces groupes peuvent influencer l'acceptabilité sociale d'un projet. Parmi les différentes attitudes des habitants qui démontrent l'importance de la participation citoyenne, on retrouve les regroupement YIMBY « Yes In My Backyard » qui regroupent des gens qui soutiennent activement le projet (Dwight, 2020). On retrouve aussi les acronymes CAVE pour « Citizens Against Virtually Everything » pour les groupes qui s'opposent à tous les projets (Furst et al, 2023). Certaines de ces attitudes sont directement orientées vers des projets particuliers tel que le BIMBY « Beauty In My Backyard » qui représente les groupes qui soutiennent les projets seulement s'ils correspondent à des standards d'esthétisme (Dowie & al., 2021) ou encore WIMBY « Waste In My Backyard » qui s'applique aux groupes qui sont pour les projets de gestion des matières résiduelles dans leur quartier (Asokan & al., 2024 ; IIASA, n.d.).

## **2.5. Les principaux acteurs**

### **2.5.1. Les parties prenantes**

L'expression « partie prenante » est le terme utilisé afin de désigner toute personne touchée de loin ou de près par l'élaboration et la mise en action d'un projet ou par les impacts de celui-ci. Cela peut être une personne comme une entreprise ou l'État (Caron-Malenfant et Conraud, 2009).



### **2.5.2. Les promoteurs**

Un promoteur est une personne qui projette la construction, dans notre cas, d'un aéroport. Il peut être un groupe d'associés, une association ou encore une personne seule. Ils ont généralement pour mission de mettre en commun plusieurs buts et visions dans un projet tout en travaillant avec plusieurs acteurs extérieurs. Le promoteur a comme but principal la réalisation d'un projet. Cela englobe la conception, l'aménagement, le financement, la commercialisation, la construction et l'administration de l'aéroport. Il est accompagné de spécialistes dans chacun de leurs domaines pour chaque étape. Il s'assure de la communication entre les milieux. Le promoteur peut être un acteur public ou un regroupement d'une communauté tout comme il peut être un acteur politique comme, par exemple, le gouvernement du Québec qui possède des aéroports et en est donc le promoteur lorsqu'il veut en construire ou en modifier un (Gouvernement du Québec, 2012).

Les aéroports ont de multiples impacts sur l'environnement, que ce soit lors de la construction des infrastructures ou lors de leur utilisation. Ces perturbations passent par le bruit qu'ils génèrent, la pollution de l'air due à la combustion du fuel ou encore la réduction de la faune suite à la diminution de la végétation. Ces impacts sont communs à tous les aéroports, toutefois leur envergure varie en fonction de la taille et de l'utilisation des infrastructures. Un aéroport international qui reçoit de gros porteurs ou encore du cargo n'a pas les mêmes impacts environnementaux qu'un aéroport régional essentiellement orienté vers l'aviation générale.

### **2.5.3. Les opposants**

Les groupes d'opposants formés de citoyens se forment généralement dans la foulée de la présentation d'un nouveau projet. Ils ont comme principale requête la consultation publique sur le projet, la gestion du bruit ou la protection de l'environnement. Certains de ces groupes locaux ont pour but de dénoncer selon le principe du « pas dans ma cour »

(NIMBY). Cela amène les opposants à dénoncer les enjeux auxquels font face les projets d'aéroport et leur milieu d'accueil (Boiral et Ebrahimi, 2013).

Les groupes citoyens se forment suite à des changements, que ce soit dans l'urbanisation autour des aéroports, le type d'utilisation des aéroports, l'augmentation ou la fréquence des vols. Par exemple, le groupe CAPA-L est un comité antipollution des avions de Longueuil qui plaide afin d'amener les écoles de pilotage de l'aéroport de St-Hubert à avoir un couvre-feu pour les vols de nuit et des moyens afin de réduire le bruit des avions (CAPA-L, n.d.). Ils sont principalement actifs sur la gestion du bruit et des nuisances sonores (CAPA-L, n.d.).

Le regroupement citoyen « CQV Citoyens pour une qualité de vie » est une organisation à but non lucratif qui promeut la protection de l'environnement et du bien-être social et économique du grand Montréal (Boiral et Ebrahimi, 2013). Il dénonce le non-respect de la loi canadienne sur l'évaluation environnementale de la part de l'aéroport de Montréal (CQV Citoyens pour une qualité de vie).

Les groupes tels que CVQ, CAPA-L et les groupes de citoyens qui se forment spontanément lors de la présentation de projets d'envergure nous illustrent ce qui est essentiel aux yeux de certains citoyens. Ils mettent en avant les aspects qu'ils considèrent essentiels et qui pourraient ne pas être pris en considération par les promoteurs du projet. Ils soulignent les aspects importants et font le lien entre les différentes améliorations et opportunités que peut apporter la région et qui ne sont pas, de prime abord, inclus dans le développement de l'aéroport ou dans ses modifications.

## **2.6. Les outils balisant l'implantation des infrastructures aéroportuaires.**

L'aménagement du territoire est un domaine qui véhicule de nombreux enjeux politiques. Le projet devra donc être conforme à plusieurs outils de planification déjà mis en place par les différents niveaux législatifs. De ce fait plusieurs acteurs sont présents dans le processus d'implantation ou d'expansion d'un aéroport au Québec. Premièrement, les

gouvernements fédéral et provincial qui gèrent les aspects sécuritaires et réglementaires des aéroports tout en pouvant être propriétaires de certains aéroports. Le milieu municipal partage plusieurs aspects de ses services municipaux avec les aéroports afin d'assurer sécurité et bonne entente et permet en principe d'un développement urbain logique et visionnaire afin de réduire les impacts sonores et environnementaux.

#### **2.6.1. Gouvernement Fédéral**

La section 300.00 du règlement de l'aviation canadienne (RAC) permet de déterminer ce qui est nécessaire dans l'établissement d'un petit aéroport afin d'en garantir la sécurité et le bon fonctionnement. Le respect du RAC, et donc de la sécurité, passe par l'application des règles en vigueur, les plans d'urgence ou encore la gestion de la faune (Gouvernement du Canada, 2020).

L'utilisation des règlements fédéraux de zonage aéroportuaire (RZA) va nous orienter quant aux restrictions sur les terrains et en périphérie afin de protéger l'environnement, les aéronefs de tout danger tel que les interférences de signaux électroniques et faciliter les interventions d'urgences (Gouvernement du Canada, 2020).

#### **2.6.2. Gouvernement du Québec**

La loi sur l'aménagement et l'urbanisme est une loi provinciale qui est principalement appliquée par les municipalités régionales de comté (MRC) et les municipalités. Elle présente les orientations gouvernementales qui permettent d'encadrer les MRC dans le développement de leur schéma d'aménagement et de développement. Elle régit également les municipalités dans le développement de leurs plans et règlements d'urbanisme afin de créer une base réglementaire uniforme au travers de la province. La loi encadre plusieurs documents et leur contenu dont le plan métropolitain pour les communautés métropolitaines de Montréal et Québec. Elle représente un énoncé de vision

pour les organismes compétents en environnement, culture, développement, social et territorial (Légis Québec, n.d.).

La loi sur la qualité de l'environnement permet de protéger la faune et la flore. Elle a pour objectif de réduire les gaz à effet de serre tout en assurant un suivi sur les développements technologiques en lien avec les enjeux climatiques. Elle encadre la restauration des milieux et la mise en valeur de l'environnement (Légis Québec, n.d.).

Enfin une enveloppe budgétaire de 100 millions de dollars financée par le gouvernement québécois a pour but de soutenir le milieu aéroportuaire de la province (Transports Québec, 2020). Cela passe, entre autres par du soutien aux exploitants et propriétaires d'aéroport régionaux. Le but est de maintenir l'état du réseau d'aéroports régionaux dans la province et de favoriser son développement en assurant sa pérennité afin de continuer d'offrir des services aux citoyens dans des infrastructures adéquates et sécuritaires (Transports Québec, 2020). Le programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales a pour but de réaffirmer le soutien du Québec aux transporteurs aérien afin de développer l'offre de services. Un budget de 22.5 millions de dollars peut être utilisé par les aéroports, les municipalités et les organismes locaux (Transports Québec, 2020).

### **2.6.3. Les Municipalités**

Les municipalités utilisent plusieurs règlements afin d'assurer leur gestion du territoire, de leur collectivité et des tâches qui en découlent. Les plans d'urbanisme, de zonage, de lotissement ou encore de construction en font partie. Tous peuvent être amendés en cas de besoin suite à l'approbation du conseil municipal (M.A.M.H., 2010).

Le règlement du plan d'urbanisme vient encadrer tout ce qui se fait comme développement et comment il est fait sur le territoire. Il permet de s'assurer d'une urbanisation adéquate et respectueuse par la présence de réglementation concernant le type

de bâtiment, la disposition de la trame urbaine ou les nuisances sonores (Municipalité de L'Isle-aux-Coudres, 2009).

L'une des tâches des municipalités est le développement économique qui permet de valoriser les acteurs du milieu en leur offrant de nouvelles opportunités. (M.A.M.H., 2010). Elles sont généralement le premier acteur avec qui les promoteurs discutent afin de lancer un nouveau projet. Elles peuvent faciliter la communication avec leurs citoyens en diffusant le projet sur leurs plateformes et peuvent aussi prêter des locaux afin de faciliter les rencontres. Toutefois elles demeurent le premier intermédiaire que ce soit pour les bons ou les mauvais coups, elles seront les premières à recevoir les plaintes et les critiques des citoyens.

#### **2.6.4. Schéma d'aménagement et de développement**

Le schéma d'aménagement et de développement est le trait d'union entre les réglementations fédérales, provinciales et municipales. Il est un outil stratégique et organisationnel afin d'avoir un développement du territoire qui correspond aux orientations et objectifs élaborés par le gouvernement tout en tenant compte des besoins actuels et futurs (M.A.M.H., n.d.). De par son analyse du territoire, le SAD inclut le développement aéroportuaire par la disposition des zones de protection ainsi que les corridors de transport afin de permettre la connectivité de l'infrastructure aéroportuaire et de l'ensemble du territoire. Le SAD s'assure de respecter ces exigences et permet la compatibilité entre le projet et les normes en place. Enfin, le SAD assure la coordination entre les différents niveaux et municipalités, le tout pour garantir une planification cohérente (M.A.M.H., n.d.).

### **2.7. Les impacts environnementaux**

#### **2.7.1. Le bruit et son atténuation**

Le bruit est l'un des impacts environnementaux le plus évidents à percevoir pour la population. Ses conséquences sont multiples et dépendent de plusieurs variantes telles que le volume, la fréquence, la durée et le moment de la journée au cours duquel il est émis (UK Air Quality, 2005 ; Wright & al, 2018 ; Beaudin & al, 2021 ; Jacuzzi & al, 2024). On peut constater que le bruit stimule le système nerveux qui cause des problèmes de sommeil pouvant mener à des frustrations et de la colère. Les perturbations du sommeil peuvent amener un risque supplémentaire de maladie cardiovasculaire (UK Air Quality, 2005 ; Wright & al, 2018 ; Beaudin & al, 2021). Il peut également affecter la santé mentale et semble causer des difficultés d'apprentissage multiples chez les enfants (UK Air Quality, 2005 ; Wright & al, 2018 ; Beaudin & al, 2021 ; Jacuzzi & al, 2024).

Il existe diverses actions et prises en charge, et ce à toutes les échelles, pour minimiser l'impact sonore des activités aériennes. Toutefois il est important de garder en tête que les avions et leurs moteurs ont fait de grand progrès sur la diminution du bruit (UK Air Quality, 2005). Plusieurs idées afin de réduire le désagrément ont été essayées telles qu'un système de pénalité pour encourager les compagnies à réduire le bruit de leurs appareils. Cette réduction du bruit passe par la diminution des vols d'entraînement de nuit et la fin de semaine (UK Air Quality, 2005). L'utilisation des inverseurs de poussée très bruyants à l'atterrissage est également règlementée. Certaines compagnies vont même jusqu'à remplacer petit à petit les appareils les plus bruyants (Vallet, 2000). Malgré tous ces efforts, on peut constater que la forte présence du bruit rend plus difficile le choix d'emplacement des nouveaux aéroports comme, par exemple, pour choisir un site en région parisienne pour un troisième aéroport (Vallet, 2000).

Le bruit n'apporte pas que des problèmes de santé, on parle aussi de gêne due au bruit (Vallet, 2000) lorsque l'on s'arrête de parler alors qu'un avion passe pour éviter de crier, non seulement cela perturbe les conversations, mais cela laisse aussi un sentiment de dérangement (Vallet, 2000).

Afin de réduire les inconvénients liés au bruit, des procédures d'atténuation de bruit sont en place dans les aéroports. Pour le décollage, les NADP (*Noise Abatement Departure Procedure*) consistent à utiliser la puissance maximale des moteurs pendant une courte période de temps afin de prendre de l'altitude et d'exposer la population au sol le moins longtemps possible au bruit (Nav Canada, 2024). Certaines pistes sont privilégiées et des trajectoires ainsi que des altitudes spécifiques à respecter sont également mises en place par les aéroports pour éviter le survol des zones densément peuplées, particulièrement la nuit. Les approches et atterrissages sont aussi encadrés et l'utilisation des inverseurs de poussée est retenue.

Enfin, certains aéroports interdisent de faire des « posés-décollés » (manœuvres d'atterrissage et redécollage répétés à des fins d'entraînement) à certaines heures ou périodes de l'année. Ces restrictions s'appliquent aux opérations normales et peuvent être levées pour les vols d'évacuation médicale ou de secours.

### **2.7.2. L'air**

La pollution de l'air résulte principalement de la combustion du carburant et de l'utilisation de véhicules pour le déplacement des passagers ou les opérations au sol. On constate aussi que les déplacements des avions provoquent la détérioration des pneus, ce qui entraîne des particules dans l'air pouvant mener à des problèmes de santé à la population (UK Air Quality, 2005 ; Gomez & al., 2019 ; Xiong & al, 2022). À noter que l'émission des gaz lors de la combustion du carburant est un acteur important des gaz à effet de serre (UK Air Quality, 2005 ; Gomez & al., 2019 ; Xiong & al, 2022).

Les risques collatéraux sont nombreux, que ce soit pour l'environnement ou pour l'homme. Les installations aéroportuaires de grandes tailles génèrent également un trafic routier important de par les allées et venues des employés, mais aussi des passagers, ce qui augmente le risque d'accident et les émissions de gaz à effets de serre émis par les

véhicules. La proximité d'un terrain d'aviation a aussi un impact sur le sentiment de sécurité de la population car il peut faire augmenter la crainte d'écrasement dû à la hausse de fréquentation de la zone aéroportuaire.

De plus, on constate que, mondialement, l'accès aux aéroports repose majoritairement sur le transport par voiture privée (Coogan, 2008). Ceci, non seulement, augmente la congestion (Caves, 1999), mais aussi la pollution des véhicules (Hooper P. & al 2003 ; Graham, 2008). Toutefois il est important de noter que plusieurs de ces impacts sont proportionnels à la taille des installations. Puisque dans le cadre de notre projet, on parle de petits aérodromes, les impacts tels que la congestion, la pollution due aux véhicules ou encore les résidus de pneus sur la piste seront bien moindres que dans le cas d'aéroports internationaux (UK Air Quality, 2005 ; Gomez & al., 2019 ; Xiong & al., 2022).

### **2.7.3. La biodiversité**

Les impacts sur la faune sont multiples et commencent par la réduction des milieux ou leur fragmentation due à la construction des installations. Cela peut rendre plus difficile l'alimentation, la migration et la reproduction de certaines espèces dû à la perte de connectivité entre les milieux. Il arrive que l'on observe une réduction de la végétation, une transformation de celle-ci ou la perte de couvert forestier (Matyjasiak, 2008). Les turbulences de sillage générées par les aéronefs en vol comme au sol modifient les déplacements des vents, ce qui affecte les oiseaux (Matyjasiak, 2008). La construction d'un aéroport apporte aussi des modifications dans l'utilisation du sol, ce qui modifie les paysages et peut avoir un impact majeur sur l'urbanisme de la région qui, généralement plus rurale avant la construction, aura un visuel plus urbain après celle-ci.

La recension des écrits nous a permis d'approfondir plusieurs points importants du sujet dont les multiples définitions de l'acceptabilité sociale, des enjeux et des conditions



qui l'entourent et cela amène une grande quantité de formes que peut prendre un processus de participation citoyenne. Nous avons aussi exploré les différents paliers de réglementation et leur entrelacement qui entrent en compte dans la mise en place des aéroports sous juridiction fédérale et l'impact que cela représente. Enfin, nous avons étudié les impacts environnementaux et les modifications d'infrastructures aéroportuaires.

## **CHAPITRE III**

### **3. Méthodologie et outils d'analyse**

Dans ce chapitre nous aborderons les aspects méthodologiques de l'étude, les critères de sélection des sites et notre raisonnement ainsi qu'une brève description de ceux-ci. Nous revisiterons les facteurs de l'acceptabilité sociale ainsi que l'élaboration des grilles d'analyse.

#### **3.1. Sélection des sites d'études et entrevues**

Afin d'effectuer une sélection de cas à l'étude qui soit la plus représentative possible du milieu aéroportuaire, nous avons procédé dans un premier temps, par une première communication par courriel avec les principaux aéroports du sud du Québec. Ce premier contact avait pour but de connaître leur intérêt à participer à l'étude et ainsi éliminer d'emblée les cas de refus.

Il est important de prendre en note que cette portion de la démarche a été amorcée pendant la COVID-19 et a dû être modifiée à plusieurs reprises afin de respecter les normes de santé publique en place dans les différentes régions et à différents moments. La complexité que cela a ajouté à nos rencontres a probablement influencé plusieurs réponses négatives des milieux et réduit le nombre de cas à l'étude. Nous avons également revu la forme des entrevues et élaboré des questions semi-dirigées pour faciliter notre collecte de données dans ce contexte de pandémie.

Nous avons fait une sélection en établissant des critères de sélections. Nous désirions avoir des aéroports de petites à moyennes tailles afin de pouvoir les comparer entre eux. Les aéroports internationaux et de grande taille ne sont pas financés de la même façon et donc les budgets pour la participation publique ou l'acceptabilité sociale sont plus conséquents. Suite au nombreux remaniement de la problématique, nous désirions avoir

des aéroports situés dans le sud du Québec et dans des lieux et environnement diversifiés. Le tout afin d’avoir des situations diverses qui pourraient s’adapter au milieu.

Cinq aéroports ont été retenus suite à cette étape, soit l'Isle-aux-Grues, Neuville, Trois-Rivières, Saint-Roch-de-l’Achigan et Saint-Hubert. Ce choix illustre une variété de situations géographiques avec des environnements ruraux ou urbains, de tailles d'aéroport ainsi que de contextes sociopolitiques.

### 3.2. Les cas à l’étude

#### 3.2.1. Isle-aux-Grues

L’île présente une petite population qui vit au rythme du traversier en période estivale et au rythme des passages de l’avion en période hivernale. Ceux-ci approvisionnent l’île de tout ce qui y est utilisé. De plus, ces moyens de transport permettent à la population de rejoindre les services essentiels tout au long de l’année. Ceci peut être exceptionnel pour les habitants du continent mais ceux de l’île y sont habitués dès leur très jeune âge puisqu’ils vont à l’école en avion ou en bateau.

Les résidents de l’île ont partagé un stress commun lorsqu’il a été temps de faire la réfection de la piste. Celle-ci allait avoir lieu sur plusieurs saisons et isoler la population. Suite au bouche à oreille qui a fait remonter l’insécurité de la population aux gestionnaires, des solutions ont été évalués afin de trouver une piste temporaire et alternative pour la période de travaux. Le tout afin de permettre à la population de garder sa liaison avec le continent.

**TABLEAU 3.1**

#### **CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L’AÉROPORT DE L’ISLE-AUX-GRUES**

Caractéristiques de l’aéroport	Iles-aux-Grues - CSH2
Orientation	Est/Ouest (70°/250°)
Longueur de piste	1649 pieds

Services offerts	Unicom (service radio aux pilotes) et stationnement
Utilisateurs	Mixte commerciaux et privés
Spécificités	Ouverte à l'année
Gestionnaire	Gouvernement du Québec

### 3.2.2. Raisons de la sélection de l'aéroport de l'Isle-aux-Grues

L'aéroport de l'Isle-aux-Grues a été sélectionné pour son aspect isolé et la nécessité de la présence de l'aéroport afin de permettre à la population de rejoindre les services essentiels. Ceci rend la population favorable à la présence de l'aéroport et à son utilisation. Enfin, l'aéroport est sous la gestion du gouvernement provincial comme c'est le cas de plusieurs aéroports en zones isolées (Carte du Réseau aéroportuaire gouvernemental et principaux aéroports, 2022).

### 3.2.3. Neuville

L'aéroport de Neuville est à la base le projet de sept pilotes passionnés et propriétaires d'avion qui avaient le désir de diversifier et de faire augmenter le nombre de hangars disponibles afin d'offrir plus de possibilités de rangement pour les avions privés ainsi qu'offrir un terrain propice et à peu de frais. Ils sont les premiers au Québec à s'être tourné vers l'organisme municipal afin d'établir une liste de réglementations nécessaires au bon vivre ensemble.

Au fur et à mesure que les années avancent, des revirements de situations diverses et complexes touchent le projet mais l'équipe de gestionnaires démontre une volonté de discuter des diverses situations et fait preuve d'ouverture et d'écoute auprès de la population et des diverses instances participantes.

**TABLEAU 3.2****CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L'AÉROPORT DE NEUVILLE**

Caractéristiques de l'aéroport	Neuville - CNV9
Orientation	Nord-Est/Sud-Ouest (60°/240°)
Caractéristique de la piste	3000 pieds, asphalté
Services offerts	100LL et jet fuel (carburants d'aviation) stationnement, location de voiture
Utilisateurs	Mixte commercial et privé
Spécificités	Protocole d'entente avec la ville
Gestionnaire	La gestion est exécutée par sept pilotes et propriétaires d'avion

**3.2.4. Raison de la sélection de l'aéroport de Neuville**

L'aéroport de Neuville a été sélectionné pour son équipe de gestionnaires pilotes et propriétaires d'avion qui s'avère être un cas fréquent dans le milieu. Neuville a également été choisi pour son cheminement particulier à l'aide du protocole d'entente entre la municipalité et les gestionnaires et par la volonté de ceux-ci d'aller au-devant de la réglementation en environnement pour assurer le plus grand respect de la nature qui entoure l'aéroport et le vivre-ensemble.

**3.2.5. Trois-Rivières**

L'aéroport de Trois-Rivières possède une diversité d'utilisateurs de par la longueur de sa piste et par la proximité de la ville. On y croise des pilotes privés propriétaires de leur avion, des élèves des écoles de pilotage, des gros porteurs qui viennent en maintenance chez AAR Aviation (Boeing 737, Airbus A320, Dash 8, etc...), des avions d'épandage, des

jets privés, des hélicoptères et de la maintenance (AAR Corp, 2023). Doté d'un Unicom (service radio aux pilotes) et d'une aérogare, l'aéroport est actuellement dans un processus d'agrandissement et de modernisation de ses installations.

**TABEAU 3.3**

**CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L'AÉROPORT DE TROIS-RIVIÈRES**

Caractéristiques de l'aéroport	Trois-Rivière-CYRQ
Orientation	Nord-Est/Sud-Ouest (50°/230°)
Caractéristique de la piste	9 006 pieds asphalté
Services offerts	Unicom (service radio aux pilotes), carburant et stationnement
Utilisateurs	Mixte privés et commerciaux
Spécificités	L'aérogare possède un restaurant
Gestionnaire	IDE Trois-Rivières

**3.2.6. Raisons de la sélection de l'aéroport de Trois-Rivières**

L'aéroport a été sélectionné pour sa clientèle très diversifiée profitant de la longue piste rendue nécessaire par la présence de l'entreprise de maintenance AAR (AAR Corp, 2023). De plus, la modernisation de son aérogare jugée vétuste est une situation fréquente dans le milieu aéronautique québécois (Transport Québec, 2020).

**3.2.7. Saint-Roch-de-l'Achigan**

Le projet d'aéroport situé à Saint-Roch-de-l'Achigan a été élaboré suite à l'échec de l'aéroport Les Moulins présenté suite à la fermeture de l'aéroport de Mascouche. Le projet inclut une école de pilotage, il est auto-financé et les promoteurs pilotes ont présenté un processus de participation citoyenne limité. Ceux-ci se sont appuyés sur la

réglementation fédérale en place ayant prévalence sur la réglementation municipale et provinciale. Toutefois ils ont fait face à une population réfractaire et ne voyant pas l'utilité du projet.

**TABEAU 3.4**  
**CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L'AÉROPORT DE SAINT-ROCH DE L'ACHIGAN**

Caractéristiques de l'aéroport	Saint-Roch-de-l'Achigan
Orientation	Nord-Est/Sud-Ouest (60°-240°)
Caractéristique de la piste	995 mètres par 23 mètres Lot de cadastre 3573486
Services offerts	Stationnement, carburant
Utilisateurs	Pilote privés et écoles de pilotage
Spécificités	Vol de nuit
Gestionnaire	Canada association 11316753 (OBNL)

### **3.2.8. Raison du choix du projet d'aéroport de Saint-Roch-de-l'Achigan**

Ce projet présente plusieurs points qui sont fréquents dans le milieu. Premièrement, les promoteurs sont des pilotes. Deuxièmement, l'utilisation d'une terre agricole pour élaborer un projet de piste d'atterrissage. Troisièmement, le fait que l'équipe de gestionnaires s'appuie uniquement sur la réglementation fédérale et quatrièmement le refus de la population qui va amener le projet à sa perte.

### **3.2.9. Saint Hubert**

L'aéroport de Saint-Hubert qui est sous la gestion de Dash-L, est doté de deux pistes parallèles et d'une tour de contrôle qui assure la sécurité pour le bon déroulement des

opérations. La plateforme aéroportuaire dispose d’une clientèle très diversifiée, soit des élèves pilotes, des écoles de pilotage, des pilotes privés, des entreprises de nolisement ou qui font de la ligne aérienne, des ateliers de maintenance, des ressources médicales et l’école nationale d’aérotechnique.

À la suite de plusieurs développements domiciliaires, l’aéroport est maintenant voisin de quartiers résidentiels, ce qui amène une problématique de gestion du bruit et de la pollution. Afin de permettre à l’aéroport de continuer de se diversifier, un projet d’agrandissement et l’ajout d’un aérogare ont été annoncés tout récemment (Roy, 2024). Cette première étape d’expansion permettra, à terme, de desservir la population avec des vols vers les régions. Éventuellement, il est envisagé d’aller chercher des compagnies aériennes à bas coût qui pourront offrir des vols vers le sud et les grandes villes américaines.

**TABLEAU 3.5**  
**CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE L’AÉROPORT DE SAINT-HUBERT**

Caractéristiques de l’aéroport	Saint-Hubert-CYHU
Orientation	Nord-Est/Sud-Ouest (60°-240°) Est-Ouest (100°-280°)
Caractéristique des pistes	3 pistes 06L-24R 7801 pieds 06R-24L 3922 pieds 10-28 2420 pieds – fermée à ce jour
Services offerts	Tour de contrôle, carburant,



	maintenance, stationnement, FBO (prestataire de services aéroportuaires)
Utilisateurs	Aviation générale privée et commerciale
Spécificités	Écoles de pilotage
Gestionnaire	DASH-L Développement aéroport Saint-Hubert - Longueuil

### 3.2.10. Raisons du choix de l'aéroport de Saint-Hubert

L'aéroport de Saint-Hubert a été sélectionné principalement pour sa clientèle très diversifiée ainsi que pour sa proximité avec la population. De plus, l'aéroport a vécu deux processus de participation citoyenne portant sur son développement, et ce sur une période de temps très courte.

### 3.2.11. Limites de l'aéroport de Saint-Hubert

L'aéroport de Saint-Hubert est séparé en deux cas dans notre analyse car celui-ci a vécu deux processus de participation citoyenne dans les dernières années suite à l'annonce du développement de l'aéroport.

Le premier processus a été fait à la demande des administrateurs de l'aéroport (DASH-L). Ceux-ci ont été épaulés par une entreprise spécialisée dans le domaine (rapport participation). Le processus de participation a été fait à l'aide d'une plateforme de communication soit Bang the Table (PGC., 2022) qui permettait à la population de donner

son opinion, poser ses questions ou encore trouver de l'information sur le développement de l'aéroport.

Le deuxième processus a été demandé et réalisé par la ville de Longueuil et son député Denis Trudel. Ce processus visait la gestion du bruit et du développement de l'aéroport (corporation de développement communautaire de l'agglomération de Longueuil, n.d.).

Le processus a commencé par la mise en place d'un site web sur lequel on pouvait retrouver plusieurs informations sur l'aéroport ainsi que sur le plan de développement. Une soirée d'information a été présentée durant laquelle DASH-L n'a pas participé mais où des portions d'une présentation précédente ont été utilisées afin de présenter le plan de développement. Les citoyens ont été invités à participer à des ateliers citoyens ainsi qu'à déposer des mémoires portant sur le sujet (PGC., 2022).

### **3.3. Les entrevues**

Réalisées avec un membre impliqué dans le projet pour compléter les informations sur le processus et l'aéroport, les entrevues semi-dirigées étaient d'environ une heure chacune. La majorité des entrevues ont été réalisées à distance, soit pour respecter les normes de COVID en vigueur, soit en raison de la distance importante entre les participants.

L'aéroport de Saint-Hubert est la seule exception dans notre étude pour lequel nous n'avons pas obtenu de retour suite à nos demandes d'entrevue. En raison de l'importance de l'aéroport et du double processus de participation citoyenne vécu dans la dernière année, nous avons élaboré un résumé des informations disponibles recueillies pendant la revue de littérature. Pour les autres aéroports, un résumé d'entrevue a été rédigé en utilisant les réponses aux questions d'entrevue, les notes de la chercheuse et, si nécessaire, l'information a été complétée grâce aux informations disponibles dans la documentation.

### 3.4. Les facteurs de l'acceptabilité sociale

Selon Champagne (2020), les facteurs d'acceptabilité sociale sont au nombre de huit et permettent de décrire la population d'accueil du projet, la forme que prend le processus de participation publique, les impacts environnementaux du projet, les techniques et processus de conception qui sont en lien avec le projet, les impacts économiques et leurs effets, les réglementations et leur impact politique, la localisation du site d'accueil et enfin tout l'aspect médiatique qui entoure la réflexion et le développement du projet.

**TABLEAU 3.6**

**FACTEURS DE L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE (selon Champagne, 2020)**

Facteur de l'acceptabilité sociale	Description des facteurs
Facteur sociale	Portrait du milieu Relation entre les parties prenantes
Facteur de participation publique	Niveau de participation Évaluation du processus de décision
Facteur environnemental	Impacts environnementaux Mesure de suivi
Facteur technique	Conception du projet Viabilité du projet
Facteur socio-économique	Retombées économiques Rayonnement
Facteur politique	Réglementation Contexte politique
Facteur géographique	Localisation du projet

Facteur médiatique

Évaluation du contenu de presse  
Évaluation des préoccupations du public

Non seulement les facteurs ont pour but de faciliter l'évaluation des processus de participation citoyenne, mais ils favorisent également le développement d'un projet ayant une plus-value sociale pour la population d'accueil. Pour ce faire, ils mettent en valeur les enjeux et les préoccupations du milieu d'accueil, ce qui a pour but de faciliter la communication et la coopération entre les parties prenantes (Champagne, 2020).

Le facteur social permet d'apprendre à connaître la population d'accueil de son projet en faisant un portrait global de celle-ci. On y retrouve des données telles que l'âge de la population, le nombre d'enfants et les relations entre les parties prenantes.

Le facteur de participation publique permet de bien comprendre le processus qui a été présenté à la population. Cela permet de voir le niveau de participation ainsi que le processus décisionnel résultant de la participation.

Le facteur environnemental permet d'évaluer l'impact du projet sur la faune et la flore qui l'entoure tout en s'assurant de développer des mesures de réparation nécessaires advenant le cas de la fin du projet ainsi que la mise en place de mesures de suivi qui seront utilisées tout au long de la vie du projet.

Les facteurs techniques viennent s'assurer des technologies utilisées lors de la conception du projet. Ils permettent d'évaluer la viabilité de celui-ci et de s'assurer que les installations conviendront aux utilisateurs tout en s'assurant de la faisabilité.

Les facteurs socio-économiques viennent évaluer les retombées économiques ainsi que le rayonnement que le projet pourrait apporter à la communauté d'accueil.

Les facteurs politiques permettent de comprendre les différentes réglementations et le contexte politique dans lequel évolue le projet. Dans notre cas où l'on discute des aéroports, la loi fédérale a prévalence sur la loi provinciale et sur la réglementation municipale. Toutefois, les réglementations municipales permettent d'orienter l'utilisation des sols autour de l'aéroport, ce qui peut entraîner des conflits.

Les facteurs géographiques ont pour but de connaître la localisation du projet ainsi que les caractéristiques de celui-ci, ce qui peut permettre d'évaluer s'il est adéquatement situé.

Enfin, les facteurs médiatiques permettent d'évaluer les aspects importants pour la population qui ressortent dans les médias classiques ou sociaux ainsi que les enjeux à plus large spectre.

### 3.5. Élaboration des grilles

On retrouve dans la littérature de nombreuses grilles d'évaluation dédiées à la participation citoyenne. Suite à notre recension des écrits, c'est la grille de Champagne (2020) qui s'est avérée la plus propice à l'adaptation à notre étude. Nous cherchions un outil concret, appliqué et facile de compréhension afin que les promoteurs tout comme les citoyens soient en mesure d'en faire la lecture et l'interprétation. En outre, l'outil devait pouvoir être adapté à plusieurs formes de processus de participation citoyenne ainsi que de projets.

Les grilles développées par Champagne (2020) étant destinées à l'étude de projets miniers, sujet qui requiert des questions applicables aux mines et qui sont généralement localisées en retrait des centres urbains, nous avons dû procéder à leur adaptation au milieu aéroportuaire québécois. Nous avons donc modifié certaines grilles pour les rendre compatibles aux projets aéroportuaires. Des questions ont donc été modifiées, parfois retranchées ou encore ajoutées pour répondre à nos objectifs. Le tableau 3.7 illustre un exemple pour l'Isle-aux-Grues pour le facteur médiatique.

**TABLEAU 3.7**

**EXEMPLE DE GRILLE CONDITIONS MÉDIATIQUE DE L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE DE L'ILES-AUX GRUES**

Conditions médiatique		Score spécifique
		-7
Questions	Réponses	Valeur
1) Quels <b>articles</b> ou <b>publications</b> (ex. : Twitter, Facebook, YouTube, etc.) à propos du projet sont les plus partagés en ligne?	Nous n'avons pas trouvé de présence sur les réseaux sociaux, seulement quelques articles dans les journaux régionaux.	-2
2) Quelle est la <b>nature des interactions des acteurs</b> en ligne?	Il n'y a pas d'échange sur les réseaux sociaux. Principalement des faits rapportés par des journalistes	-2
3) Quels sont les <b>liens entre les acteurs</b> en ligne (cartographie des réseaux)?	Non applicable	N/A
4) Qui sont les <b>influenceurs</b> (acteurs les plus mentionnés et au nombre d'apparitions le plus élevé)?	Non applicable	N/A
5) Quelles sont les <b>principales problématiques soulevées</b> par les acteurs qui interagissent en ligne sur le projet?	Les réactions portent principalement sur le transport de bitume par la voie fluviale et le coût de la réfection de la piste.	-2
6) Est-ce que le <b>promoteur est présent et actif sur les réseaux sociaux</b> (ex. : modérateur prêt à répondre aux questions et aux inquiétudes de la population)?	Non, car le promoteur est le gouvernement provincial.	-1

Les grilles une fois modifiées ont été complétées pour chacun des cinq cas à l'étude et pour les huit facteurs d'acceptabilité sociale sélectionnés. Notre collecte de données est donc rassemblée dans ces quarante grilles qui renferment un score spécifique pour chacun des huit facteurs (voir figure 3.1).

Pour établir ce score, chaque question s'est vu attribuer une valeur entre -2 et +2 selon le degré d'influence sur l'acceptabilité sociale du projet. Le score obtenu est par la suite pondéré par facteur, selon le nombre de questions qui est variable selon les facteurs. On obtient ainsi un score final pondéré, permettant la comparaison d'un facteur à l'autre et d'un aéroport à l'autre.

## CHAPITRE IV

### 4. Résultats

Les tableaux suivants représentent les points qui ont le plus influencé chacun des projets dans une ou l'autre des directions. Si on prend le premier facteur social comme exemple, le projet ayant le mieux performé est celui de l'Isle-aux-Grues et les arguments qui ont influencé ce résultat sont l'importance de l'aéroport pour l'approvisionnement de l'île ainsi que l'accès aux services essentiels pour la population en période hivernale.

#### 4.1. Résultats par facteurs

Toujours pour le facteur social, l'aéroport ayant le moins bien performé est le projet de Saint-Roch-de-l'Achigan. Les arguments qui ont influencé ce résultat sont le manque d'information des parties prenantes, l'utilisation d'une terre agricole qui pourrait être cultivée ainsi que le fait qu'une partie des données et des valeurs fournies par le promoteur dataient du projet de l'aéroport Les Moulins (le projet précédent du promoteur n'ayant pas fonctionné). Ceci a nui au programme de l'aéroport de Saint-Roch-de-l'Achigan. Tout comme pour les points positifs, nous n'avons listé que les points qui reflètent les résultats. Ces données sont tirées de la grille de chacun des aéroports, il est donc possible d'avoir accès à la totalité des réponses données pour chaque facteur en allant consulter les grilles présentes en annexe.

**TABLEAU 4.1****POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR SOCIAL**

Iles aux Grues Positif	Saint-Roch de l'Achigan Négatif
<p>L'aéroport permet l'approvisionnement de l'île en période hivernale en raison de son insularité. Il n'y a pas de bateaux ou de pont permettant d'accéder quotidiennement à l'île.</p> <p>Les habitants utilisent l'aéroport pour accéder aux services essentiels tels que les hôpitaux (traitement de dialyse d'une habitante) et l'école en raison de l'insularité.</p>	<p>Les parties prenantes sont très peu informées du projet. Le promoteur ne transmet que le minimum nécessaire d'information.</p> <p>L'utilisation d'une terre agricole pouvant être cultivée n'est pas considérée comme une utilisation valable selon la population.</p> <p>Les données fournies à la population incluent en partie des données de l'aéroport de Mascouche et du projet Les Moulins, ce qui préjudicie au projet en raison des échecs précédents.</p> <p>Point positif : l'aéroport prévoit soutenir Enfant Soleil et la maison des jeunes</p>



**TABLEAU 4.2**

**POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR DE PARTICIPATION PUBLIQUE**

Saint-Hubert DASH-L Positif	Neuville Négatif
<p>La participation citoyenne est ouverte au public et largement annoncée dans plusieurs municipalités avoisinantes, et s'étend sur une longue période.</p> <p>Plusieurs plateformes sont utilisées pour recueillir les opinions, y compris des groupes Facebook et Bang the Table.</p> <p>La plateforme permet aux participants de donner leur opinion de différentes manières, que ce soit en répondant à des questionnaires à choix de réponse, en utilisant une section de questions-réponses, un blog, etc.</p>	<p>La démarche de participation est réalisée avec la municipalité, avec une implication tardive de la population dans le développement du projet.</p> <p>La création d'un protocole d'entente entre la municipalité et les gestionnaires de l'aéroport avant même la mise en fonction des installations ayant pour but de réduire les impacts de celui-ci.</p>

**TABLEAU 4.3****POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR ENVIRONNEMENTAL**

Neuville Positif	Saint-Hubert – ville Négatif	Saint-Roch de l’Achigan Négatif
<p>Le site sélectionné par les promoteurs a été choisi parmi les propositions de la ville, donc ils ont l’historique du site.</p> <p>Ils respectent les réglementations environnementales provinciales et municipales, même s’ils ne sont pas obligés de le faire.</p> <p>Les infrastructures ont peu d’impact sur la population.</p>	<p>Le nouveau bâtiment va attirer une nouvelle clientèle qui se présentera à des heures fixes, ce qui aura pour effet de faire augmenter le nombre de véhicules.</p> <p>Les nouvelles infrastructures vont attirer de nouvelles entreprises, ce qui pourrait entraîner une augmentation des vols et du bruit.</p> <p>Il y a peu d’efforts de faits pour réduire l’impact visuel des nouveaux bâtiments.</p>	<p>L’utilisation d’une terre agricole cultivable à d’autres fins et son imperméabilisation par la piste n’est pas bien vue de la population.</p> <p>La population vivant à proximité subira les impacts du bruit et de la pollution.</p> <p>L’absence d’évaluation environnementale déplaît à la population.</p>

**TABLEAU 4.4**

**POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR TECHNIQUE ET TECHNOLOGIQUE**

Isle-aux-Grues Positif	Saint-Roch-de-l'Achigan Négatif
<p>L'utilisation de la piste est grandement bénéfique pour la population en raison de son caractère insulaire.</p> <p>Un lien de confiance solide entre l'aéroport et la population se créer grâce à la gestion gouvernementale.</p> <p>Il y a une justification solide des travaux en raison du caractère insulaire.</p>	<p>L'école de pilotage dépend de la piste, ce qui entraîne une augmentation rapide de la fréquence des vols, ainsi que des décollages et atterrissages fréquents.</p> <p>Les caractéristiques de la clientèle pourraient entraîner une augmentation rapide des vols, atteignant jusqu'à 60 vols par jour (école de pilotage) avec une fréquence élevée les week-ends et en été (pilotes de loisir).</p> <p>Il y a une justification pour le projet mais elle n'est pas soutenue par la documentation nécessaire.</p>

**TABLEAU 4.5**  
**POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT**  
**SOCIOÉCONOMIQUE**

Neuville Positif	Saint-Roch-de-l'Achigan Négatif	Saint-Hubert -Ville Négatif
<p>Aucune subvention n'est nécessaire pour la réalisation du projet, il est autofinancé par les sept gestionnaires et la location de hangars.</p> <p>L'aviation de loisir est le principal utilisateur.</p> <p>L'aéroport représente un levier économique pour la région, avec l'implantation d'entreprises profitant de la proximité de la piste pour créer de nouveaux emplois.</p>	<p>Ne serait utilisé que par l'aviation de loisir et les écoles de pilotage, ce qui représente peu de rayonnement pour la région.</p> <p>Le nombre d'emplois et les conditions de travail ne sont pas définis.</p> <p>L'école de pilotage dépend des installations.</p>	<p>Le projet nécessite une aide financière pour atteindre la phase finale, le gouvernement devra soutenir le développement en phase deux en attendant les autorisations de Transport Canada pour les vols internationaux.</p> <p>Le coût est élevé et peu défini, les coûts sont présentés de manière globale pour chaque étape mais les détails ne sont pas encore précisés.</p> <p>Le développement est nécessaire pour acquérir un nouveau marché dont les compagnies aériennes seront dépendantes. Sans le développement du low-cost, il n'est pas viable pour une compagnie de desservir</p>

	exclusivement les régions du Québec.  Bon point : un rayonnement fort de la région avec des liaisons aériennes régionales et éventuellement internationales.
--	--

**TABLEAU 4.6**

**POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR POLITIQUE,  
RÈGLEMENTAIRE ET DE GOUVERNANCE**

Iles-aux-Grues Positif	Saint-Roch-de-l'Achigan Négatif
L'aéroport permet des retombées majeures pour la population de l'île dans tous les domaines, en raison de son caractère insulaire.	La MRC est contre l'établissement d'un aéroport sur son territoire. La municipalité est contre le projet suite à un référendum négatif.
Il permet l'accès aux services essentiels et aux biens de consommation de base en raison de son caractère insulaire.	La population est réfractaire au fait que l'aéroport n'est pas soumis aux réglementations municipales et provinciales.
Permet également le maintien de l'emploi sur l'île.	

**TABLEAU 4.7****POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR GÉOGRAPHIQUE**

Iles-aux-Grues Positif	Saint-Hubert Ville et Dash-L Négatif
<p>L'aéroport a une grande importance dû au facteur insulaire.</p> <p>L'aéroport apporte de la valeur aux habitations de l'île et les rendant accessibles toute l'année.</p>	<p>Il y a une grande proximité entre l'aéroport et les zones urbanisées.</p> <p>Il est nécessaire de réaliser une zone tampon entre les deux zonages afin de les rendre compatibles.</p>
<p>L'aéroport permet l'accès au tourisme et aux activités récréatives.</p>	<p>Les accès routiers sont disponibles mais déjà très congestionnés aux heures de pointe. L'ajout d'arrivées de passagers à heures fixes ne simplifiera pas les heures de pointe.</p> <p>Bon point : le projet est en adéquation avec l'aéroport déjà présent.</p>

**TABLEAU 4.8****POINTS POSITIFS ET NÉGATIFS POUR LE FACTEUR MÉDIATIQUE**

Trois-Rivières Positif	Saint-Roch de l’Achigan Négatif
Il y a plusieurs acteurs présents sur les réseaux sociaux et les journaux.	Le projet s'est vu refuser des publications sur des groupes Facebook tels que le "Spotted" de la ville ainsi que dans le journal local « Plume libre ».
Les acteurs sont impactés par ou promeuvent le projet.	Les promoteurs sont peu présents en ligne. Ils transmettent le minimum d'information, il y a très peu d'interaction.
Il y a des discussions sur le coût et la justification du projet.	La principale présence en ligne est le groupe d'opposition qui est très réactif.

Suite à l’analyse par facteurs on constate que certains aéroports ont mieux performé dans certains facteurs et moins bien dans d’autres. Ainsi, le facteur social est favorisé par l’aspect insulaire de la population de l’Isle-aux-Grues puisque la réfection de la piste favorise le maintien de la population sur l’île. Dans le cas du projet d’aéroport de Saint-Roch-de-l’Achigan, la population n’a pas adhéré à la vision des promoteurs, lesquels sont responsables d’un autre projet préjudiciable à la réalisation de cet aéroport. En effet, ils avaient commencé les démarches pour la mise en place de l’aéroport Les Moulins qui ne s’est pas réalisé.

Pour ce qui est du facteur de participation publique, l’aéroport de St-Hubert a bien performé grâce à la mise en place d’un processus de participation plus complet et à grand déploiement par l’entreprise engagée par DASH-L dans le cadre du projet de développement de l’aéroport en place.

L'aéroport de Neuville a moins bien performé dans nos analyses puisqu'il a amorcé la communication avec les instances municipales avant d'élargir vers la population. Il est important de rappeler que les promoteurs ont commencé à inclure la municipalité bien avant que cela ne soit rendu obligatoire par Transport Canada dans un projet d'implantation d'un aéroport (RAC, n.d.).

Le facteur environnemental est favorable à l'aéroport de Neuville puisque, dès les balbutiements du projet, les gestionnaires ont tenu à faire le maximum afin de réduire l'impact environnemental de leur projet en allant au-delà des règlements en place. Dans le cas de Saint-Hubert, l'ajout de l'aérogare en vue du développement d'un nouveau marché risque de faire augmenter le nombre de vol et donc leur impact sur l'environnement dont le bruit. Pour ce qui est du projet de piste à Saint-Roch-de-l'Achigan, il n'est pas apprécié des habitants à proximité qui en subiraient les impacts.

Le facteur technologique est favorisé dans le cas de l'Isle-aux-Grues puisqu'il y a une forte confiance avec le gouvernement provincial qui est le gestionnaire de l'aéroport ainsi que par le fait que la piste favorise grandement la population de l'île. Pour ce qui est de l'aéroport de Saint-Roch-de-l'Achigan, la clientèle principale, soit l'aviation de loisirs et les élèves de l'école de pilotage, pourrait rapidement amener une hausse des vols. De plus, il y a un manque de documentation pour soutenir la justification du projet.

Pour le facteur de développement économique, on constate que l'aéroport de Neuville apporte un nouveau rayonnement pour la région, et ce, en étant autofinancé et sans subventions. Dans le cas de Saint-Roch-de-l'Achigan, on prévoit peu de rayonnement pour la région. Pour la nouvelle aérogare de Saint-Hubert, une aide financière du gouvernement sera nécessaire pour viabiliser le projet mais la réglementation fédérale limite, pour l'instant, l'expansion vers l'international. Si cette expansion avait lieu, le nombre de vol augmenterait de manière significative.



Le facteur de politique règlementaire et de gouvernance est avantagé dans le cadre de l'Isle-aux-Grues par sa position insulaire. Ainsi, l'aéroport permet de rejoindre tous les services essentiels et le transport des biens de consommation vers la population. Ceci représente des retombées majeures pour la population ainsi que son maintien sur l'île.

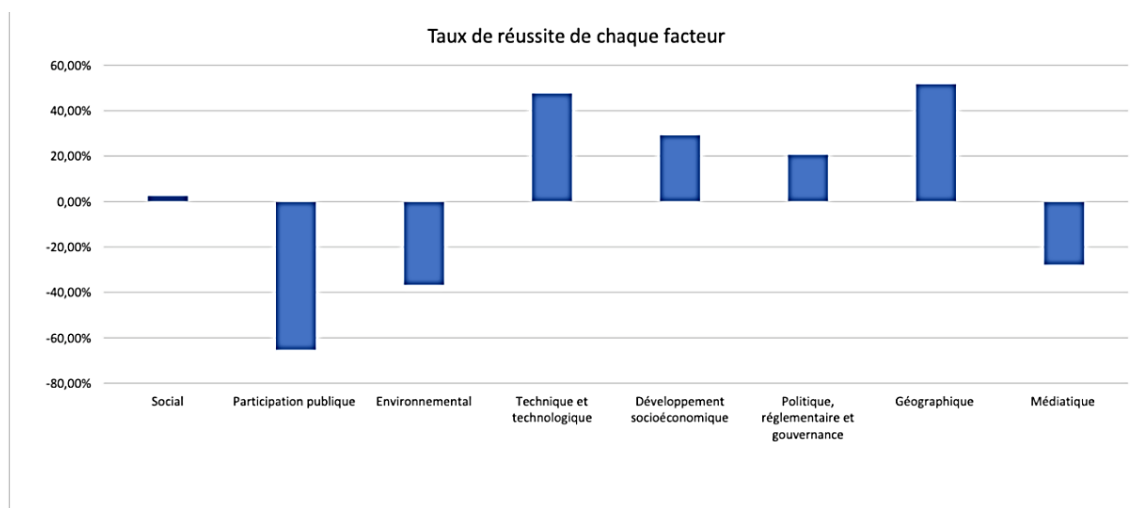
Le projet de Saint-Roch-de-l'Achigan, quant à lui, fait face à une objection de la part de la MRC (municipalité régionale de comté) et de la municipalité qui sont contre le développement de ces infrastructures sur leur territoire.

Le facteur géographique vient donner tout son sens à l'aéroport de l'Isle-aux-Grues puisqu'il met en évidence le côté insulaire des habitants qui, sans lui, seraient coupés du monde pendant la période hivernale. Au contraire, il vient mettre en avant la position géographique de l'aéroport de Saint-Hubert qui fonctionne avec une grande proximité de la zone urbanisée et une infrastructure de transport terrestre qui présente déjà une forte congestion.

Le facteur médiatique dans le cadre du projet de Trois-Rivières est présent et discuté par plusieurs acteurs dans les médias et les réseaux sociaux. Le projet de Saint-Roch-de-l'Achigan se voit refuser des publications sur les réseaux sociaux et les promoteurs sont peu présents en ligne contrairement au groupe d'opposant qui est très réactif.

Cette portion de l'analyse nous a permis de voir les projets favorisés et défavorisés pour chacun des facteurs ainsi que les principaux arguments en cause. Cette analyse nous permet aussi d'évaluer nos facteurs entre eux afin d'évaluer ceux qui demandent plus d'attention.

Figure 1.0 Taux de réussite de chaque facteur



La figure 1.0 nous permet de voir que les facteurs ayant les scores les plus élevés sont géographie et technique et technologique et que les facteurs aux scores les plus faibles sont participation publique et environnement. La nuance négative de ces deux facteurs est mise en évidence dans l'analyse de nos évaluations.

- Le facteur géographique est favorisé par la nécessité de sélectionner un espace assez grand pour établir un projet d'aéroport et respecter la réglementation aéroportuaire en matière de sécurité. Le facteur technique et technologique est favorisé par l'encadrement du RAC.
- Le facteur de participation publique a eu un score plus bas dû à des processus où la population était informée mais pas impliquée.
- Le facteur environnemental a eu plus de difficulté principalement dû aux bruits, aux impacts sur le milieu humain, et ce de l'élaboration à la mise en service.

## 4.2. Résultats par aéroports

Afin de comparer la réussite de chaque processus de participation citoyenne, nous avons ramené tous les résultats à une échelle commune. Étant donné que le nombre de critères (questions) varie en fonction du facteur étudié, nous avons divisé le score total de chacun d'entre eux par le nombre de critères associés. Nous avons ainsi obtenu un résultat compris entre 0 et 1 que nous avons ensuite traduit en pourcentage.

Une fois les résultats pondérés de cette manière, nous leur avons attribué une échelle de couleur allant du rouge pour les scores les plus bas au vert pour les plus hauts. Il est ainsi plus facile d'observer quels facteurs ou quels aéroports tendent le plus vers l'acceptabilité sociale.

**TABEAU 4.9**

### LES RÉSULTATS DES CAS À L'ÉTUDE

	Social	Participation publique	Environnemental	Technique et technologique	Développement socioéconomique	Politique, réglementaire et gouvernance	Géographique	Médiatique	Total
St-Hubert-Ville	21.4%	-25.0%	-80.0%	71.4%	-12.5%	58.8%	-20.0%	-16.7%	-0.3%
St-Hubert - DASH-L	57.1%	16.7%	-66.7%	71.4%	-12.5%	52.9%	-20.0%	33.3%	16.5%
Saint-Roch-de-l'Achigan	-57.1%	-66.7%	-80.0%	-14.3%	-12.5%	-105.9%	20.0%	-150.0%	-58.3%
Neuville	-35.7%	-150.0%	13.3%	42.9%	125.0%	0.0%	70.0%	33.3%	12.4%
Trois-Rivières	-64.3%	-133.3%	-13.3%	28.6%	62.5%	47.1%	80.0%	50.0%	7.1%
L'Île aux Grues	92.9%	-33.3%	6.7%	85.7%	25.0%	70.6%	180.0%	-116.7%	38.9%
Total	2.4%	-65.3%	-36.7%	47.6%	29.2%	20.6%	51.7%	-27.8%	

Cela permet de voir que, globalement, l'aéroport qui a le mieux performé est celui de l'Isle-aux-Grues qui en ressort avec une note positive de 38.9%. L'aéroport ayant le moins bien performé est l'aéroport de Saint-Roch-de-l'Achigan avec une note négative de

-58,3%. Les facteurs ayant les taux les plus favorables sont géographie et technique et technologique. Ceux qui ont le moins bien performé sont les facteurs de participation publique et environnemental.

Suite à l'analyse on constate que l'aéroport de Saint-Roch-de-l'Achigan est celui qui tend le moins vers l'acceptabilité sociale. Il éprouve des difficultés au niveau politique et réglementaire principalement puisque l'équipe de promoteurs prévoyait s'appuyer sur la préséance de la loi fédérale pour établir leur aéroport. Cette technique d'implantation est fréquente dans le milieu aéronautique québécois. On constate un défi au niveau du facteur médiatique principalement dû au peu de communication sur le projet.

Le tableau nous permet de mettre de l'avant les différences entre les deux processus de participation qui ont été réalisés autour de l'aéroport de Saint-Hubert. Les facteurs de participation publique, d'environnement, politique et réglementaire et gouvernance ainsi que médiatique sont différents entre les deux processus. Cela permet de voir que l'une des démarches ressort positive alors que l'autre est négative alors que les deux processus ont des notes identiques pour plusieurs facteurs. Ceci démontre l'importance de la forme que prend le processus de participation citoyenne.

L'aéroport de Trois-Rivières éprouve des difficultés au niveau des facteurs sociaux et de participation publique dû à la forme sélectionnée pour réaliser la consultation des citoyens, soit un questionnaire suivant des portes ouvertes sur le site de l'aéroport. Toutefois des scores plus élevés au niveau des facteurs géographiques et socio-économiques de l'aéroport via la création d'emplois et le développement de nouvelles entreprises permettent à l'aéroport de ressortir positif.

Dans le cas de Neuville on constate que l'aéroport reste positif et ce malgré la note négative au facteur de participation publique. Cela est dû au fait que seul les démarches de

base ont été effectuée avec les institutions municipales et non pas avec la population puisque ce n'était pas obligatoire à l'époque.

Toutefois, on constate que ce résultat est compensé par des notes favorables dans les facteurs socio-économique, géographique et technique et technologique. Puisque l'aéroport a favorisé le développement économique de la région par l'établissement de nouvelles entreprises et la création de plusieurs emplois.

L'aéroport de l'Isle-aux-Grues est celui qui tend le plus vers l'acceptabilité sociale et cela est dû principalement au facteur insulaire qui rend la population dépendante du service. La taille de l'île amène le citoyen à être témoin et utilisateur au premier plan de l'aéroport. Son score au facteur géographique est haut dû à l'importance de l'aviation pour les habitants qui vivent au rythme des passages de l'avion. Malgré le fort niveau d'acceptabilité sociale on constate que l'aéroport présente une note médiatique négative présentée en rouge. Cela est principalement dû au type de communication utilisé sur l'île qui ne correspond pas aux communications traditionnelles et donc se reflète négativement dans nos grilles. Dû à la faible population, les informations et opinions se transmettent principalement par le bouche-à-oreille.

## CHAPITRE V

### 5. Discussion

#### 5.1. Les limites de l'études

##### 5.1.1. Choix des aéroports et entrevues

Le nombre de cas à l'étude a été réduit en premier lieu par le nombre peu élevé d'aéroports de petite à moyenne taille présents au Québec. Nous avons tenté d'avoir des aéroports de taille, région, fréquence et type d'utilisation différentes afin d'avoir un portait le plus représentatif possible du milieu. Les premiers envois afin d'inviter les aéroports à participer dans notre projet ont été effectués peu avant le début de la COVID-19. Ceci a eu un grand impact sur la forme de ce mémoire puisque soudainement il ne m'était plus possible de me déplacer entre les régions afin d'aller discuter avec les intéressés. Le milieu aéroportuaire québécois est un petit milieu où tout le monde se connaît. C'est d'ailleurs une des forces et une des faiblesses du milieu. Nous avons intérêt à ce que les gens nous parle librement des processus qu'ils avaient vécu, des embuches et des freins qu'ils ont rencontrés. Pour ce faire, il était nécessaire que les entrevues restent anonymes et qu'il n'y ait pas de verbatim puisque celles-ci permettraient trop facilement de les identifier. En effet, il serait très rapide en lisant celles-ci de savoir avec qui nous avons discuté et pourrait nuire aux gens qui ont accepté de participer à cette recherche.

##### 5.1.2. Les limites des sources scientifiques

Lors de la revue de littérature, nous avons constaté que très peu d'écrits scientifiques portent sur les petits aéroports non internationaux comme ceux de notre étude de cas. Les écrits sont encore plus rares pour les aéroports du Québec. Cette rareté

s'applique aussi à la jonction entre environnement, participation citoyenne et aéroport qui est encore moins fréquente dans la littérature scientifique. Il commence à y avoir quelques écrits lorsque l'on parle d'aéroport internationaux qui évaluent l'impact environnemental. On peut citer les projets de grandes tailles tels que l'aéroport de Notre Dame des Landes, l'agrandissement de l'aéroport de Heathrow ou encore, comme démontré dans le mémoire de Bunoz (2021), l'aéroport de Mirabel. La documentation scientifique sur les aéroports porte généralement sur d'autres sujets tels que comment maximiser le fonctionnement des aéroports, l'utilisation de nouveaux matériaux allégés pour réduire la consommation et les coûts engendrés ou des réflexions suite à un incident. Toutefois, nous avons constaté que quelques ressources sont disponibles à propos des impacts sur la santé où on parle principalement du bruit, du stress ou de l'inconfort vécu par les gens qui vivent sous les trajectoires de décollage et d'atterrissage des aéroports internationaux de grande taille aillant un fort roulement.

### **5.1.3. Les limites des sources non conventionnelles**

Il était nécessaire d'aller chercher énormément de littérature grise principalement sur les processus de participation citoyenne puisqu'il n'y a tout simplement pas d'article scientifique sur des processus de si petite ampleur. Les étapes des cheminements et les informations étaient transmises principalement par des articles dans les journaux locaux, des publications sur les réseaux sociaux tels que Facebook ou encore sur les sites web des aéroports. Des résumés et des retours sur les rencontres faites en présentiel étaient publiés dans les journaux. Il nous a été possible d'assister à certaines étapes de quelques processus mais ce n'était pas possible pour tous. Il nous fallait aller chercher les informations sur la forme de ces cheminements de participation publique mais aussi sur les informations, les opinions et réflexions des parties prenantes et promoteurs. Il est nécessaire d'aller chercher l'information là où les citoyens s'expriment. Nous avons recueilli plus d'une centaine d'article de journaux et publications (revues, réseaux sociaux, rapports de consultation et parutions sur site web) pour chacun des aéroports sur une période qui varie entre cinq et

dix ans en fonction de l'aéroport, et ce, sans parler des connaissances dues à la proximité du milieu. Toutes ces connaissances et informations ont été utilisées afin de compléter les grilles en réponses au énoncées.

#### **5.1.4. Les limites en lien avec la collecte de données**

Dans le cas de notre étude, les grilles d'analyse ont été remplies et notées par la même chercheuse et nous avons travaillé une pondération égale pour chacune des questions ainsi que pour chacun des facteurs afin de créer une équité entre les différents projets. Comme toutes les grilles ont été soumises à mes biais personnels, ces biais s'annulent mutuellement. L'étude comparative vise à départager les extrêmes pour obtenir des résultats plus équilibrés et objectifs. De plus, cela facilitait la comparaison entre les processus puisque le travail a été fait par la même personne. Dans le cadre d'un nouveau projet, il serait préférable que ce soit une équipe spécialisée dans le domaine qui donne la pondération à chacune des questions ou des facteurs.

#### **5.1.5. Les limites de la méthode d'analyse**

L'utilisation des grilles de Champagne (2020) permet d'avoir une image précise de la perception de la participation citoyenne à un instant donné. Il est important de garder en tête que la temporalité peut effectivement indiquer une tendance vers l'acceptabilité sociale à un moment précis, mais celle-ci peut rapidement changer. Il est d'ailleurs proposé de faire une révision périodique de l'utilisation des grilles afin de s'assurer de la validité et de la pérennité des informations qu'elles contiennent.

La pondération de chaque questionnement dans les grilles représente une limite méthodologique de l'outil d'analyse, puisqu'il est nécessaire d'avoir un spécialiste ou une équipe de spécialistes afin d'obtenir une pondération juste et adéquate en fonction des facteurs et de leur priorisation. La grille de questions peut introduire une certaine rigidité et amener le chercheur à devoir modifier les questionnements afin qu'ils soient compatibles



avec le sujet de recherche. Les grilles permettent surtout d'avoir un outil défini et équitable qui peut être utilisé par les différentes parties prenantes, favorisant ainsi le dialogue et la collaboration (Champagne, 2020).

## **5.2. Les constats**

Suite à l'analyse de tous nos aéroports, on constate que des points reviennent dans la majorité des cas. A commencer par un manque de communication entre les parties prenantes et le promoteur et ce alors que c'est un point essentiel de la participation citoyenne (Gendron, 2014 ; Battelier, 2015). Nous avons constaté que les processus sont fréquemment utilisés dans les phases suivant la conception seulement alors que les promoteurs auraient avantage à consulter les citoyens dès la création du projet, et ce, de façon prolongée durant la construction et la mise en utilisation des infrastructures. Ceci offrirait un canal de communication supplémentaire afin de réitérer l'acceptabilité sociale durant la vie de l'aéroport. La consultation peut être facilitée grâce à l'utilisation de plateformes informatiques permettant à un organisme qui a une petite équipe de créer un cadre à même de rejoindre et de recueillir l'opinion de plusieurs personnes dans un laps de temps plus ou moins court. L'option informatique permet également à la population de s'exprimer de la façon qu'elle préfère.

Certain de nos aéroports ont démontré que la localisation et l'utilisation du sol adjacent avait une grande importance. Ainsi, il est délicat de gérer des utilisations du sol qui sont peu compatibles telles qu'aéroportuaire et habitation résidentielle lorsque voisins. C'est ce qu'on peut constater avec l'aéroport de Saint-Hubert qui, lors de son implantation, était en zone agricole et industrielle et, pour lequel, le développement et l'étalement urbain ont eu raison de cette zone tampon. Le projet de l'Isles-aux-Grues quant à lui est favorisé par sa caractéristique insulaire qui permet à la population d'avoir un fort sentiment d'appartenance avec l'aéroport et d'être heureux de sa proximité qui facilite l'accès.

Nous avons élaboré des constats spécifiques pour les cas étudiés. L'aéroport de Neuville est mieux perçu dû au fait que les administrateurs vont au-devant des demandes environnementales et au-devant des questions des citoyens qui vivent à proximité.

Nous avons constaté que, dans le milieu, en l'absence de professionnel formé en acceptabilité sociale et en participation citoyenne, la tâche revient généralement au département de communication ou au gestionnaire en environnement qui n'est pas nécessairement équipé pour bien réaliser cette tâche. Ceci a pour résultat des processus incomplets où il manque des portions essentielles. La création de formations spécialisées permettrait un contrôle de la forme que prendrait les processus tout en offrant plus de poids décisionnel à ceux-ci avec des organisateurs extérieurs au projet et possédant l'expérience appropriée. Élaborer cette formation et l'enseigner à des médiateurs spécialisés en participation citoyenne prendra du temps ainsi nous proposons la réalisation d'outils de travail tels que les grilles d'évaluation pour favoriser et évaluer la participation citoyenne ou des trousseaux pédagogiques pour expliquer les projets vulgarisés par des spécialistes. Ce cadre permettra de créer une forme d'harmonisation entre les différentes méthodes utilisées tout en assurant la présence des points importants au milieu aéroportuaire. Éventuellement, quand nous aurons des médiateurs, ils pourront se spécialiser en aéronautique et seront aptes à présenter la loi qui entoure les aéroports aux citoyens. En attendant il serait important que, dû à la complexité de la réglementation aéronautique canadienne, celle-ci puisse être vulgarisée par un expert, décortiquée en points importants et en exemples afin de faciliter la compréhension par les parties prenantes.

Il serait également nécessaire qu'une réflexion à long terme, à la grandeur du Québec et en collaboration avec tous les paliers gouvernementaux, soit réalisée afin de réfléchir au développement urbain à proximité des aéroports. En effet, les deux utilisations du sol sont difficilement conciliables en tant que voisin. Leur proximité amène des nuisances pour les habitants des environs qui peuvent nuire à la santé et elle oblige les

aéroports à élaborer des procédures de réduction de bruit, ce qui rend le milieu de l'aéronautique moins uniforme et peut engendrer plus de risque pour la sécurité.

Enfin, nous notons qu'il serait intéressant d'envisager commencer le processus de consultation encore plus tôt dans le développement. Par exemple, qu'un promoteur qui porte un intérêt pour la création d'un aéroport dans une zone large comme la rive sud de Montréal offre sa proposition aux instances municipales et supra-municipales et que celles-ci manifestent ou non leur intérêt pour un tel projet. Une MRC aux alentours pourrait avoir un fort intérêt et une zone de territoire plus favorable à un tel développement que celle initialement envisagée.

## CONCLUSION

Le milieu aéronautique se démocratise et vit une croissance fulgurante, ce qui favorise le développement de nouvelles installations. La localisation et la création de ces installations nécessite une réflexion sur les apports et les conséquences qu'elle peut avoir sur le milieu. Plus tôt nous avons discuté des impacts sonores que pouvaient subir les habitants à proximité d'un aéroport ainsi que des procédures de réductions de bruit qui peuvent aider à réduire ces impacts. Les répercussions se feront ressentir sur la faune et la flore dont l'environnement et les habitudes seront inévitablement modifiés. D'un point de vue positif cela peut faciliter le déplacement des personnes comme des biens matériels et favoriser le développement économique d'une région. Ainsi, il est important de se questionner afin de favoriser une meilleure compréhension du rôle de la participation citoyenne et de l'importance de l'acceptabilité sociale dans le développement des aéroports.

Cette étude s'est appuyée sur les facteurs de l'acceptabilité sociale afin de comparer les différents mécanismes de participation citoyenne utilisés par les différents cas sélectionnés. Ceux-ci ont été choisis afin de représenter des situations variées au niveau géographique et environnemental mais aussi représentant des tailles et des contextes socio-économiques variés.

Les cas ont été évalués dans une grille faite à partir des facteurs de l'acceptabilité sociale soit : social, de participation publique, environnemental, technique et technologique, socio-économique, politique et de gouvernance, géographique et médiatique (grilles en annexe). Ces grilles ont permis de comparer les processus et de faire ressortir les facteurs qui étaient mieux réussis et de voir où il reste encore des défis afin de tendre vers l'acceptabilité sociale.

Ainsi, il est possible d'établir des constats concernant la participation publique dont l'importance d'une communication continue et bidirectionnelle, la mise en place de lignes directrices pour permettre aux différentes formes de participation citoyenne d'évoluer en respectant un cadre, et ce, en attendant la mise en place de formations pouvant créer des médiateurs spécialisés qui pourront encadrer et vulgariser les processus. Cela souligne l'importance d'une réflexion à long terme, à la grandeur du Québec et en collaboration avec toutes les instances afin de réfléchir au développement urbain à proximité des aéroports.

## BIBLIOGRAPHIE

- AAR.Corp.(2023). *Careers: Jobs in Trois-Rivières*. Repéré à <https://www.aarcorp.com/en/careers/jobs/trois-rivieres/>
- Armitage, D., De Loë, R., et Plummer, R. (2012). *Environmental governance and its implications for conservation practice*. Conservation Letters. Repéré à <https://doi.org/10.1111/j.1755-263X.2012.00238.x>
- Dostie, A. (2019). *Aéroport de Saint-Hubert: On est écoeurés du bruit*. Le Courrier du Sud. Repéré à <https://www.lecourrierdusud.ca/aeroport-de-saint-hubert-on-est-ecoeures-du-bruit/>
- Allard, A.(2017). *Aéroport de Mascouche :Un gâchis de 12M\$ pour les citoyens?* Les ailes du Québec. Repéré à <https://www.lesailesduquebec.com/aeroport-de-mascouche-un-gachis-de-12-m-pour-les-citoyens/>
- Graham, A. (2008). *Managing airports: an international perspective*, Butterworth-Heinemann. Repéré à <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780750686136000141>
- Asokan, V. A., Sioen, G. B., & Kawazu, E. (2024). *Why Not In My Backyard? (W-NIMBY): the potential of design-driven environmental infrastructure to foster greater acceptance among host communities*. *Global Sustainability*. Repéré à [https://www.researchgate.net/publication/380806679\\_Why\\_Not\\_in\\_My\\_Backyard\\_W-NIMBY\\_The\\_potential\\_of\\_design-](https://www.researchgate.net/publication/380806679_Why_Not_in_My_Backyard_W-NIMBY_The_potential_of_design-)

driven\_environmental\_infrastructure\_to\_foster\_greater\_acceptance\_among\_host\_communities

Association québécoise du transport aérien. (2010) *Approche équilibrée en gestion de bruit*, Mémoire présenté aux audiences publiques sur le bruit à l'aéroport de Saint-Hubert, 19 p.

Batelier, P. (2012). *Revoir les processus de décision publique: De l'acceptation sociale à l'acceptabilité sociale*. Gaïa Prese. Repéré à <https://www.gaiaprese.ca/2012/10/revoir-les-procesus-de-decision-publique-de-lacceptation-sociale-a-lacceptabilite-sociale/>

Batelier, P. (2015). *Acceptabilité sociale; Cartographie d'une notion et de ses usages*. Centre de recherche en éducation et formation relatives à l'environnement et à l'écocitoyenneté. Repéré à <https://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.espace-ressources.org/wp-content/uploads/2015/07/Batellier-2015-Acceptabilite-sociale.pdf>

Batellier, P., & Maillé, M.-È. (2017). *Acceptabilité sociale : sans oui, c'est non*. Montréal (Québec) : Écosociété, [2017]. Repéré à <http://ezproxy.usherbrooke.ca/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat04883a&AN=she.i9782897192969&lang=fr&site=eds-live>

Baudin, C., Lefèvre, M., Babisch, W. et al. (2021) *The role of aircraft noise annoyance and noise sensitivity in the association between aircraft noise levels and medication use: results of a pooled-analysis from seven European countries*. *BMC Public Health* **21**, 300 . Repéré à <https://doi.org/10.1186/s12889-021-10280-3>

- Beck, U. (2001). *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*. OpenEdition. Repéré à <https://journals.openedition.org/questionsdecommunication/7281>.
- Bellavance, J.-D. (2022). Les institutions démocratiques menacées. La Presse, Repéré à <https://www.lapresse.ca/actualites/national/2022-04-03/les-institutions-democratiques-menacees.php>
- Bernarder, C, & Thalineau, A (2018). *La participation citoyenne Sur les ambiguïtés du « pouvoir d'agir » Savoir/Agir*, Repéré à <https://doi.org/10.3917/sava.043.0041>.
- Boeck, S. (2024) *Démocratie métropolitaine ,action collective et participation citoyenne*. Repéré à <https://shs.cairn.info/revue-participations-2024-1?lang=fr>
- Blondiaux, L., et Sintomer, Y. (2002). *L'impératif délibératif*. Repéré à <https://shs.cairn.info/revue-politix-2002-1-page-17?lang=fr>
- Blondiaux, L. (2007). *La démocratie participative, sous conditions et malgré tout : un plaidoyer paradoxal en faveur de l'innovation démocratique*. Mouvements. Repéré à <https://www.cairn.info/revue-mouvements-2007-2-page-118.htm>
- Blondiaux, L. (2017, novembre). La démocratie participative : entretien avec Loïc Blondiaux (A. Châteauneuf-Malclès, intervieweuse). Repéré à <http://ses.ens-lyon.fr/articles/la-democratie-participative-entretien-avec-loic-blondiaux>
- Boiral, O. and M. Ebrahimi. (2013 ). *Durable Dans Le Transport Aérien Et La Gestion Des Aéroports Au Québec*. Repéré à <http://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1135571.pdf>



- Boisclair, C., et Bourke, P. (2020a, 5 mai). Entrevue pour expliquer la démarche du projet « *Oui dans ma cour!* » (1de2). [Vidéo en ligne]. <https://vimeo.com/415231230>
- Boisclair, C., et Bourke, P. (2020b, 5 mai). Entrevue pour expliquer la démarche du projet « *Oui dans ma cour!* » (2de2). [Vidéo en ligne]. <https://vimeo.com/415236625>
- Baudoin, T., Bourdin, A., Busquets, J., Collin, M., & Savy, M. (2000). Aéroport et dynamique des territoires. Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques, Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres, Association pour la recherche et le développement en urbanisme. DRAST.
- Bureau d'audience publique sur l'environnement [BAPE]. (2016). *L'acceptabilité sociale des projets : un guide pour les promoteurs*. Repéré à <https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/bape/guides-et-outils/>
- Bureau d'audience publique sur l'environnement [BAPE]. (1994). *La médiation en environnement: Une nouvelle approche au BAPE*.
- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement [BAPE]. (2021). *Le rôle du BAPE. 2021*. Repéré à <https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/bape/role-bape/>
- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement [BAPE]. (2000). *Rapport d'enquête et d'audience publique : projet d'agrandissement de l'aéroport de Saint-Georges*.
- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement [BAPE ] (2006). *Rapport d'enquête et d'audience publique :Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre -Elliott-Trudeau de Montréal*.
- Comité anti-pollution des avions Longueuil [CAPA-L] (n. d.). Repéré à <https://capa-l.com>.

- Canada association 113167 53 (2019). *Rapport de consultations aérodrômes :relocalisation des activités de l'aéroport de Mascouche et Aménagement de l'aérodrome Saint-Roch-De-L'Achigan*, 43 p.
- Conseil supérieur de l'aviation civile [CSAC] (2017).*Rapport sur le maillage aéroportuaire français* .Repéré à <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2021-01/rapport-maillage-aeroportuaire-francais-2017.pdf>
- Caron-Malenfant, J., et Conraud, T. (2009). *Guide pratique de l'acceptabilité sociale: Pistes de réflexion et d'action*. DPRMÉditions.
- Caves, R. E. (1999). *Strategic Airport Planning*. Hardcover.
- Corporation de développement communautaire de l'agglomération de Longueuil [CDCAL]. (n. d.).*La consultation publique sur le développement de l'aéroport de Saint-Hubert ouvre officiellement son site internet*. Repéré à <https://www.cdcal.org/la-consultation-publique-sur-le-developpement-de-laeroport-de-saint-hubert-ouvre-officiellement-son-site-internet/>
- Champagne, M., & Côté-Demers, M. (2020). *Acceptabilité sociale d'un projet de développement minier: Questionnaire d'analyse*. Éditions JFD
- Chassin, Y., & Belzile, G. (2017). *Les trois dérives de l'acceptabilité sociale*. Institut économique de Montréal.
- Colpron, S. (2019). *Saint-Roch-de-l'Achigan : des citoyens contestent un projet d'aérodrome*. La Presse. Repéré à <https://www.lapresse.ca/actualites/regional/2019-08-08/saint-roch-de-l-achigan-des-citoyens-contestent-un-projet-d-aerodrome>

Coogan, M. A. (2008). *Ground access to major airports by public transportation*. Repéré à <https://nap.nationalacademies.org/read/13918/chapter/6>

Côté, G. Gagnon, C. (2005). *Gouvernance environnementale et participation citoyenne : pratique ou utopie? : Le cas de l'implantation du mégaprojet industriel Alcan (Alma)*. *Érudité* 18.

Conseil Patronal de l'Environnement du Québec [CPEQ].(2012).*Guide de bonnes pratiques pour favoriser des projet socialement acceptable*. Repéré à <https://www.cpeq.org/fr/information-et-outils/guide-de-bonnes-pratiques-pour-favoriser-des-projets-socialement-acceptables>

Citoyens pour une qualité de vie [CQV].(n.d.). *La vérité au service des citoyens*. from <http://www.c-q-v.org>.

Développement de l'Aéroport Saint-Hubert- Longueuil [DASH-L].(2021). Midi conférences à la Chambre de Commerce & d'Industrie de la Rive-Sud en avril 2021 : <https://youtu.be/ki9ydfdOmqs>

Dowie William A, Richard K Baydack, Erin C McCance.(2021). *From NIMBY to BIMBY-Strategies for Enhancing Biodiversity in my Back Yard*. Biodiv . Repéré à <https://crimsonpublishers.com/boj/pdf/BOJ.000512.pdf>

Dwight, M.(2020).*Journal of affordable housing and community development law*. Repéré à <https://www.jstor.org/stable/27195700>

- Flanagan, S. (2010). *Solutions aux problèmes de bruit aux abords de l'aéroport de Saint-Hubert*, Rapport d'enquête et d'audiences publiques, Mandataire de la Ville de Longueuil, 77 p.
- Fourniers, Y., et Fortin, M.-J. (2015). *Une définition territoriale de l'acceptabilité sociale: Pièges et défis conceptuels*. VertigoO: la revue électronique en sciences de l'environnement. Repéré à <https://www.erudit.org/fr/revues/vertigo/2015-v15-n3-vertigo02438/1035869ar/>
- Fraser, A., & Yates, S. (2021). *Article introductif—L'acceptabilité sociale, une question de démocratie participative?*. Revue internationale de psychosociologie et de gestion des comportements organisationnels, 27(69), 5-16.
- Furst, B., Portman, M.E. & Teff-Seker, Y.(2023) *Activism or egotism? A critical view of the NIMBY phenomenon in cases of energy infrastructure in Israel*. Repéré à <https://doi.org/10.1007/s10708-023-10902-w>
- GAUDIN, J .(2010). *La démocratie participative*. Informations sociales, 2010/2 n° 158, pp. 42-48. Repéré à <https://doi.org/10.3917/inso.158.0042>.
- Gauthier, M. Gagnon, L. (2013). *La participation public dans les démarches municipales de développement durable :principes,conditions de réussite,enjeux et dispositifs*,. Repéré à [https://www.academia.edu/3524557/La\\_participation\\_du\\_public\\_dans\\_les\\_d%C3%A9marches\\_municipales\\_de\\_d%C3%A9veloppement\\_durable\\_principes\\_conditions\\_de\\_r%C3%A9ussite\\_enjeux\\_et\\_dispositifs](https://www.academia.edu/3524557/La_participation_du_public_dans_les_d%C3%A9marches_municipales_de_d%C3%A9veloppement_durable_principes_conditions_de_r%C3%A9ussite_enjeux_et_dispositifs)
- Gauthier, I. (2022). *La notion d'opposition citoyenne dans les discours publics : Évaluer l'écart entre la pratique et la théorie*. Repéré à

[https://savoirs.usherbrooke.ca/bitstream/handle/11143/19303/gauthier\\_isaac\\_MEnv\\_2022.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://savoirs.usherbrooke.ca/bitstream/handle/11143/19303/gauthier_isaac_MEnv_2022.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Gauthier, M. (2015). *Évaluations environnementales stratégiques sur les hydrocarbures*. Repéré à <https://mern.gouv.qc.ca/energie/filiere-hydrocarbures/etudes/GSOC03.pdf>

Gauthier, M., & Simard, L. (2011). *Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec: genèse et développement d'un instrument voué à la participation publique*.

Gendron, C. (2014). *Penser l'acceptabilité sociale : au-delà de l'intérêt, les valeurs*. Repéré à <https://journals.openedition.org/communiquer/584>

Gendron, C., Yates, S. & Motulsky, B. (2016). *L'acceptabilité sociale, les décideurs publics et l'environnement : légitimité et défis du pouvoir exécutif*. [VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement, 16(1). Repéré à <https://www.erudit.org/fr/revues/vertigo/2016-v16-n1-vertigo02678/1037567ar/>

Gingras, A.-M. (2017). *Les représentations sociales de la démocratie : réflexivité, effervescence et conflit*. Repéré à <https://doi.org/10.7202/1039825ar>

Glasbergen, P. (1995). *Managing environmental disputes: Network management as an alternative*. Kluwer Academic Publishers.

Gómez Comendador, Víctor Fernando, Rosa María Arnaldo Valdés, and Bernard Lisker. (2019). *A Holistic Approach to the Environmental Certification of Green Airport*. Repéré à <https://doi.org/10.3390/su11154043>

Gouvernement du Canada. (2019). *Transports 2030-Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada*. Repéré à <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/transports-2030-plan-strategique-avenir-transports-canada>.

Gouvernement du Canada. (2020). *Règlement de l'aviation canadien*. Repéré à <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/>

Gouvernement du Canada. (2020). *Règlements de zonage aéroportuaire*. Repéré à <https://tc.canada.ca/fr/aviation/exploitation-aeroports-aerodromes/reglements-zonage-aeroportuaire>.

Gouvernement du Québec. (2022). *Acceptabilité sociale*. 2022. Repéré à <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/acceptabilite-sociale>

Gouvernement du Québec. (2014-2015). *Chantier de l'Acceptabilité sociale*.

Gouvernement du Québec. (2012). *Fiche terminologique*. Repéré à [http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id\\_Fiche=8872236](http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=8872236).

Hooper, P., Heath, B., & Maughan, J. (2012). *Environmental management and the aviation industry*. In *Towards sustainable aviation*.

IIASA. (n.d.). *Wind In My Backyard (WIMBY)*. Repéré à <https://iiasa.ac.at/projects/wimby>

Porter, I. (2013). *L'aéroport de Neuville toujours sous surveillance*. *Le Devoir*. Repéré à <https://www.ledevoir.com/politique/regions/388247/l-aeroport-de-neuville-toujours-sous-surveillance>

Institut du Nouveau Monde [INM]. (n.d.). *La participation publique*. INM, La participation citoyenne. Repéré à <http://inm.qc.ca/blog/la-participation-citoyenne/>

Institut du Nouveau Monde [INM]. (n.d.). *Les échelles de la participation publique*. INM, les échelles de la participation publique. Repéré à <http://inm.qc.ca/blog/les-echelles-de-la-participation-publique/>

Institut du Nouveau Monde [INM]. (n.d.). *La participation publique*. INM, la participation publique. Repéré à <http://inm.qc.ca/blog/la-participation-publique/>

Institut du Nouveau Monde [INM]. (2013). *Les règles de l'art de la participation publique*. INM, Les règles de l'art de la participation publique. Repéré à <http://inm.qc.ca/blog/les-regles-de-lart-de-la-participation-publique/>

Jacuzzi, G., Kuehne, L. M., Harvey, A., Hurley, C., Wilbur, R., Seto, E., & Olden, J. D. (2024). *Population health implications of exposure to pervasive military aircraft noise pollution*. *Journal of Exposure Science & Environmental Epidemiology*. Published: 09 May 2024. Repéré à <https://www.nature.com/articles/s41370-024-00670-1>

Cloutier, J. et Talbot, J.S. (2022). *Consultation publique de la gestion du bruit au développement : Rapport de consultation sommaire*, 202 p.

Koçan, İ., Orhan, G. (2024). *Environmental Impacts and Sustainability Practices of Airports*. In: Karakoc, T.H., Rohács, J., Rohács, D., Ekici, S., Dalkiran, A., Kale, U. (eds) *Solutions for Maintenance Repair and Overhaul*. ISATECH 2021. Sustainable Aviation. Springer, Cham. Repéré à [https://doi.org/10.1007/978-3-031-38446-2\\_10](https://doi.org/10.1007/978-3-031-38446-2_10)

LAQUIÈZE, A (2019). *La démocratie sociale à la française : quelle autonomie par rapport à la démocratie politique ?*. Repéré à <https://doi.org/10.3917/cite.077.0124>.

L'Association québécoise du transport aérien [AQTA] (2011). *Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme*.

Lavoie-Isabaert, A. (2016). *Proposition d'une stratégie en matière d'acceptabilité sociale à l'intention du gouvernement du québécois* (Essai de maîtrise). Université de Sherbrooke, Sherbrooke, Québec, Canada. Repéré à <https://savoirs.usherbrooke.ca/handle/11143/8834>

Lascoumes, P., & Simard, L. (2011). *L'action publique au prisme de ses instruments: Introduction*. *Revue française de science politique*, 61(1), 5-22.

Légis Québec.(n.d.) *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme a-19.1*. G. d. Québec.

LégisQuébec.(n.d.)*Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (P-41.1).

Légis Québec .(n.d.)*Loi sur la qualité de l'environnement. Q-2*. G. d. Québec.

Matyjasiak, P. (2008). *Methods of bird control at airports*. Theoretical and applied aspects of modern ecology, 171-203.

Marchetti, N. (2005). *Les conflits de localisation: Le syndrome NIMBY*. Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations. Repéré à <https://www.cirano.qc.ca/files/publications/2005RB-05.pdf>



- Mermet, L., Dubien, ., Emerit, A., et Laurans, Y. (2004). *Les porteurs de projets face à leurs opposants: Six critères pour évaluer la concertation en aménagement*. Politiques et management public, (p. 1-22). Repéré à [https://www.persee.fr/doc/pomap\\_0758-1726\\_2004\\_num\\_22\\_1\\_2829](https://www.persee.fr/doc/pomap_0758-1726_2004_num_22_1_2829)
- Millerand, F.(2021) *La participation citoyenne dans les sciences participatives : formes et figures d'engagement* . Repéré à <https://journals.openedition.org/edc/11360#quotation>
- Ministère des affaires municipales et de l'habitation. [MAMH]. (n.d.). *Participation publique*. Repéré à <https://www.mamh.gouv.qc.ca/municipalite-durable/entreprendre-une-demarche/participation-publique/>
- Ministère des affaires municipales et de l'habitation. [MAMH]. (n.d.). *Document complémentaire au schéma d'aménagement et de développement*. Repéré à <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/reglementation/document-complementaire>
- Ministère des affaires municipales et de l'habitation. [MAMH]. (n.d.). *Plan d'urbanisme*. Repéré à <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/plan-durbanisme/>
- Ministere des affaires municipales et habitation Québec. [MAMH] (2010). *Régime municipal général*. Repéré à <https://www.mamh.gouv.qc.ca/organisation-municipale/organisation-territoriale/organisation-territoriale-municipale/regime-municipal-general/>.

Ministère des affaires municipales et de l'habitation [MAMH]. (2010). *Agenda 21 local*. Repéré à <https://www.mamh.gouv.qc.ca/municipalite-durable/entreprendre-une-demarche/modeles-de-demarches/agenda-21-local/>

Ministère de l'environnement et de la lutte aux changements climatiques [MELCC] . (2019). *Plan stratégique 2019-2023 du Ministère de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques*. 22. Repéré à <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-strategique/plan-strategique-2019-2023-melc.pdf?1579028992>

Ministère de l'énergie et des ressources naturelles [MERN]. (2018, 6 novembre). *L'acceptabilité sociale, pour un développement responsable*. [Vidéo en ligne]. [https://www.youtube.com/watch?v=LbPN7kyAUB4&feature=emb\\_title](https://www.youtube.com/watch?v=LbPN7kyAUB4&feature=emb_title)

Ministère de l'énergie et des ressources naturelles [MERN]. (2019, 19 juin). *L'acceptabilité sociale*. [Vidéo en ligne]. [https://www.youtube.com/watch?v=gRLgqR5\\_UCQ&feature=emb\\_title](https://www.youtube.com/watch?v=gRLgqR5_UCQ&feature=emb_title)

Municipalité de L'Isle-aux-Coudres (2009). *Plan d'urbanisme Affectation du sol: 2009*.

NAV Canada. (2024). *Canada Flight Supplement*. Repéré à <https://products.navcanada.ca/shop-vfr/Canada-Flight-Supplement/>

Parent, E. (2023) *Optimiser la communication et la participation publique dans le cadre de la lutte aux changements climatiques: Le cas du tramway de Québec* (Essai de maîtrise). Université de Sherbrooke, Sherbrooke, Québec, Canada. Repéré à <https://savoirs.usherbrooke.ca/handle/11143/20133?show=full>

- Hamman,P.(2022) *Paysages, mobilisations citoyennes et acceptabilité sociale de projets éoliens terrestres*, *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* .Débats et Perspectives, Repéré à <http://journals.openedition.org/vertigo/36155>
- Pilote groupe-conseil. [PGC] (2022) *Rapport sur la démarche de participation citoyenne, Déposé à Développement Aéroport Saint- Hubert-Longueuil (DASH-L)*, 51 p.
- Roy, Y. (2024). *L'aéroport de Saint-Hubert sera « moins bruyant» et plus «vert»*. Radio-Canada. Repéré à <https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/tout-un-matin/segments/entrevue/434179/aeroport-saint-hubert-porter-2024>
- Règlement de l'aviation canadienne. [RAC] *Règlement de l'aviation canadienne*. Repéré à <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433>
- Robert E Caves, G. D. G. (1999). *Strategic airport planning*, Emerald Group Publishing Limited.468 p.
- Roy, J. (2018). *Analyse des facteurs de l'acceptabilité sociale : Etude de cas*. (Essai de maîtrise). Université de Sherbrooke, Sherbrooke, QC, Canada. Repéré à <https://savoirs.usherbrooke.ca/handle/11143/14315>
- Scognamiglio, T, & Carrel, M. (2022). *La participation citoyenne : définitions, méthodologies et état des lieux. Action publique. Recherche et pratiques*, . Repéré à <https://doi.org/10.3917/aprp.013.0006>.
- Simard, L. et Côté, G.-S. (2010). *La consultation préalable*. Repéré à [https://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/documentation/Consultation\\_prealable.pdf](https://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/documentation/Consultation_prealable.pdf)

Transport Canada (2023) *Manuel d'information aéronautique* ,518 p. Repéré à [https://publications.gc.ca/collections/collection\\_2023/tc/T52-2-2-2023-2-fra.pdf](https://publications.gc.ca/collections/collection_2023/tc/T52-2-2-2023-2-fra.pdf)

Transports Québec (2020). *Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales*. Repéré à <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/programmes-aide/Pages/programme-aide-dessertes-aeriennes-regionales.aspx>.

Transports Québec (2020). *Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales*. Repéré à <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/programmes-aide/programme-aeroportuaires-regionales/Pages/paaiar.aspx>

UK Air Quality (2005). 2 . *What Are an Airport , Impacts ?* World Health: 1-30. c Repéré à <https://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.aef.org.uk/uploads/PlanningGuide2.pdf>

Vallet, M. (2000). *La gêne due au bruit autour des aéroports*. Accoustique. Repéré à [https://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://www.infobruit.com/revues/78\\_09934.PDF](https://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://www.infobruit.com/revues/78_09934.PDF)

Vallières.C (2020). *Aérodrome de Saint-Roch-de-l'Achigan:mort et enterré*. mon Joliette. Repéré à <https://monjoliette.com/aerodrome-de-saint-roch-de-lachigan-mort-et-enterrer/>

Worker, J. et Ratté, S. (2014). *What does environmental Democracy Look Like?* .Repéré à <https://www.wri.org/insights/what-does-environmental-democracy-look>

- Wright, D.M., Newell, K., Maguire, A. *et al*(2018). *Aircraft noise and self-assessed mental health around a regional urban airport: a population based record linkage study*. *Environ Health* Repéré à. <https://doi.org/10.1186/s12940-018-0418-6>
- Yates, S. (2018). *L'acceptabilité sociale en tant que nouvel impératif des organisations. Introduction aux relations publiques, Fondements, enjeux et pratiques*, 203-227.
- Xiong, Changsheng, Yu Tian, Xue Liu, Rong Tan, and Qiaolin Luan. (2022). *The Different Impacts of Airports on the Ecological Environment under Distinct Institutional Contexts* Repéré à. <https://doi.org/10.3390/land11020291>
- Yates, S., & Arbour, M. (2016). Le rôle des maires dans l'acceptabilité sociale des projets d'infrastructure: tension entre arbitrage et promotion 1. *Politique et sociétés*, 35(1), 73-101

## ANNEXES

## 1. Annexe A Trois-Rivières

Conditions sociales		Score spécifique
		-9
Questions	Réponses	Valeur
<b>Contexte d'implantation et légitimité du promoteur</b>		
1) Est-ce qu'il y a des événements passés ,négatifs pouvant être associés au projet, au secteur et/ou à la compagnie (historique de l'industrie/secteur et/ou de la compagnie)? Est-ce que le site a un historique d'activités antérieures? Est-ce que le site a déjà été exploré ou exploité auparavant? (A-t-il été revégétalisé? A-t-il déjà été contaminé? Est-ce un espace vierge?)	Il a déjà été question de vols vers des destinations soleil qui impliquaient de plus gros appareils et des vols avec des horaires réguliers.	-1
2) Est-ce qu'il y a un risque d'interconnexion avec d'autres projets/conflictualités qui pourrait être compromettant (comparaison négative) par rapport à ce projet?	Non puisque l'on parle d'un ajout aux installations déjà présentes.	1
3) Combien de sanctions pénales et administratives pécuniaires la compagnie a-t-elle accumulées pour ne pas avoir respecté des lois (ex. : non-conformités environnementales, sociales ou économiques) dans le passé? Y a-t-il des litiges en cours (revendications particulières, conflits de travail, infractions ou autres)?	Ces informations ne sont pas disponibles.	-2
4) Quelle est la perception/compréhension du concept d'acceptabilité sociale des parties prenantes? (Approche unidirectionnelle de marketing sociale et d'exercice de relations publiques vs approche multidirectionnelle de participation de la population et de relations communautaires.)*	Les parties prenantes présentées semblent avoir une bonne compréhension du concept de l'acceptabilité sociale. Le promoteur travaille principalement en fournissant des réponses aux questions qui lui sont acheminées et non pas en prévention.	1
5) Quelles sont les connaissances des parties prenantes nécessaires au développement du projet ?	Les connaissances des parties prenantes sont partielles et tous les acteurs ne sont pas inclus dans le processus.	-1
6) Quelles sont les caractéristiques socioéconomiques de la communauté (salaires, éducation, chômage, éloignement, accès à la propriété, taux d'endettement, accès aux services tels que les hôpitaux, l'eau, l'électricité, etc.)?	Forte population à densité élevée, majoritairement active. Le revenu médian était de 29529\$ en 2015.	N/A
7) Quelles sont les problématiques du milieu en lien avec le projet?	Information non disponible.	-1
8) Quelle est la contribution de la compagnie aux problématiques du milieu (logement, main-d'œuvre, accès aux services, scolarisation, etc.)?	Dans le cas de ce projet cela ne s'applique pas	N/A
9) Est-ce que l'entreprise détient des informations sur l'usage historique du territoire et sur l'importance que le territoire représente pour la population?	La question ne se pose pas puisque le nouveau bâtiment sera érigé sur le site de l'aéroport actuel.	N/A
<b>Qualité des relations avec les parties prenantes</b>		
10) Est-ce que toutes les parties prenantes sont consultées et impliquées?	Non, la population n'est pas toujours directement impliquée dans les étapes mais les élus municipaux le sont. De plus, le niveau d'implication de la population n'est pas très élevé.	-1
11) Est-ce que l'implication et la participation de la communauté et des parties prenantes ont lieu dès la phase de conception, et tout au long du processus d'implantation, d'exploitation et de fermeture?	Dans ce cas la piste est déjà en place, le processus a pour but la réfection de l'aérogare et l'ajout d'un bâtiment. L'implication qui est demandée à la population dans ce projet est faite après la phase de conception.	-1
12) Est-ce que le promoteur fait preuve de transparence par rapport au processus d'expertise? Est-ce que les conclusions du processus d'expertise sont clairement communiquées à toutes les parties prenantes (vulgarisation scientifique)?	Certains rapports sont présentés sur le site en novembre 2022 tel que l'étude de bruit faite en 2021 et le rapport est bien vulgarisé.	-1
13) Quelles sont les initiatives du promoteur en matière de communication et de consultation? Est-ce qu'un espace d'échange (bureau des relations avec la communauté) ou un espace de consultation de l'information est mis en ligne par le promoteur (ex. : site Internet du projet, page Facebook, site de consultation en ligne, etc.)	Des portes ouvertes ont été organisées afin d'offrir la possibilité à la population de visiter les lieux et de voir le projet en maquette (il n'est généralement pas possible de circuler sur l'aire de trafic). Un sondage a été mis en place afin de recueillir l'avis de la population sur certains points.	-1
14) Y a-t-il un système de plainte en place pour permettre aux membres de la communauté d'exprimer leurs craintes et désaccords, et ce, dès le début du projet?	Non il n'y avait pas de système pour relever les plaintes et la gestion que cela aurait demandée. De plus une personne aux communications a été engagée afin de faciliter le tout (entrevue 8 février 2022)	-2



Conditions de participation publique à la prise de décision		Score spécifique
		-16
Questions	Réponses	Valeur
<b>Consentement préalable, libre et informé</b>		
1) Est-ce que les dirigeants/leaders/gestionnaires/élus de la communauté ont <b>informé et consulté leur communauté en bonne et due forme</b> ? Sont-ils en mesure de démontrer qu'ils agissent dans l'intérêt de leurs citoyens et non pour des intérêts personnels?	Partiellement puisque la ville remet en question le projet voire une partie du projet. La possibilité de réaliser seulement une partie du projet n'avait pas été présentée.	-1
<b>Consentement préalable</b>		
2) De quelle façon la <b>communauté est impliquée</b> dans le projet ont-elles été ciblées?	La population a été invitée à participer à des portes ouvertes et par la suite à répondre à un questionnaire sur leur vision de l'aéroport.	-2
3) Est-ce que <b>suffisamment de temps</b> a été prévu afin de permettre à la communauté d'utiliser ses institutions pour la prise de décision concernant l'acceptation ou non du projet? Est-ce que les contacts avec la communauté se sont faits avant le début du projet et les travaux d'exploration?	Non puisque la population a été invité après la phase de conception.	-1
4) Est-ce que la relation a été <b>entamée avant l'émission de permis d'exploitation par le gouvernement</b> ?	La relation a été entamée avant les émissions de permis mais dû au fait que l'aéroport est déjà présent la relation aurait du commencer beaucoup plus tôt.	-1
<b>Consentement libre</b>		
5) Est-ce que la participation des communautés aux consultations et/ou aux négociations est <b>libre de toute influence</b> ?	Il n'y a pas eu de négociation ni de consultation auprès de la population. Seule une portion de la population a répondu au sondage.	-2
6) Est-ce qu'il existe des <b>institutions</b> qui permettent aux leaders et aux membres de la communauté de s'exprimer librement (comités de supervision/plaintes et comités « indépendants », tels que le COMEX)?	Information non disponible	-2
7) Est-ce qu'une <b>source de financement</b> est offerte à la communauté afin de favoriser leur libre participation aux négociations/consultations et pour assurer l'accès à des <b>experts indépendants</b> ?	Non, aucun financement n'est mis à la disposition de la population.	-1
8) Est-ce que la communauté est <b>libre de définir elle-même le processus</b> par lequel elle souhaite exprimer ses préoccupations ?	Non, seulement un sondage était mis à leur disposition, et ce, suite à des portes ouvertes qui ont servi de sources d'information à la population.	-1
<b>Consentement éclairé</b>		
9) Est-ce que toutes les informations susceptibles d'influencer le bien-être de la communauté et leur mode de vie sont divulguées dans un <b>langage compréhensible et dans un contexte culturel approprié</b> ? Si oui, quelles sont les méthodes utilisées pour transmettre l'information?	Non, il y a eu très peu de communication sur les impacts de l'agrandissement et sur l'augmentation du bruit. Par contre, lors des portes ouvertes, une maquette était présentée dans le but de répondre à certaines questions.	-1
10) Est-ce qu'une <b>étude d'impacts sociaux , environnementaux et étude d'impacts économique</b> est effectuée afin de fournir à la communauté <b>toutes les visions et les informations du projet</b> ?	Il y a eu une étude d'impacts sonores mais l'information n'est pas disponible pour une étude d'impacts sociaux ou environnementaux	N/A
11) Est-ce que la communauté est en mesure de connaître toutes les possibilités à sa disposition, entre autres l'occasion d'explorer des <b>options de rechange</b> au développement proposé?	Non, il ne semble pas y avoir d'options disponibles.	-2
12) Est-ce que le promoteur est <b>transparent et honnête</b> dans son approche auprès de la communauté en expliquant d'emblée le degré d'engagement et l' <b>influence</b> que ses membres sont appelés à exercer sur la <b>prise de décision</b> ?	Non, puisque la communauté n'a accès qu'à une partie des options et des informations.	-2

Conditions environnementales		Score spécifique
Questions	Réponses	Valeur
<b>Milieu physique</b>		
1) Est-ce qu'il y a un risque de <b>contamination des sols</b> (déversement, hydrocarbures, etc.) ?	Oui, il y a un risque dû à la présence de pompes à fuel, de camions citerne ainsi qu'à la présence des aéronefs qui circulent remplis de fuel. En cas d'accidents ou d'incidents cela pourrait amener une contamination des sols ou de la nappe phréatique .	-1
<b>Hydrologie, eau souterraine, eau de surface et sédiments</b>		
2) Y a-t-il des risques de <b>modification de la qualité des eaux souterraines</b> , et des risques de <b>contamination de l'eau potable</b> ou de <b>rabattement de la nappe phréatique</b> ?	Oui puisqu'il y a la présence de la nappe phréatique sous la zone de l'aéroport. Cette situation est surveillée par sonde afin d'assurer qu'il n'y ait pas de contamination (entrevue 8 février 2022)	1
<b>Atmosphère, ambiance sonore, vibrations et suppressions d'air</b>		
3) Quel est le <b>niveau sonore de l'exploitation courante</b> (jour et nuit)?	Il est variable puisque l'aéroport ne possède pas de couvre-feu et il accueille plusieurs types d'avions comme des gros porteurs qui sont la clientèle de l'entreprise AAR ainsi que des avions d'affaires et plaisance. Suite à l'étude sonore et la révision faite en septembre 2021 le niveau de bruit ne dépasse pas le taux seuil des effets négatifs que considère Transport Canada. ( <a href="https://contenu.maruche.ca/Fichiers/b14a2afc-9852-e611-80ea-00155d09650f/Sites/ff8cd75f-9a52-e611-80ea-00155d09650f/Documents/Etude-de-">https://contenu.maruche.ca/Fichiers/b14a2afc-9852-e611-80ea-00155d09650f/Sites/ff8cd75f-9a52-e611-80ea-00155d09650f/Documents/Etude-de-</a>	-1
4) Est-ce qu'il y a un risque de <b>dommages</b> ou de <b>perturbations occasionnées aux résidents</b> ?	Peu de plaintes sont déposées auprès de l'aéroport. Nous n'avons pas l'information sur la portion qui est due au bruit des avions.	-1
<b>Milieu naturel - végétation et faune</b>		
5) Combien de <b>kilomètres carrés de territoires</b> sont affectés?	La majorité des installations sont déjà présentes donc le territoire est déjà affecté par le développement.	-1
6) Est-ce que les opérations se trouvent dans une zone ou près d'une <b>zone riche en biodiversité ou zone protégée</b> . Si oui, quel est le portrait de la biodiversité à proximité du projet (présence d'animaux, faune et flore, etc.)? Y a-t-il un risque de modification de l'abondance et de la répartition des poissons, des oiseaux et des chauves-souris, des autres espèces animales et de la faune terrestre?	Cette question est non-applicable.	N/A
<b>Milieu humain - santé, sécurité, qualité de vie et accès aux services publics</b>		
7) Quels sont les <b>risques</b> reliés à la <b>santé et à la sécurité</b> de la population par rapport au projet (ex. : augmentation de la circulation de véhicules lourds)?	Il y a une perte de sommeil associée à une difficulté de concentration et de l'anxiété. Ces risques sont cependant liés au faible trafic de gros porteur principalement de jour.	-1
8) Est-ce que le projet pourrait avoir des <b>impacts psychosociaux</b> sur la population? Si oui, lesquels (anxiété, stress, tension entre les habitants, etc.)?	Oui, il pourrait y avoir des risques dû au manque de sommeil.	-1
9) Est-ce qu'il y a un <b>impact visuel</b> (altération du paysage causée par le chantier et les infrastructures) ou risque de <b>pollution lumineuse</b> ? Si oui, est-ce qu'il y a un effort pour maintenir l'aspect esthétique du paysage ou pour restaurer le site à la fin – ou pour amoindrir l'impact visuel ou amoindrir la pollution lumineuse?	Un deuxième bâtiment s'ajoutera à celui existant, ce qui va impacter le visuel de l'aéroport. De plus, il sera probablement équipé d'éclairage extérieur.	-1
10) Y a-t-il un risque de <b>bris des voies de circulation et d'interruption des services publics</b> reliés aux travaux (réseau de gaz naturel, ligne de transport d'énergie ou de télécommunication)?	La construction pourrait impacter et engendrer des coupures des différents réseaux momentanément pour les résidents et entreprises situés dans la zone.	-1
<b>Mesures entreprises/gestion et encadrement</b>		
11) Est-ce que le promoteur est doté d'une <b>politique environnementale</b> ? Quels sont ses <b>engagements</b> ?	Il s'engage dans une politique de réduction des GES.	1
12) Quels sont les <b>efforts et les investissements</b> alloués (combien, où, quand et comment) à la <b>protection et à la gestion de l'environnement</b>	Oui, il participe à la certification Airport Carbon Accreditation pour la gestion des émissions de gaz à effet de serre. Il participe à Éclorre fonds environnement Trois-Rivières en versant 1 sous sur chaque litre d'essence versé.	2
13) Dans son évaluation environnementale, est-ce que le promoteur fait la démonstration que des efforts sont faits pour <b>réduire son incidence sur le réchauffement climatique</b> ? Y a-t-il un plan de mesures d'atténuation des émissions des gaz à effets de serre (GES) ainsi qu'un plan de suivi en fonction des différentes étapes du projet (construction, exploitation et fermeture)? Quels sont les efforts pour réduire la <b>consommation d'énergie</b> ?	Il n'y a pas d'évaluation environnementale mais l'aéroport fait des gestes afin de réguler ses émissions des GES	-1
14) Est-ce que le promoteur a une <b>politique pour lutter contre les changements climatiques</b> ?	Il n'y a pas de politique mais il pose des gestes à cette fin.	1
15) Est-ce que il y a des <b>mesures de protection de l'environnement</b> élaborées en <b>partenariat</b> avec les diverses <b>parties intéressées et affectées</b> ?	Oui, il y a la politique environnementale de la ville.	2

Conditions techniques et technologiques		Score spécifique
		2
Questions	Réponses	Valeur
<b>Connaissances du gisement (pour un projet minier) et de son environnement</b>		
1) Existe-t-il des <b>savoir-faire à proximité</b> pour réaliser les études de faisabilité du projet et pour l'exploiter (prestataires de services, bureau d'études, universités, etc.)?	Oui dans ce cas l'université pourrait soutenir et participer à la recherche afin de réduire les impacts environnementaux de l'aéroport.	1
2) Est-ce que le projet fait l'objet d'un projet connexe ou dépendant de celui-ci ? Est-ce qu'il y a un potentiel d'expansion du projet?	Le projet est déjà une expansion de l'aéroport actuel.	-1
<b>Opérations et procédés</b>		
3) Quelles sont les <b>caractéristiques et le portrait de l'utilisation qui en est fait</b> ?	Les types d'utilisateurs sont variés et les améliorations sont faites de manière à correspondre aux besoins des utilisateurs actuels ainsi que dans le but de diversifier l'offre de service.	-1
<b>Conception du projet (matériel technologique disponible, infrastructure, etc.).</b>		
4) Est-ce qu'il y a une <b>confiance</b> envers la <b>technologie</b> privilégiée?	L'information n'est pas disponible.	N/A
5) Est-ce qu'il y a une <b>reconnaissance de la capacité et de la compétence du promoteur</b> quant à la technologie utilisée? Quel est le risque technique/lié à l'ingénierie (équilibre à trouver entre investissement et mécanisation)? Ex. : Investissement initial trop conséquent, retour sur investissement long et rentabilité faible pouvant être mis à mal par les fluctuations du marché. Y a-t-il différents scénarios techniques dans l'étude de faisabilité? Sur quels critères le promoteur a-t-il pris sa décision (maximisation de la sécurité et minimisation des impacts tout en gardant un modèle économique robuste)?	Oui dû à la supervision de la ville pour le choix du contracteur.	2
<b>Faisabilité et pérennité du projet</b>		
6) Les <b>résultats des études et des essais</b> sont-ils fiables (laboratoire certifié, personnes qualifiées, procédures de contrôles, etc.)? Y a-t-il des incertitudes ou des facteurs de risque dans les conclusions des études pouvant compromettre la viabilité du projet?	L'étude sonore a été réalisée par une entreprise reconnue mondialement.	2
7) Est-ce qu'il y a une reconnaissance de la <b>justification du projet</b> dans son ensemble auprès de la communauté?	Oui le bâtiment actuel est reconnu comme désuet mais les avis sont partagés au conseil municipal quant à la construction d'un nouveau bâtiment.	-1

Conditions socio-économiques		Score spécifique
		5
Questions	Réponses	Valeur
<b>Financement</b>		
1) Quelles sont les <b>sources de financement</b> du projet (type de financement et investisseurs)?	C'est un partenariat entre le gouvernement fédéral, provincial et le milieu municipal.	2
2) Est-ce que le gouvernement possède des parts dans le projet/entreprise? Si oui, est-ce que la participation publique/privée est limitée et équitable (balance des pouvoirs de décision)?	Le gouvernement fédéral participe à hauteur de 35% et le gouvernement provincial participe à hauteur de 30%. Les 35% restant seront assumés par la ville de Trois-Rivières	-1
3) Qui sont les <b>utilisateurs du produit</b> ?	Ils sont composés des écoles de pilotage, des pilotes de loisir et de l'aviation commerciale comme les jets privés ou le trafic généré par l'entreprise de maintenance AAR.	1
<b>Retombées économiques</b>		
4) Quelles sont les <b>retombées économiques</b> ? (Création de la richesse [redevances, revenus fonciers, taxes et impôts] et occasions de partage de la richesse [ex. : prise de participation économique dans le projet], création d'emplois pendant la construction et l'exploitation, approvisionnements locaux et régionaux, développement économique régional.) Quelles sont-elles à <b>court terme et à long terme</b> (lorsque la mine fermera)? Quelles sont-elles au <b>niveau local, régional, national et fédéral</b> ? Quelle est la viabilité économique du projet (volume de production, rendement, coût de production, coût d'immobilisation, etc.)?	Les retombées économiques sont de 92.85 millions (IDETR). La remise en état de l'aérogare et la construction du deuxième bâtiment permettront un plus grand rayonnement pour la ville et la région. Cela pourrait augmenter l'attrait pour les entreprises de la région (IDETR).	2
5) Combien d' <b>emplois</b> sont prévus pour la <b>population locale</b> ? Quel est le taux d'emplois visé pour les hommes et les femmes? Les allochtones et les autochtones (si applicable)? Et quelle sera la durée de ces emplois? Est-ce que des emplois seront conservés dans le plan de fermeture (ex. : possibilité de transfert de compétences vers d'autres secteurs dans la région sur le long terme)?	Comme l'aéroport est déjà en fonction, il possède déjà une équipe d'employés qui assurent son fonctionnement.	1
6) Quels sont les <b>coûts estimés d'implantation, d'exploitation et de fermeture</b> ?	Le coût total du projet s'élève à 15.5 M\$ divisé en trois tel que suit : « D'abord, le gouvernement fédéral contribuera à une hauteur de 5,4 M\$, soit 35 % du projet, via le ministère de l'Infrastructure et des Collectivités. Le Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales (PAQIAR) participera à 30 % du budget, soit environ 4,6 M\$. Enfin, la portion restante de 35% sera assumée par la Ville de Trois-Rivières, pour une somme approximative de 5,4 M » (IDETR)	-1
7) Est-ce qu'il y a un <b>risque de dépendance</b> des petites et moyennes entreprises (PME) locales envers le projet? Est-ce qu'il y a un potentiel de diversification de l'économie locale ou une possibilité de contribuer à sa diversification en tant qu'acteur économique?	Oui, des entreprises telles que les écoles de pilotage et ateliers de maintenance sont dépendantes de la piste.	1
8) Quelles sont les <b>conditions de travail</b> reliées au projet (syndicat, formation sur la culture autochtone, présence de facilitateurs linguistique, fly-in/fly-out, régime de retraite, historique du dossier CNESST de la compagnie, etc.)?	Cette notion n'est pas applicable puisque les conditions de travail sont déjà en place avec l'équipe actuelle.	N/A

Conditions politiques, réglementaires et de gouvernance		Score spécifique
		8
Questions	Réponses	Valeur
<b>Cadre administratif</b>		
1) Est-ce que le projet doit être soumis au <b>Bureau des audiences publiques sur l'environnement</b> (BAPE) ou à d'autres organismes d'évaluation environnementale (ex. : COMEX/COMEV)?	Non-applicable	N/A
2) Quels sont les <b>encadrements législatifs</b> reliés au projet (normes, lois, règlements, directives, politiques)? Est-ce que le <b>cadre légal</b> est <b>clair, strict et appliqué</b> ?	Ils se doivent de respecter la réglementation fédérale sur la loi aéronautique.	1
3) Est-ce qu'il y a un <b>croisement de juridictions</b> (ex. : trafic maritime, croisement de compétences fédérales et provinciales) ou de <b>méthodologie</b> (ex. : Régie de l'énergie et BAPE)?	Le seule croisement se fait au niveau financier. Le sol est présentement zoné aéronautique donc réglementation aéronautique s'applique.	1
4) Quel est le <b>contexte administratif</b> relié au projet (ex. : région administrative favorable ou non au développement industriel)?	Le milieu municipal est majoritairement en faveur mais deux élus municipaux ne sont pas totalement en accord avec le développement du projet.	1
5) Quel est le <b>niveau de confiance</b> envers les <b>instances concernées</b> (autorités publiques, promoteurs, ministères, experts, etc.)?	La population est majoritairement pour le développement.	1
6) Est-ce qu'il y a des instruments efficaces de gestion des risques d'accident et/ou de gestion de crise (ex. : plan de mesures d'urgence aligné avec le plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile)?	L'aéroport a plusieurs procédures afin de palier à différentes situations mais l'information n'est pas encore disponible pour ce qui est du nouveau bâtiment.	-1
<b>Transparence et équité</b>		
7) Est-ce qu'il y a des <b>comités de surveillance et des outils d'aide à la décision</b> (instrument de suivi) mis en place (ex. : comité d'implantation et de suivi de l'entente sur les répercussions et avantages [ERA], comité de formation et d'emplois, comité environnement)? Est-ce que les différents comités (comité de suivi, comité de liaison, etc.) sont crédibles par rapport à leur planification, à leur constitution (représentativité et indépendance des membres de la communauté) et à leurs activités?	Information non disponible.	-2
8) Est-ce que les comités font preuve de <b>transparence, d'ouverture et d'engagement</b> ? Quel est le niveau de transparence de la gestion de l'entreprise?	Oui les comités en place font preuve de transparence et d'engagement dans leur rapport.	1
9) Est-ce que le promoteur est doté d'un <b>code d'éthique</b> ?	Oui ( <a href="https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/784898/ide-trois-rivieres-code-ethique-deontologie">https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/784898/ide-trois-rivieres-code-ethique-deontologie</a> )	2
10) Embauche : est-ce que le promoteur a une <b>politique de diversité et d'inclusion</b> claire, communiquée et appliquée au sein de son organisation?	Oui la ville dispose de ce type de politique.	1

11) Quel est le <b>niveau de participation citoyenne</b> dans la communauté (information, consultation, participation active)*?	Un processus d'information et un début de consultation.	-1
12) Est-ce que la <b>participation citoyenne est financée</b> et, si oui, par qui (ex. : comité de suivi financé par le promoteur)?	Elle est financée par IDE Trois-Rivières.	1
13) Est-ce qu'il y avait une <b>gestion diligente des opérations</b> dans les <b>projets antérieurs de la compagnie</b> ?	La gestion est à l'écoute des usagers.	1
14) Combien y a-t-il eu d' <b>incidents antérieurs</b> (litiges, contaminations, relations publiques, prises de bec lors de consultations publiques etc.) avec les communautés locales? Existe-t-il des informations de consultation et/ou de participation reliés à ces événements?	Il ne semble pas y avoir eu d'accident majeur en lien avec les activités de IDETR.	1
15) Est-ce que le projet est en <b>adéquation avec les orientations du gouvernement</b> ?	Oui, sur la modernisation des aéroports afin de faciliter et de moderniser notre réseau de transport aérien (transport Québec).	2
16) <b>Incertitude politique</b> : est-ce qu'un changement de gouvernement pourrait perturber le bon déroulement du projet ou compromettre l'obtention des permis/autorisations à obtenir en vue de sa réalisation? (Se demander en quelle année sont prévues les prochaines élections provinciales et fédérales.)	Deux élus municipaux sont contre le développement. Un changement dans l'équipe municipale pourrait nuire au projet.	-1
17) Quel est le <b>pouvoir d'influence des lobbies</b> par rapport au projet?	Les lobbies ne sont pas présents dans les écrits et dans ce qui ressort du projet.	N/A

Conditions géographiques		Score spécifique
		8
Questions	Réponses	Valeur
<b>Compatibilité du projet avec le milieu</b>		
1) À quelle distance des <b>zones urbanisées (et/ou des zones habitées)</b> se trouve le projet? Est-ce qu'il y a des <b>impacts sur la jouissance des riverains</b> (et/ou des impacts indirects sur d'autres résidents)?	L'aérogare à construire sera sur le territoire de l'aéroport situé à quelques kilomètres du centre-ville, facilement accessible par l'autoroute et en plein cœur du quartier industriel ( <a href="https://www.v3r.net/affaires/aeroport-de-trois-rivieres">https://www.v3r.net/affaires/aeroport-de-trois-rivieres</a> )	2
2) Est-ce que des riverains risquent d'être préoccupés par le <b>gain ou la perte de valeur de leur résidence</b> ou de leur terrain à cause de la présence du projet ? Si oui, est-ce qu'il est question de rachat de propriétés et, le cas échéant, sous quelles conditions (limites de temps, zone, terrains, lots, résidences, etc.)?	L'impact de l'ajout d'un nouveau bâtiment et la réfection de l'ancien aérogare sera minime pour les citoyens.	2
3) Est-ce qu'il est question de <b>relocalisation ou d'expropriation</b> ? Est-ce qu'il y a un <b>processus de compensation</b> , etc. ?	Non, il n'est pas mentionné. Le projet se construit sur le territoire de l'aéroport.	N/A
<b>Usage du territoire</b>		
4) Est-ce qu'il y a <b>présence d'activités récréatives</b> (sentiers, pêches, activités traditionnelles des maîtres de trappe, etc.), <b>communautaires ou économiques</b> (agriculture, tourisme, etc.) sur le <b>territoire visé</b> par le projet?	Des activités de parachutisme et des sentiers de motoneige sont présents à proximité mais ne seront pas impactés par l'ajout de l'aérogare.	2
5) Est-ce qu'il y a <b>compatibilité des activités</b> (actuelles ou potentielles) dans le secteur? Est-ce qu'il y a un <b>plan de cohabitation des activités</b> (ex. : zones réservées)?	Ces activités cohabitent déjà avec l'aéroport mais seront probablement impactées durant la construction.	-1
6) Est-ce que le projet se trouve à proximité d'un <b>secteur ayant un potentiel archéologique</b> (ex. : cimetière autochtone)?	Non, cette information n'est pas mentionnée.	-1
7) Est-ce qu'il y a des <b>changements reliés au zonage</b> (industriel, agricole, villégiature)?	La construction est prévue sur le territoire de l'aéroport et ce terrain est déjà zoné aéroportuaire.	N/A
8) Est-ce qu'il y a présence d' <b>accès routiers principaux</b> ? Est-ce qu'il y a présence d'accès routiers secondaires?	Oui, les accès routiers sont adéquats et présents.	2
9) Est-ce que le projet bénéficie d' <b>infrastructures déjà développées</b> (ex. : quartier industriel, accès routier à l'année, accès réseau électrique provincial)?	Oui, puisque le projet est établi sur les lieux de l'aéroport qui est déjà en fonction.	2
10) Est-ce que le <b>développement d'infrastructures</b> reliées au projet (route, port, rails) pourrait <b>favoriser certaines communautés locales et/ou autochtones</b> (ex. : déviation de quelques kilomètres pour faciliter l'accès au village ou à la réserve)?	Le projet ne les favorisera pas plus que l'aéroport déjà en place.	N/A

Conditions médiatiques		Score spécifique
		3
Questions	Réponses	Valeur
1) Quels <b>articles</b> ou <b>publications</b> (ex. : Twitter, Facebook, YouTube, etc.) à propos du projet sont les plus partagés en ligne?	Principalement dans les journaux régionaux et des entrevues de la part de la direction IDE Trois-Rivières.	1
2) Quelle est la <b>nature des interactions des acteurs</b> en ligne?	Débat sur les justifications du projet, transmission d'informations et de résultats.	1
3) Quels sont les <b>liens entre les acteurs</b> en ligne (cartographie des réseaux)?	Ils promeuvent et sont impactés par le projet.	1
4) Qui sont les <b>influenceurs</b> (acteurs les plus mentionnés et au nombre d'apparitions le plus élevé)?	Les élus municipaux, professeurs universitaires, journalistes, direction d'IDE Trois-Rivières (promoteur).	2
5) Quelles sont les <b>principales problématiques soulevées</b> par les acteurs qui interagissent en ligne sur le projet?	Principalement des questions de coût et de justification du projet	-1
6) Est-ce que le <b>promoteur est présent et actif sur les réseaux sociaux</b> (ex. : modérateur prêt à répondre aux questions et aux inquiétudes de la population)?	Le promoteur est peu présent sur les réseaux sociaux.	-1





## 2. Annexe B L'Isles-aux-Grues

Conditions sociales		Score spécifique
		13
Questions	Réponses	Valeur
<b>Contexte d'implantation et légitimité du promoteur</b>		
1) Est-ce qu'il y a des événements passés et/ou négatifs pouvant être associés au projet, au secteur et/ou à la compagnie (historique de l'industrie/secteur et/ou de la compagnie)? Est-ce que le site a un historique d'activités antérieures? Est-ce que le site a déjà été exploré ou exploité auparavant? (A-t-il été revégétalisé? A-t-il déjà été contaminé? Est-ce un espace vierge?)	Lors de la réfection de la piste, la population était inquiète de se retrouver isolée sur l'île (entrevue 25 janvier 2022)	2
2) Est-ce qu'il y a un risque d'interconnexion avec d'autres projets/conflictualités qui pourrait être compromettant (comparaison négative) par rapport à ce projet?	Tous les commerces de l'île fonctionnent en période hivernale grâce aux aller-retours des avions (entrevue 25 janvier 2022)	2
3) Combien de sanctions pénales et administratives pécuniaires la compagnie a-t-elle accumulées pour ne pas avoir respecté des lois (ex. : non-conformités environnementales, sociales ou économiques) dans le passé? Y a-t-il des litiges en cours (revendications particulières, conflits de travail, infractions ou autres)?	La piste est administrée par le gouvernement provincial donc cette notion est non-applicable. (CFS B43)	0
4) Quelle est la perception/compréhension du concept d'acceptabilité sociale des parties prenantes? (Approche unidirectionnelle de marketing sociale et d'exercice de relations publiques vs approche multidirectionnelle de participation de la population et de relations communautaires.)*	Comme la population est peu nombreuse, la communication se fait rapidement et ce auprès de tous les citoyens. De plus, sur le même principe du bouche à oreille, les décideurs connaissent rapidement l'avis de la population et ses propositions. Elle pratique en quelque sorte l'acceptabilité sociale sans nommer le concept.	2
5) Quelles sont les connaissances des parties prenantes nécessaires au développement du projet ?	Il y a peu de parties prenantes impliquées dans le projet. Celles impliquées semblent bien comprendre le projet et son ampleur.	-1
6) Quelles sont les caractéristiques socioéconomiques de la communauté (salaires, éducation, chômage, éloignement, accès à la propriété, taux d'endettement, accès aux services tels que les hôpitaux, l'eau, l'électricité, etc.) ?	C'est une population insulaire.	N/A
7) Quelles sont les problématiques du milieu en lien avec le projet?	Le facteur insulaire amène la population à être cloîtrée sur l'île en période hivernale si la piste n'est pas utilisable.	N/A
8) Quelle est la contribution de la compagnie aux problématiques du milieu (logement, main-d'œuvre, accès aux services, scolarisation, etc.)?	Les aller-retours pour les citoyens sont très importants, les enfants vont à l'école sur le continent.	2
9) Est-ce que l'entreprise détient des informations sur l'usage historique du territoire et sur l'importance que le territoire représente pour la population?	Oui puisque le promoteur est le gouvernement du Québec et qu'il est déjà le promoteur de la piste avant sa réfection.	2

Qualité des relations avec les parties prenantes		
10) Est-ce que toutes les parties prenantes sont consultées et impliquées?	Non, il n'y a pas eu de participation citoyenne. Elle n'était pas obligatoire puisqu'il n'y a pas eu prolongation de la piste.	-2
11) Est-ce que l'implication et la participation de la communauté et des parties prenantes ont lieu dès la phase de conception, et tout au long du processus d'implantation, d'exploitation et de fermeture?	Non applicable, la piste est déjà en place.	N/A
12) Est-ce que le promoteur fait preuve de transparence par rapport au processus d'expertise ? Est-ce que les conclusions du processus d'expertise sont clairement communiquées à toutes les parties prenantes (vulgarisation scientifique)?	Gouvernement en transparence dans les lois.	2
13) Quelles sont les initiatives du promoteur en matière de communication et de consultation? Est-ce qu'un espace d'échange (bureau des relations avec la communauté) ou un espace de consultation de l'information est mis en ligne par le promoteur (ex : site Internet du projet, page Facebook, site de consultation en ligne, etc.)	Respect des règlements en place.	2
14) Y a-t-il un système de plainte en place pour permettre aux membres de la communauté d'exprimer leurs craintes et désaccords, et ce, dès le début du projet?	Idem	2

Conditions de participation publique à la prise de décision		Score spécifique
		-4
Questions	Réponses	Valeur
<b>Consentement préalable, libre et informé</b>		
1) Est-ce que les dirigeants/leaders/gestionnaires/élus de la communauté ont <b>informé et consulté leur communauté en bonne et due forme</b> ? Sont-ils en mesure de démontrer qu'ils agissent dans l'intérêt de leurs citoyens et non pour des intérêts personnels?	Oui, les élus sont très favorables et impliqués dans le projet.	1
<b>Consentement préalable</b>		
2) De quelle façon la <b>communauté est impliquée</b> dans le projet ont-elles été ciblées?	Dû au facteur insulaire de la communauté et de l'importance que prend le projet, la population est impliquée mais la communication se fait grâce bouche à oreille. (25 janvier 2022)	-2
3) Est-ce que <b>suffisamment de temps</b> a été prévu afin de permettre à la communauté d'utiliser ses institutions pour la prise de décision concernant l'acceptation ou non du projet? Est-ce que les contacts avec la communauté se sont faits avant le début du projet et les travaux d'exploration?	Cela n'était pas nécessaire puisque l'on parlait uniquement ici de l'ajout d'une voie de circulation, de l'installation de lumières de piste ainsi que du recouvrement de la surface de la piste. Dans cette situation la réglementation ne rend pas obligatoire la consultation.	N/A
4) Est-ce que la relation a été <b>entamée avant l'émission de permis d'exploitation par le gouvernement</b> ?	Non applicable, de plus la piste était déjà en place	-2
<b>Consentement libre</b>		
5) Est-ce que la participation des communautés aux consultations et/ou aux négociations est <b>libre de toute influence</b> ?	Ne s'applique pas. Il n'y a pas eu de participation citoyenne.	N/A
6) Est-ce qu'il existe des <b>institutions</b> qui permettent aux leaders et aux membres de la communauté de s'exprimer librement (comités de supervision/plaintes et comités « indépendants », tels que le COMEX)?	Ne s'applique pas.	N/A
7) Est-ce qu'une <b>source de financement</b> est offerte à la communauté afin de favoriser leur libre participation aux négociations/consultations et pour assurer l'accès à des <b>experts indépendants</b> ?	Non, le promoteur étant l'état, il n'y a pas de fond de développement pour ce projet de mis en place pour engager des experts indépendants.	-2
8) Est-ce que la communauté est <b>libre de définir elle-même le processus</b> par lequel elle souhaite exprimer ses préoccupations ?	Dû à la faible population et au haut niveau de proximité que l'on retrouve chez ces citoyens, la population peut participer sous la forme qu'elle le désire. Cependant, dans ce cas, la communication est principalement sous forme de bouche à oreille.	-1
<b>Consentement éclairé</b>		
9) Est-ce que toutes les informations susceptibles d'influencer le bien-être de la communauté et leur mode de vie sont divulguées dans un <b>langage compréhensible et dans un contexte culturel approprié</b> ? Si oui, quelles sont les méthodes utilisées pour transmettre l'information?	Dû à la taille de la population l'information circule de bouche à oreille.	1
10) Est-ce qu'une <b>étude d'impacts sociaux, environnementaux et étude d'impacts économique</b> est effectuée afin de fournir à la communauté <b>toutes les visions et les informations</b> du projet?	Cela n'est pas mentionné mais les résidents sont conscients des enjeux et craignent l'absence d'une piste fonctionnelle pour une durée plus ou moins longue.	-1
11) Est-ce que la communauté est en mesure de connaître toutes les possibilités à sa disposition, entre autres l'occasion d'explorer des <b>options de rechange</b> au développement proposé?	Cette information n'est pas rapportée.	N/A
12) Est-ce que le promoteur est <b>transparent et honnête</b> dans son approche auprès de la communauté en expliquant d'emblée le degré d'engagement et l' <b>influence</b> que ses membres sont appelés à exercer sur la <b>prise de décision</b> ?	Information non disponible	2

Conditions environnementales		Score spécifique
		1
Questions	Réponses	Valeur
<b>Milieu physique</b>		
1) Est-ce qu'il y a un risque de contamination des sols (déversement, hydrocarbures, etc.) ?	Oui il y a un risque dû à la présence des aéronefs qui circulent remplis de fuel. En cas d'accident ou d'incident, cela pourrait amener une contamination des sols ou de la nappe	-1
<b>Hydrologie, eau souterraine, eau de surface et sédiments</b>		
2) Y a-t-il des risques de modification de la qualité des eaux souterraines, et des risques de contamination de l'eau potable ou de rabattement de la nappe phréatique?	Information non disponible	-2
<b>Atmosphère, ambiance sonore, vibrations et suppressions d'air</b>		
3) Quel est le niveau sonore de l'exploitation courante (jour et nuit)?	Information non disponible	-2
4) Est-ce qu'il y a un risque de dommages sur les structures ou de perturbations occasionnées aux résidents?	Oui il pourrait y avoir une perturbation ou un arrêt des allers-retours entre l'île et le continent.	-2
<b>Milieu naturel - végétation et faune</b>		
5) Combien de kilomètres carrés de territoires sont affectés?	La surface affectée est sur le territoire de la piste actuelle.	2
6) Est-ce que les opérations se trouvent dans une zone ou près d'une zone riche en biodiversité ou zone protégée. Si oui, quel est le portrait de la biodiversité à proximité du projet (présence d'animaux, faune et flore, etc.)? Y a-t-il un risque de modification de l'abondance et de la répartition des poissons, des oiseaux et des chauves-souris, des autres espèces animales et de la faune terrestre?	Non	2
<b>Milieu humain - santé, sécurité, qualité de vie et accès aux services publics</b>		
7) Quels sont les risques reliés à la santé et à la sécurité de la population par rapport au projet (ex. : augmentation de la circulation de véhicules lourds)?	Pas d'impact sur la population	N/A
8) Est-ce que le projet pourrait avoir des impacts psychosociaux sur la population? Si oui, lesquels (anxiété, stress, tension entre les habitants, etc.)?	Non applicable	N/A
9) Est-ce qu'il y a un impact visuel (altération du paysage causée par le chantier et les infrastructures) ou risque de pollution lumineuse? Si oui, est-ce qu'il y a un effort pour maintenir l'aspect esthétique du paysage ou pour restaurer le site à la fin - ou pour amoindrir l'impact visuel ou amoindrir la pollution lumineuse?	Non, la piste est déjà en place.	2

10) Y a-t-il un risque de <b>bris des voies de circulation et d'interruption des services publics</b> reliés aux travaux (réseau de gaz naturel, ligne de transport d'énergie ou de télécommunication)?	Oui il y a un risque d'interruption des services de taxis aérien.	-2
<b>Mesures entreprises/gestion et encadrement</b>		
11) Est-ce que le promoteur est doté d'une <b>politique environnementale</b> ? Quels sont ses engagements?	Oui.	2
12) Quels sont les <b>efforts et les investissements</b> alloués (combien, où, quand et comment) à la <b>protection et à la gestion de l'environnement</b>	Non disponible.	N/A
13) Dans son évaluation environnementale, est-ce que le promoteur fait la démonstration que des efforts sont faits pour <b>réduire son incidence sur le réchauffement climatique</b> ? Y a-t-il un plan de mesures d'atténuation des émissions des gaz à effets de serre (GES) ainsi qu'un plan de suivi en fonction des différentes étapes du projet (construction, exploitation et fermeture)? Quels sont les efforts pour réduire la consommation d'énergie?	Comme il s'agit de la réfection de la piste et de l'ajout d'une voie de circulation sur le territoire de l'aéroport déjà en place, il ne semble pas y avoir eu de nouvelle évaluation environnementale.	-2
14) Est-ce que le promoteur a une <b>politique pour lutter contre les changements climatiques</b> ?	Oui	2
15) Est-ce que il y a des <b>mesures de protection de l'environnement</b> élaborées en <b>partenariat</b> avec les diverses <b>parties intéressées et affectées</b> ?	Oui, il y les normes du ministère de l'environnement.	2

Conditions techniques et technologiques		Score spécifique
Questions		Réponses
Connaissances du gisement (pour un projet minier) et de son environnement		Valeur
1) Existe-t-il des savoir-faire à proximité pour réaliser les études de faisabilité du projet et pour l'exploiter (prestataires de services, bureau d'études, universités, etc.)?	La documentation disponible ne rapporte pas de talent et savoir-faire disponible à proximité.	N/A
2) Est-ce que le projet fait l'objet d'un projet connexe ou dépendant de celui-ci ? Est-ce qu'il y a un potentiel d'expansion du projet?	L'expansion serait difficile en fonction de la superficie de l'île.	0
Opérations et procédés		
3) Quelles sont les caractéristiques et le portrait de l'utilisation qui en est fait?	La piste accueille principalement des petits appareils commerciaux qui permettent de sortir de quitter l'île durant toute la période hivernale. L'été, elle reçoit des avions privés à des fins touristique.	2
Conception du projet (matériel technologique disponible, infrastructure, etc.).		
4) Est-ce qu'il y a une confiance envers la technologie privilégiée?	La population est en confiance.	2
5) Est-ce qu'il y a une reconnaissance de la capacité et de la compétence du promoteur quant à la technologie utilisée? Quel est le risque technique/lié à l'ingénierie (équilibre à trouver entre investissement et mécanisation)? Ex. : Investissement initial trop conséquent, retour sur investissement long et rentabilité faible pouvant être mis à mal par les fluctuations du marché. Y a-t-il différents scénarios techniques dans l'étude de faisabilité? Sur quels critères le promoteur a-t-il pris sa décision (maximisation de la sécurité et minimisation des impacts tout en gardant un modèle économique robuste)?	Puisque le promoteur est le gouvernement provincial, la population semble être rassurée et elle ne pas trop se questionner sur les décisions qui sont prises.	2
Faisabilité et pérennité du projet		
6) Les résultats des études et des essais sont-ils fiables (laboratoire certifié, personnes qualifiées, procédures de contrôles, etc.)? Y a-t-il des incertitudes ou des facteurs de risque dans les conclusions des études pouvant compromettre la viabilité du projet?	Information non disponible pour cette portion des travaux.	-2
7) Est-ce qu'il y a une reconnaissance de la justification du projet dans son ensemble auprès de la communauté?	Oui les habitants reconnaissent la nécessité d'avoir un aéroport fonctionnel et sécuritaire.	2



Conditions socio-économiques		Score spécifique 2
Questions	Réponses	Valeur
<b>Financement</b>		
1) Quelles sont les <b>sources de financement</b> du projet (type de financement et investisseurs)?	Le projet est financé par le gouvernement provincial.	-1
2) Est-ce que le <b>gouvernement possède des parts</b> dans le projet/entreprise? Si oui, est-ce que la <b>participation publique/privée</b> est limitée et équitable (balance des pouvoirs de décision)?	Oui, il est le seul promoteur et propriétaire du projet et il n'y a pas de participation citoyenne.	1
3) Qui sont les <b>utilisateurs du produit</b> ?	De l'aviation de loisir et de l'aviation commerciale sous forme de taxi aérien.	1
<b>Retombées économiques</b>		
4) Quelles sont les <b>retombées économiques</b> ? (Création de la richesse [redevances, revenus fonciers, taxes et impôts] et occasions de partage de la richesse [ex. : prise de participation économique dans le projet], création d'emplois pendant la construction et l'exploitation, approvisionnements locaux et régionaux, développement économique régional.) Quelles sont-elles à <b>court terme et à long terme</b> (lorsque la mine fermera)? Quelles sont-elles au niveau <b>local, régional, national et fédéral</b> ? Quelle est la viabilité économique du projet (volume de production, rendement, coût de production, coût d'immobilisation, etc.)?	Les retombées sont majeures et dans toutes les sphères de la vie sur l'île. En effet, en période hivernale tout ce qui entre ou sort de l'île doit utiliser l'avion. Que ce soit des matériaux de construction ou encore les commandes de courses saisonnières, tout arrive par avion. De plus, la piste permet à la population de rallier le continent durant l'hiver et donc d'avoir accès à des soins de santé ou des services gouvernementaux tels que les écoles.	2
5) Combien d' <b>emplois</b> sont prévus pour la <b>population locale</b> ? Quel est le taux d'emplois visé pour les hommes et les femmes? Les allochtones et les autochtones (si applicable)? Et quelle sera la durée de ces emplois? Est-ce que des emplois seront conservés dans le plan de fermeture (ex. : possibilité de transfert de compétences vers d'autres secteurs dans la région sur le long terme)?	Les emplois sur l'aéroport sont déjà pourvus puisque la piste est déjà en place et l'information sur les emplois en lien avec la construction ne sont pas disponibles.	-1
6) Quels sont les <b>coûts estimés d'implantation, d'exploitation et de fermeture</b> ?	N/A	N/A
7) Est-ce qu'il y a un <b>risque de dépendance</b> des petites et moyennes entreprises (PME) locales envers le projet? Est-ce qu'il y a un potentiel de diversification de l'économie locale ou une possibilité de contribuer à sa diversification en tant qu'acteur économique?	La population, les commerces et les services sont très dépendants de la piste et de son utilisation.	2
8) Quelles sont les <b>conditions de travail</b> reliées au projet (syndicat, formation sur la culture autochtone, présence de facilitateurs linguistique, fly-in/fly-out, régime de retraite, historique du dossier CNESST de la compagnie, etc.)?	Information non disponible	-2

Conditions politiques, réglementaires et de gouvernance		Score spécifique
		12
Questions	Réponses	Valeur
<b>Cadre administratif</b>		
1) Est-ce que le projet doit être soumis au Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) ou à d'autres organismes d'évaluation environnementale (ex. : COMEX/COMEV)?	Le projet ne doit pas être présenté au BAPE.	N/A
2) Quels sont les encadrements législatifs reliés au projet (normes, lois, règlements, directives, politiques)? Est-ce que le cadre légal est clair, strict et appliqué ?	C'est la réglementation fédérale de l'aéronautique qui s'applique dans ce genre de projet.	2
3) Est-ce qu'il y a un croisement de juridictions (ex. : trafic maritime, croisement de compétences fédérales et provinciales) ou de méthodologie (ex. : Régie de l'énergie et BAPE)?	Non	2
4) Quel est le contexte administratif relié au projet (ex. : région administrative favorable ou non au développement industriel)?	La MRC, la municipalité et les citoyens sont en faveur du projet mais la population est inquiète de la logistique que cela implique.	-1
5) Quel est le niveau de confiance envers les instances concernées (autorités publiques, promoteurs, ministères, experts, etc.)?	Il semble y avoir un haut niveau de confiance probablement en partie dû au fait que l'aéroport est sous la gestion du gouvernement provincial et qu'il y a une bonne communication entre le gestionnaire et le maire de l'île.	2
6) Est-ce qu'il y a des instruments efficaces de gestion des risques d'accident et/ou de gestion de crise (ex. : plan de mesures d'urgence aligné avec le plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile)?	Mise en place d'une piste alternative afin de permettre un accès aux avions et permettre l'entrée et la sortie de l'île.	2
<b>Transparence et équité</b>		
7) Est-ce qu'il y a des comités de surveillance et des outils d'aide à la décision (instrument de suivi) mis en place (ex. : comité d'implantation et de suivi de l'entente sur les répercussions et avantages [ERA], comité de formation et d'emplois, comité environnement)? Est-ce que les différents comités (comité de suivi, comité de liaison, etc.) sont crédibles par rapport à leur planification, à leur constitution (représentativité et indépendance des membres de la communauté) et à leurs activités?	L'information sur la présence de comité n'est pas disponible.	-2
8) Est-ce que les comités font preuve de transparence, d'ouverture et d'engagement? Quel est le niveau de transparence de la gestion de l'entreprise?	N/A s'il n'y a pas de comité	N/A
9) Est-ce que le promoteur est doté d'un code d'éthique?	Oui	2

10) Embauche : est-ce que le promoteur a une <b>politique de diversité et d'inclusion</b> claire, communiquée et appliquée au sein de son organisation?	Oui	2
11) Quel est le <b>niveau de participation citoyenne</b> dans la communauté (information, consultation, participation active)?	Il n'y a pas de processus de participation citoyenne. Les citoyens démontrent un intérêt et sont critique du projet. Dû à la taille de la population et de sa caractéristique insulaire, la communication est principalement faite par le au bouche à oreille.	-1
12) Est-ce que la <b>participation citoyenne est financée</b> et, si oui, par qui (ex. : comité de suivi financé par le promoteur)?	Il n'y a pas eu de participation citoyenne.	-2
13) Est-ce qu'il y avait une <b>gestion diligente des opérations</b> dans les <b>projets antérieurs de la compagnie</b> ?	Non applicable	2
14) Combien y a-t-il eu d' <b>incidents antérieurs</b> (litiges, contaminations, relations publiques, prises de bec lors de consultations publiques etc.) avec les communautés locales? Existe-t-il des informations de consultation et/ou de participation reliés à ces événements?	information non disponible	N/A
15) Est-ce que le projet est en <b>adéquation avec les orientations du gouvernement</b> ?	Oui, il permet à la population d'avoir accès aux services sociaux, aux services médicaux, scolaires et il permet aux gens de demeurer dans leur milieu.	2
16) <b>Incertitude politique</b> : est-ce qu'un changement de gouvernement pourrait perturber le bon déroulement du projet ou compromettre l'obtention des permis/autorisations à obtenir en vue de sa réalisation? (Se demander en quelle année sont prévues les prochaines élections provinciales et fédérales.)	Non puisque l'aéroport est essentiel pour la population il remplit une notion de nécessité afin que la population ait accès aux essentiels tels que des soins de santé, l'école ou encore des produit d'alimentation.	2
17) Quel est le <b>pouvoir d'influence des lobbies</b> par rapport au, projet?	Il n'y a pas de lobby impliqué dans ce projet.	N/A

Conditions géographiques		Score spécifique
		18
Questions	Réponses	Valeur
<b>Compatibilité du projet avec le milieu</b>		
1) À quelle distance des <b>zones urbanisées (et/ou des zones habitées)</b> se trouve le projet? Est-ce qu'il y a des <b>impacts sur la jouissance des riverains</b> (et/ou des impacts indirects sur d'autres résidents)?	La distance est très petite puisque l'île fait 10 kilomètres de long sur 4 kilomètres de large. On compte 130 habitants et 140 autres qui y habitent durant l'été. Donc oui les résidents vivent avec les impacts négatifs et positifs de l'aéroport.	2
2) Est-ce que des riverains risquent d'être préoccupés par le <b>gain ou la perte de valeur de leur résidence</b> ou de leur terrain à cause de la présence du projet ? Si oui, est-ce qu'il est question de rachat de propriétés et, le cas échéant, sous quelles conditions (limites de temps, zone, terrains, lots, résidences, etc.)?	Non, les résidents seraient préoccupés par une perte de leur valeur immobilière dans le cas où la piste serait fermée à long terme. Cela placerait les citoyens en otarcie pour la saison hivernale.	2
3) Est-ce qu'il est question de <b>relocalisation ou d'expropriation</b> ? Est-ce qu'il y a un <b>processus de compensation</b> , etc. ?	Non, cela n'est pas nécessaire puisque le projet est déjà existant. Il s'agit ici de faire la réfection de la piste et d'ajouter une voie de circulation.	N/A
<b>Usage du territoire</b>		
4) Est-ce qu'il y a <b>présence d'activités récréatives</b> (sentiers, pêches, activités traditionnelles des maîtres de trappe, etc.), <b>communautaires ou économiques</b> (agriculture, tourisme, etc.) sur le <b>territoire visé</b> par le projet?	Oui le tourisme et les activités récréatives sont les principaux employeurs de l'île. De plus, la fromagerie utilise deux fois par semaine les installations aéroportuaires pour effectuer des livraisons sur le continent et rapporter aussi du matériel. Ce service lui permet d'exporter son fromage. (entrevue 25 janvier 22)	2
5) Est-ce qu'il y a <b>compatibilité des activités</b> (actuelles ou potentielles) dans le secteur? Est-ce qu'il y a un <b>plan de cohabitation des activités</b> (ex. : zones réservées)?	Oui, la réfection de la piste va permettre de faciliter le développement et le maintien des plusieurs activités.	2
6) Est-ce que le projet se trouve à proximité d'un <b>secteur ayant un potentiel archéologique</b> (ex. : cimetière autochtone)?	L'information n'est pas disponible et non discutée. Toutefois on retrouve un site patrimonial sur Grosse Île, Domaine seigneurial de l'île aux Grues ( <a href="http://patrimoine-culturel.gouv.ca">patrimoine-culturel.gouv.ca</a> )	2
7) Est-ce qu'il y a des <b>changements reliés au zonage</b> (industriel, agricole, villégiature)?	Non il n'y a pas de changement	2
8) Est-ce qu'il y a présence d' <b>accès routiers principaux</b> ? Est-ce qu'il y a présence d' <b>accès routiers secondaires</b> ?	Oui l'aéroport est déjà relié au réseau routier de l'île.	2
9) Est-ce que le projet bénéficie d' <b>infrastructures déjà développées</b> (ex. : quartier industriel, accès routier à l'année, accès réseau électrique provincial)?	Oui puisque l'on parle de la réfection des infrastructures qui sont déjà utilisées et reliées aux réseaux routier et électrique.	2
10) Est-ce que le <b>développement d'infrastructures</b> reliées au projet (route, port, rails) pourrait <b>favoriser certaines communautés locales et/ou autochtones</b> (ex. : déviation de quelques kilomètres pour faciliter l'accès au village ou à la réserve)?	La réfection de la piste favorise l'industrie du tourisme, le maintien de la population sur l'île, la scolarisation des enfants ainsi que toute la prise en charge du ravitaillement nécessaire au bon fonctionnement quotidien des gens de l'île.	2

Conditions médiatiques		Score spécifique
		-7
Questions	Réponses	Valeur
1) Quels <b>articles</b> ou <b>publications</b> (ex. : Twitter, Facebook, YouTube, etc.) à propos du projet sont les plus partagés en ligne?	Nous n'avons pas trouvé de présence sur les réseaux sociaux, seulement quelques articles dans les journaux régionaux.	-2
2) Quelle est la <b>nature des interactions des acteurs</b> en ligne?	Il n'y a pas d'échange sur les réseaux sociaux. Principalement des faits rapportés par des journalistes	-2
3) Quels sont les <b>liens entre les acteurs</b> en ligne (cartographie des réseaux)?	Non applicable	N/A
4) Qui sont les <b>influenceurs</b> (acteurs les plus mentionnés et au nombre d'apparitions le plus élevé)?	Non applicable	N/a
5) Quelles sont les <b>principales problématiques soulevées</b> par les acteurs qui interagissent en ligne sur le projet?	Les réactions portent principalement sur le transport de bitume par la voie fluviale et le coût de la réfection de la piste.	-2
6) Est-ce que le <b>promoteur est présent et actif sur les réseaux sociaux</b> (ex. : modérateur prêt à répondre aux questions et aux inquiétudes de la population)?	Non, car le promoteur est le gouvernement provincial.	-1



### 3. Annexe C Neuville

Conditions sociales		Score spécifique
		-5
Questions	Réponses	Valeur
<b>Contexte d'implantation et légitimité du promoteur</b>		
1) Est-ce qu'il y a des événements passés, négatifs pouvant être associés au projet, au secteur et/ou à la compagnie ( <b>historique</b> de l'industrie/secteur et/ou de la compagnie)? Est-ce que le site a un historique d'activités antérieures? Est-ce que le site a déjà été exploré ou exploité auparavant? (A-t-il été revégétalisé? A-t-il déjà été contaminé? Est-ce un espace vierge?)	À quatre reprises, l'aérodrome a dû faire face à des procès de la part de la ville de Neuville et d'un groupe d'opposants. Le groupe d'opposants avait la volonté de faire cesser les travaux d'aménagement. La ville accusait l'aéroport de ne pas avoir déposé de demande de permis de construction.  (site aéro-aérodrome de Neuville un cadre légal encore plus clair-16 janv 2017 <a href="http://aeroportdeneuville.ca/wp-content/uploads/2017/02/NeuvilleAero-Communiqu-2017-1-10-Legal.pdf">http://aeroportdeneuville.ca/wp-content/uploads/2017/02/NeuvilleAero-Communiqu-2017-1-10-Legal.pdf</a> )	1
2) Est-ce qu'il y a un risque d' <b>interconnexion</b> avec d'autres projets/conflictualités qui pourrait être compromettant (comparaison négative) par rapport à ce projet?	L'école de pilotage pourrait devenir une puissance si elle se retrouve avec une forte quantité de vol.	-1
3) Combien de <b>sanctions pénales et administratives</b> pécuniaires la compagnie a-t-elle accumulées pour ne pas avoir respecté des lois (ex. : non-conformités environnementales, sociales ou économiques) dans le passé? Y a-t-il des litiges en cours (revendications particulières, conflits de travail, infractions ou autres)?	Non mentionnée.	2
4) Quelle est la <b>perception/compréhension du concept d'acceptabilité sociale</b> des parties prenantes? (Approche unidirectionnelle de marketing sociale et d'exercice de relations publiques vs approche multidirectionnelle de participation de la population et de relations communautaires.)*	Non applicable.	N/A
5) Quelles sont les <b>connaissances</b> des parties prenantes nécessaires au développement du projet ?	Les parties prenantes ne sont pas impliquées, il est donc difficile d'évaluer leur connaissance	-2
6) Quelles sont les <b>caractéristiques socioéconomiques</b> de la communauté (salaires, éducation, chômage, éloignement, accès à la propriété, taux d'endettement, accès aux services tels que les hôpitaux, l'eau, l'électricité, etc.)?	Forte population active principalement en résidence familiale ayant accès à tous les services.	1
7) Quelles sont les <b>problématiques du milieu</b> en lien avec le projet?	L'aéroport vient répondre à un manque de places de stationnement pour les avions de loisirs. Une piste asphaltée illuminée pour les vols de nuit permet d'accueillir des écoles de pilotage pour aider à combler la pénurie de pilotes.	2
8) Quelle est la <b>contribution de la compagnie aux problématiques du milieu</b> (logement, main-d'œuvre, accès aux services, scolarisation, etc.)?	Non mentionnée.	-2
9) Est-ce que l'entreprise détient des informations sur l' <b>usage historique du territoire</b> et sur l'importance que le territoire représente pour la population?	Non mentionnée mais la municipalité détient ces informations et elle a proposé une liste de sites où il serait possible d'installer un aéroport (site web).	-1



Qualité des relations avec les parties prenantes		
10) Est-ce que <b>toutes les parties prenantes</b> sont consultées et impliquées?	Non, le processus est partiel puisque la population ne participe pas.	-2
11) Est-ce que l' <b>implication</b> et la participation de la communauté et des parties prenantes ont lieu <b>dès la phase de conception</b> , et tout au long du processus d'implantation, d'exploitation et de fermeture?	La population n'est pas impliquée directement mais la municipalité qui la représente est grandement impliquée dans la démarche et ce dès le début de la conception.	-1
12) Est-ce que le promoteur fait preuve de <b>transparence</b> par rapport au <b>processus d'expertise</b> ? Est-ce que les conclusions du processus d'expertise sont clairement communiquées à toutes les parties prenantes (vulgarisation scientifique)?	La population n'est pas impliquée directement donc il n'y a pas de transparence.	-2
13) Quelles sont les initiatives du promoteur en matière de communication et de consultation? Est-ce qu'un espace d'échange (bureau des relations avec la communauté) ou un espace de consultation de l'information est mis en ligne par le promoteur (ex. : site Internet du projet, page Facebook, site de consultation en ligne, etc.)	Non applicable.	N/A
14) Y a-t-il un système de plainte en place pour permettre aux membres de la communauté d'exprimer leurs craintes et désaccords, et ce, dès le début du projet?	Oui, il y a un système pour recevoir les plaintes à partir du site web de l'aéroport	2

Conditions de participation publique à la prise de décision		Score spécifique
		-18
Questions	Réponses	Valeur
<b>Consentement préalable, libre et informé</b>		
1) Est-ce que les dirigeants/leaders/gestionnaires/élus de la communauté ont <b>informé et consulté leur communauté en bonne et due forme</b> ? Sont-ils en mesure de démontrer qu'ils agissent dans l'intérêt de leurs citoyens et non pour des intérêts personnels?	Non, il n'y a pas eu de consultation auprès des citoyens et des parties prenantes qui auraient pu être impliquées dans le projet. Pendant deux mois il y a eu des rencontres de concertation entre la municipalité et les promoteurs. Il y a eu sept rencontres afin de discuter des aspects entourant le projet ainsi que la sélection du site choisi. Pour le choix du site l'accent a été mis sur l'accessibilité, la disponibilité et minimiser la nuisance pour la population. (site web aéro)	-1
<b>Consentement préalable</b>		
2) De quelle façon la <b>communauté est impliquée</b> dans le projet ont-elles été ciblées?	Les gestionnaires municipaux ont participé à sept rencontres de concertation afin de présenter leurs attentes et exigences face au projet. Ceci a donné lieu au dépôt d'un choix de sept sites qui pourraient accueillir l'aéroport ainsi que la rédaction d'un protocole d'entente encadrant le fonctionnement et la mise en place de l'aéroport.	-1
3) Est-ce que <b>suffisamment de temps</b> a été prévu afin de permettre à la communauté d'utiliser ses institutions pour la prise de décision concernant l'acceptation ou non du projet? Est-ce que les contacts avec la communauté se sont faits avant le début du projet et les travaux d'exploration?	Non, puisque la communauté n'est pas directement impliquée.	-2
4) Est-ce que la relation a été <b>entamée avant l'émission de permis d'exploitation par le gouvernement</b> ?	Oui, les rencontres ont eu lieu avant l'émission de permis et la construction mais toujours sans l'implication des citoyens et autres groupes.	1
<b>Consentement libre</b>		
5) Est-ce que la participation des communautés aux consultations et/ou aux négociations est <b>libre de toute influence</b> ?	Il n'y a pas de participation de la communauté. Elle ne peut donc pas être sans influence.	-2
6) Est-ce qu'il existe des <b>institutions</b> qui permettent aux leaders et aux membres de la communauté de s'exprimer librement (comités de supervision/plaintes et comités « indépendants », tels que le COMEX)?	Ce n'est pas mis en place dans ce projet.	-2
7) Est-ce qu'une <b>source de financement</b> est offerte à la communauté afin de favoriser leur libre participation aux négociations/consultations et pour assurer l'accès à des <b>experts indépendants</b> ?	Non, aucune structure de financement n'est organisée.	-2
8) Est-ce que la communauté est <b>libre de définir elle-même le processus</b> par lequel elle souhaite exprimer ses préoccupations ?	Non, cela n'est pas mis en place dans ce projet.	-2

Consentement éclairé		
9) Est-ce que toutes les informations susceptibles d'influencer le bien-être de la communauté et leur mode de vie sont divulguées dans un <b>langage compréhensible et dans un contexte culturel approprié</b> ? Si oui, quelles sont les méthodes utilisées pour transmettre l'information?	Non, puisque la communauté n'est pas directement impliquée. Elle ne reçoit pas les informations nécessaires et appropriées.	-2
10) Est-ce qu'une <b>étude d'impacts sociaux , environnementaux et étude d'impacts économique</b> est effectuée afin de fournir à la communauté <b>toutes les visions et les informations du projet</b> ?	Non mentionnée, un expert indépendant en contrôle de circulation aérienne a participé aux rencontres avec la municipalité. (site aéro)	-1
11) Est-ce que la communauté est en mesure de connaître toutes les possibilités à sa disposition, entre autres l'occasion d'explorer des <b>options de rechange</b> au développement proposé?	Non, la population n'est pas impliquée.	-2
12) Est-ce que le promoteur est <b>transparent et honnête</b> dans son approche auprès de la communauté en expliquant d'emblée le degré d'engagement et l' <b>influence</b> que ses membres sont appelés à exercer sur la <b>prise de décision</b> ?	Il y a un manque d'informations sur l'influence et le degré d'engagement de ses membres dans le processus de décision.	-2

Conditions environnementales		Score spécifique
		3
Questions	Réponses	Valeur
<b>Milieu physique</b>		
1) Est-ce qu'il y a un risque de <b>contamination des sols</b> (déversement, hydrocarbures, etc.)?	Oui, dû à la présence des avions et des réservoirs de fuel sur l'aéroport mais restreint grâce à la faible taille de ceux-ci.	-1
<b>Hydrologie, eau souterraine, eau de surface et sédiments</b>		
2) Y a-t-il des risques de <b>modification de la qualité des eaux souterraines</b> , et des risques de <b>contamination de l'eau potable</b> ou de <b>rabattement de la nappe phréatique</b> ?	Oui, dû à la présence de fuel mais, ici aussi, restreint grâce à la faible taille des aéronefs.	-1
<b>Atmosphère, ambiance sonore, vibrations et suppressions d'air</b>		
3) Quel est le <b>niveau sonore de l'exploitation courante</b> (jour et nuit)?	Information non disponible	-2
4) Est-ce qu'il y a un risque de <b>dommages sur les structures</b> ou de <b>perturbations occasionnées aux résidents</b> ?	Oui, il y a un risque de perte de quiétude pour les résidents ainsi qu'une hausse de bruit due aux passages des avions.	-1
<b>Milieu naturel - végétation et faune</b>		
5) Combien de <b>kilomètres carrés de territoires</b> sont affectés?	La surface de l'aéroport correspond à un rectangle de 30 hectares, ce qui représente un impact modéré. (Source : Google Maps)	1
6) Est-ce que les opérations se trouvent dans une zone ou près d'une <b>zone riche en biodiversité ou zone protégée</b> . Si oui, quel est le portrait de la biodiversité à proximité du projet (présence d'animaux, faune et flore, etc.)? Y a-t-il un risque de modification de l'abondance et de la répartition des poissons, des oiseaux et des chauves-souris, des autres espèces animales et de la faune terrestre?	Non mentionné mais les promoteurs ont choisi le lieu de l'aéroport parmi une sélection de sept sites disponibles présentés par la municipalité	2
<b>Milieu humain - santé, sécurité, qualité de vie et accès aux services publics</b>		
7) Quels sont les <b>risques</b> reliés à la <b>santé et à la sécurité</b> de la population par rapport au projet (ex. : augmentation de la circulation de véhicules lourds)?	L'augmentation du bruit peut amener des problèmes de sommeil et de concentration. Toutefois, les aéronefs sont de faible de taille donc moins bruyants.	1
8) Est-ce que le projet pourrait avoir des <b>impacts psychosociaux</b> sur la population? Si oui, lesquels (anxiété, stress, tension entre les habitants, etc.)?	La perte de sommeil peut entraîner de la tension et de l'irritabilité permis les résidents. Toutefois, la piste est peu utilisée de nuit et les aéronefs sont de faible de taille donc moins bruyants.	1
9) Est-ce qu'il y a un <b>impact visuel</b> (altération du paysage causée par le chantier et les infrastructures) ou risque de <b>pollution lumineuse</b> ? Si oui, est-ce qu'il y a un effort pour maintenir l'aspect esthétique du paysage ou pour restaurer le site à la fin – ou pour amoindrir l'impact visuel ou amoindrir la pollution lumineuse?	Puisque la piste est en fonction de nuit, elle est équipée de balises lumineuses supplémentaires qui ajoutent à la pollution lumineuse mais seulement activée pendant 15 minutes lorsqu'un avion approche ou décolle.	1
10) Y a-t-il un risque de <b>bris des voies de circulation et d'interruption des services publics</b> reliés aux travaux (réseau de gaz naturel, ligne de transport d'énergie ou de télécommunication)?	Oui, il y a un risque potentiel d'interruption lors du branchement de l'aéroport aux services.	1

<b>Mesures entreprises/gestion et encadrement</b>		
11) Est-ce que le promoteur est doté d'une <b>politique environnementale</b> ? Quels sont ses <b>engagements</b> ?	Le promoteur prévoit suivre tous les règlements environnementaux qu'il peut suivre sans nuire au développement et à l'utilisation de l'aéroport.	-1
12) Quels sont les <b>efforts et les investissements</b> alloués (combien, où, quand et comment) à la <b>protection et à la gestion de l'environnement</b>	Le promoteur prévoit suivre tous les règlements environnementaux qu'il peut suivre sans nuire au développement et à l'utilisation de l'aéroport.	2
13) Dans son évaluation environnementale, est-ce que le promoteur fait la démonstration que des efforts sont faits pour <b>réduire son incidence sur le réchauffement climatique</b> ? Y a-t-il un plan de mesures d'atténuation des émissions des gaz à effets de serre (GES) ainsi qu'un plan de suivi en fonction des différentes étapes du projet (construction, exploitation et fermeture)? Quels sont les efforts pour réduire la consommation d'énergie?	Il n'y a pas d'évaluation environnementale mais la réglementation en place est respectée et va au-delà des nécessités.	1
14) Est-ce que le promoteur a une <b>politique pour lutter contre les changements climatiques</b> ?	Non mentionné	-2
15) Est-ce que il y a des <b>mesures de protection de l'environnement</b> élaborées en <b>partenariat</b> avec les diverses <b>parties intéressées et affectées</b> ?	Non applicable	N/A

Conditions techniques et technologiques		Score spécifique
		3
Questions	Réponses	Valeur
<b>Connaissances du gisement (pour un projet minier) et de son environnement</b>		
1) Existe-t-il des <b>savoir-faire à proximité</b> pour réaliser les études de faisabilité du projet et pour l'exploiter (prestataires de services, bureau d'études, universités, etc.)?	Nonmentionné, les promoteurs se sont joints à des spécialistes au début de l'implantation.	1
2) Est-ce que le projet fait l'objet d'un projet connexe ou dépendant de celui-ci ? Est-ce qu'il y a un potentiel d'expansion du projet?	Oui, le projet de base laissait place à une possibilité d'expansion et a d'ailleurs accueilli neuf entreprises.	2
<b>Opérations et procédés</b>		
3) Quelles sont les <b>caractéristiques et le portrait de l'utilisation qui en est fait</b> ?	Principalement de l'aviation de loisirs.	-1
<b>Conception du projet (matériel technologique disponible, infrastructure, etc.).</b>		
4) Est-ce qu'il y a une <b>confiance</b> envers la <b>technologie</b> privilégiée?	Les technologies choisies sont certifiées par Transport Canada, ce qui valorise un sentiment de sécurité.	2
5) Est-ce qu'il y a une <b>reconnaissance de la capacité et de la compétence du promoteur</b> quant à la technologie utilisée? Quel est le risque technique/lié à l'ingénierie (équilibre à trouver entre investissement et mécanisation)? Ex. : Investissement initial trop conséquent, retour sur investissement long et rentabilité faible pouvant être mis à mal par les fluctuations du marché. Y a-t-il différents scénarios techniques dans l'étude de faisabilité? Sur quels critères le promoteur a-t-il pris sa décision (maximisation de la sécurité et minimisation des impacts tout en gardant un modèle économique robuste)?	Oui, puisque les promoteurs possèdent des connaissances sur le sujet et ils choisissent de se lier à des spécialistes démontrant des connaissances pouvant aider au développement du projet.	1
<b>Faisabilité et pérennité du projet</b>		
6) Les <b>résultats des études et des essais</b> sont-ils fiables (laboratoire certifié, personnes qualifiées, procédures de contrôles, etc.)? Y a-t-il des incertitudes ou des facteurs de risque dans les conclusions des études pouvant compromettre la viabilité du projet?	Un spécialiste du contrôle de la circulation aérienne est venu aider lors d'une rencontre de travail entre la municipalité et les promoteurs.	-1
7) Est-ce qu'il y a une reconnaissance de la <b>justification du projet</b> dans son ensemble auprès de la communauté?	Le projet est justifié de la part des gestionnaires municipaux.	-1

Conditions socio-économiques		Score spécifique
		10
Questions	Réponses	Valeur
<b>Financement</b>		
1) Quelles sont les <b>sources de financement</b> du projet (type de financement et investisseurs)?	Le projet est auto-financé par l'équipe de promoteurs et est aussi soutenu par la location de hangars.	1
2) Est-ce que le <b>gouvernement possède des parts</b> dans le projet/entreprise? Si oui, est-ce que la <b>participation publique/privée</b> est limitée et équitable (balance des pouvoirs de décision)?	Non aucune subvention n'a été utilisée ou demandée.	1
3) Qui sont les <b>utilisateurs du produit</b> ?	L'aviation de loisirs. ( <a href="https://aeroportdeneuveville.ca/wp-content/uploads/2016/04/Aeroport-de-Neuveville-Un-outil-essentiel.pdf">https://aeroportdeneuveville.ca/wp-content/uploads/2016/04/Aeroport-de-Neuveville-Un-outil-essentiel.pdf</a> )	1
<b>Retombées économiques</b>		
4) Quelles sont les <b>retombées économiques</b> ? (Création de la richesse [redevances, revenus fonciers, taxes et impôts] et occasions de partage de la richesse [ex. : prise de participation économique dans le projet], création d'emplois pendant la construction et l'exploitation, approvisionnements locaux et régionaux, développement économique régional.) Quelles sont-elles à <b>court terme et à long terme</b> (lorsque la mine fermera)? Quelles sont-elles au <b>niveau local, régional, national et fédéral</b> ? Quelle est la viabilité économique du projet (volume de production, rendement, coût de production, coût d'immobilisation, etc.)?	Ce projet devient un levier économique pour les industries de la région. Rapidement, neuf entreprises vont se greffer à l'aéroport et amener une trentaine d'emplois.	2
5) Combien d' <b>emplois</b> sont prévus pour la <b>population locale</b> ? Quel est le taux d'emplois visé pour les hommes et les femmes? Les allochtones et les autochtones (si applicable)? Et quelle sera la durée de ces emplois? Est-ce que des emplois seront conservés dans le plan de fermeture (ex. : possibilité de transfert de compétences vers d'autres secteurs dans la région sur le long terme)?	Le nombre emplois a augmenté avec l'évolution de l'aéroport et l'ajout d'entreprises qui sont venues se greffer au projet de base (entrevue 17 décembre 2021).	2
6) Quels sont les <b>coûts estimés d'implantation, d'exploitation et de fermeture</b> ?	Coût du site n°6 de 350 000\$ ( <a href="https://aeroportdeneuveville.ca/wp-content/uploads/2016/04/Aeroport-de-Neuveville-Faits-30-01-12.pdf">https://aeroportdeneuveville.ca/wp-content/uploads/2016/04/Aeroport-de-Neuveville-Faits-30-01-12.pdf</a> )	1
7) Est-ce qu'il y a un <b>risque de dépendance</b> des petites et moyennes entreprises (PME) locales envers le projet? Est-ce qu'il y a un potentiel de diversification de l'économie locale ou une possibilité de contribuer à sa diversification en tant qu'acteur économique?	Oui, l'aéroport peut servir de levier économique pour la région.	2
8) Quelles sont les <b>conditions de travail</b> reliées au projet (syndicat, formation sur la culture autochtone, présence de facilitateurs linguistique, fly-in/fly-out, régime de retraite, historique du dossier CNESST de la compagnie, etc.)?	Ces données sont non-mentionnées.	N/A

Conditions politiques, réglementaires et de gouvernance		Score spécifique
		0
Questions		Valeur
1) Est-ce que le projet doit être soumis au <b>Bureau des audiences publiques sur l'environnement</b> (BAPE) ou à d'autres organismes d'évaluation environnementale (ex. : COMEX/COMEY)?	Non	-2
2) Quels sont les <b>encadrements législatifs</b> reliés au projet (normes, lois, règlements, directives, politiques)? Est-ce que le <b>cadre légal</b> est <b>clair, strict et appliqué</b> ?	La réglementation autour du projet est multiple. Le niveau de gestion fédéral et provincial est clair. Au niveau municipal cela est variable en fonction de la phase du projet et des changements.	2
3) Est-ce qu'il y a un <b>croisement de juridictions</b> (ex. : trafic maritime, croisement de compétences fédérales et provinciales) ou de <b>méthodologie</b> (ex. : Régie de l'énergie et BAPE)?	Non il n'y a pas de croisement.	2
4) Quel est le <b>contexte administratif</b> relié au projet (ex. : région administrative favorable ou non au développement industriel)?	La ville signe un protocole d'entente et propose des sites propices pour l'installation de l'aéroport.	2
5) Quel est le <b>niveau de confiance</b> envers les <b>instances concernées</b> (autorités publiques, promoteurs, ministères, experts, etc.)?	Le projet est présenté aux gestionnaires de la ville, la population est très peu informée. Cela rend difficile d'établir une confiance. La confiance entre la ville et les promoteurs varie durant l'élaboration du projet.	-2
6) Est-ce qu'il y a des instruments efficaces de gestion des risques d'accident et/ou de gestion de crise (ex. : plan de mesures d'urgence aligné avec le plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile)?	Plan de mesure d'urgence et modification du circuit pour réduire les inconvénients.	1
<b>Transparence et équité</b>		
7) Est-ce qu'il y a des <b>comités de surveillance et des outils d'aide à la décision</b> (instrument de suivi) mis en place (ex. : comité d'implantation et de suivi de l'entente sur les répercussions et avantages [ERA], comité de formation et d'emplois, comité environnement)? Est-ce que les différents comités (comité de suivi, comité de liaison, etc.) sont crédibles par rapport à leur planification, à leur constitution (représentativité et indépendance des membres de la communauté) et à leurs activités?	Il y a un comité de liaison afin de s'assurer de la mise en place des dispositions du protocole, d'une communication continue auprès de la population et du respect des recommandations auprès de l'aéroport. Tout cela, afin de garder un climat harmonieux. Le maire de la ville siégera sur ce comité. (site aéro)	-1
8) Est-ce que les comités font preuve de <b>transparence, d'ouverture et d'engagement</b> ? Quel est le niveau de transparence de la gestion de l'entreprise?	Non disponible	-2
9) Est-ce que le promoteur est doté d'un <b>code d'éthique</b> ?	Non disponible mais il faut souligner la bonne éthique de travail du promoteur ainsi que son respect pour les réglementations des paliers municipaux et provinciaux. (voir entrevue)	1



10) Embauche : est-ce que le promoteur a une <b>politique de diversité et d'inclusion</b> claire, communiquée et appliquée au sein de son organisation?	Non disponible	N\A
11) Quel est le <b>niveau de participation citoyenne</b> dans la communauté (information, consultation, participation active)*?	La participation de la municipalité a été variable en fonction des différentes phases du projet et en fonction des changements de gouvernance .	-2
12) Est-ce que la <b>participation citoyenne est financée</b> et, si oui, par qui (ex. : comité de suivi financé par le promoteur)?	Non, au commencement les spécialistes étaient financés par les promoteurs afin de discuter avec la municipalité.	-2
13) Est-ce qu'il y avait une <b>gestion diligente des opérations</b> dans les <b>projets antérieurs de la compagnie</b> ?	Non disponible	2
14) Combien y a-t-il eu d' <b>incidents antérieurs</b> (litiges, contaminations, relations publiques, prises de bec lors de consultations publiques etc.) avec les communautés locales? Existe-t-il des informations de consultation et/ou de participation reliés à ces événements?	Aucun incident	1
15) Est-ce que le projet est en <b>adéquation avec les orientations du gouvernement</b> ?	Il y a une volonté provinciale de renforcer le milieu aéronautique en matière de sécurité de défense, d'innovation et de diversification de l'industrie. Au niveau fédéral, il y a une vision de maintenir et de renforcer le réseau tout en s'assurant la sécurité de celui-ci. ( <a href="https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/sujet-transports-canada-information-ministerielle#toc3">https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/sujet-transports-canada-information-ministerielle#toc3</a> ) ( <a href="https://www.quebec.ca/gouvernement/ministere/economie/publications/strategie-quebecoise-de-laerospatiale-horizon-2026">https://www.quebec.ca/gouvernement/ministere/economie/publications/strategie-quebecoise-de-laerospatiale-horizon-2026</a> )	2
16) <b>Incertitude politique</b> : est-ce qu'un changement de gouvernement pourrait perturber le bon déroulement du projet ou compromettre l'obtention des permis/autorisations à obtenir en vue de sa réalisation? (Se demander en quelle année sont prévues les prochaines élections provinciales et fédérales.)	Oui, dans ce cas, si il y avait une incertitude politique. Lors de la phase de discussion, qui a inclu les rencontres avec la municipalité, un changement d'administration aurait pu nuire et grandement ralentir le projet. Cette incertitude aurait pu être un atout dans la période où la municipalité s'était retirée du projet. Un changement de garde aurait pu faciliter le projet et réduire le nombre de poursuites juridiques.	-2
17) Quel est le <b>pouvoir d'influence des lobbies</b> par rapport au projet?	Non applicable	N\A

Conditions géographiques		Score spécifique
		7
Questions	Réponses	Valeur
<b>Compatibilité du projet avec le milieu</b>		
1) À quelle distance des <b>zones urbanisées (et/ou des zones habitées)</b> se trouve le projet? Est-ce qu'il y a des <b>impacts sur la jouissance des riverains</b> (et/ou des impacts indirects sur d'autres résidents)?	Le site sélectionné est aux abords de l'autoroute 40, dans une zone non-urbanisée et bordée par une carrière en exploitation. (site aéro)	1
2) Est-ce que des riverains risquent d'être préoccupés par le <b>gain ou la perte de valeur de leur résidence</b> ou de leur terrain à cause de la présence du projet ? Si oui, est-ce qu'il est question de rachat de propriétés et, le cas échéant, sous quelles conditions (limites de temps, zone, terrains, lots, résidences, etc.)?	Il y a très peu d'habitations voisines de l'aéroport. On y retrouve principalement des fermes. Celles-ci pourraient avoir été impactées par l'aéroport mais il n'y a pas eu de discussion sur la perte de valeur des résidences et des installations.	-1
3) Est-ce qu'il est question de <b>relocalisation ou d'expropriation</b> ? Est-ce qu'il y a un <b>processus de compensation</b> , etc. ?	Non, l'aéroport n'est pas situé dans une zone urbaine.	-1
<b>Usage du territoire</b>		
4) Est-ce qu'il y a <b>présence d'activités récréatives</b> (sentiers, pêches, activités traditionnelles des maîtres de trappe, etc.), <b>communautaires ou économiques</b> (agriculture, tourisme, etc.) sur le <b>territoire visé</b> par le projet?	Il y a plusieurs installations agricoles en fonction sur l'un des versants de l'aéroport.	1
5) Est-ce qu'il y a <b>compatibilité des activités</b> (actuelles ou potentielles) dans le secteur? Est-ce qu'il y a un <b>plan de cohabitation des activités</b> (ex. : zones réservées)?	Il n'y a pas de plan de cohabitation des activités mais il y a une compatibilité avec la carrière et l'autoroute.	1
6) Est-ce que le projet se trouve à proximité d'un <b>secteur ayant un potentiel archéologique</b> (ex. : cimetière autochtone)?	Non mentionnée	2
7) Est-ce qu'il y a des <b>changements reliés au zonage</b> (industriel, agricole, villégiature)?	Oui, le lot a dû être zoné aéronautique.	1
8) Est-ce qu'il y a présence d' <b>accès routiers principaux</b> ? Est-ce qu'il y a présence d'accès routiers secondaires?	Oui, il y a un accès routier et l'aéroport est parallèle à l'autoroute 40.	1
9) Est-ce que le projet bénéficie d' <b>infrastructures déjà développées</b> (ex. : quartier industriel, accès routier à l'année, accès réseau électrique provincial)?	Oui, nous retrouvons des accès à l'axe routier, aux services d'eau et les égoux.	1
10) Est-ce que le <b>développement d'infrastructures</b> reliées au projet (route, port, rails) pourrait <b>favoriser certaines communautés locales et/ou autochtones</b> (ex. : déviation de quelques kilomètres pour faciliter l'accès au village ou à la réserve)?	Oui la création de l'aéroport a permis un levier économique pour la région et a amené de nouvelles entreprises.	1

Conditions médiatique		Score spécifique
		2
Questions	Réponses	Valeur
1) Quels <b>articles</b> ou <b>publications</b> (ex. : Twitter, Facebook, YouTube, etc.) à propos du projet sont les plus partagés en ligne?	Au début du projet, les articles étaient principalement dans les journaux locaux. Depuis, il y a eu une diversification des voies de communication. Il y a maintenant une page Facebook qui relait les informations de l'aéroport.	1
2) Quelle est la <b>nature des interactions des acteurs</b> en ligne?	Nous retrouvons un mélange d'information et de confrontation.	1
3) Quels sont les <b>liens entre les acteurs</b> en ligne (cartographie des réseaux)?	Principalement entre la ville et l'équipe de promoteurs.	-1
4) Qui sont les <b>influenceurs</b> (acteurs les plus mentionnés et au nombre d'apparitions le plus élevé)?	Les membres fondateurs de l'aéroport, la ville ainsi qu'un groupe d'opposants. Principalement monsieur Simard dont la terre n'a pas été sélectionnée pour la construction de l'aéroport dû à son prix trop élevé. Un regroupement citoyen nommé "Comité neuvilleois pour la défense du bien commun". ( <a href="https://aeroportdeneuville.ca/wp-content/uploads/2016/04/Aeroport-de-Neuville-Faits-30-01-12.pdf">https://aeroportdeneuville.ca/wp-content/uploads/2016/04/Aeroport-de-Neuville-Faits-30-01-12.pdf</a> )	1
5) Quelles sont les <b>principales problématiques soulevées</b> par les acteurs qui interagissent en ligne sur le projet?	Les principaux sujets sont la perte de quiétude, le protocole d'entente et la législation fédérale.	-1
6) Est-ce que le <b>promoteur est présent et actif sur les réseaux sociaux</b> (ex. : modérateur prêt à répondre aux questions et aux inquiétudes de la population)?	Oui, les rappels sur les réglementations qui sont particulières à l'aéroport y sont fréquemment représentés afin de s'assurer que tous les utilisateurs sont au courants.	1

## 4. Annexe D Saint-Roch de l'Achigan

CONDITIONS SOCIALES		
QUESTIONS	Réponse	Valeur
<b>Contexte d'implantation et légitimité du promoteur</b>		
1) Est-ce qu'il y a des événements passés négatifs pouvant être associés au projet, au secteur et/ou à la compagnie ( <b>historique</b> de l'industrie/secteur et/ou de la compagnie)? Est-ce que le site a un historique d'activités antérieures? Est-ce que le site a déjà été exploré ou exploité auparavant? (A-t-il été revégétalisé? A-t-il déjà été contaminé? Est-ce un espace vierge?)	Le promoteur a déjà essayé un site précédemment (situé à cheval sur la municipalité de Mascouche et Terrebonne : le projet de l'aéroport Les Moulins) afin de re-localiser l'aéroport de Mascouche. Le projet est tombé à l'eau suite à une saga juridique. (Rapport de consultation)	-2
2) Est-ce qu'il y a un risque d' <b>interconnexion</b> avec d'autres projets/conflictualités qui pourrait être compromettant (comparaison négative) par rapport à ce projet?	Le projet de l'aéroport Les Moulins n'a pas eu lieu mais une partie de la démarche a pris place dans les débats publics. Il est possible de faire des comparaisons entre les deux.	-1
3) Combien de <b>sanctions pénales et administratives</b> pécuniaires la compagnie a-t-elle accumulées pour ne pas avoir respecté des lois (ex. : non-conformités environnementales, sociales ou économiques) dans le passé? Y a-t-il des litiges en cours (revendications particulières, conflits de travail, infractions ou autres)?	Des poursuites juridiques concernant le rapport de l'aménagement de l'aéroport Les Moulins. Le tout s'est réglé suite à une entente concernant l'abandon du projet sur les terrains de Mascouche et de Terrebonne.(rapport de consultation)	-2
4) Quelle est la <b>perception/compréhension du concept d'acceptabilité sociale</b> des parties prenantes? (Approche unidirectionnelle de marketing sociale et d'exercice de relations publiques vs approche multidirectionnelle de participation de la population et de relations communautaires.)*	La population a bien compris qu'elle pouvait influencer l'avenir du projet. Toutefois le promoteur n'a pas saisi l'ampleur du processus nécessaire à l'accessibilité sociale et de l'importance d'une communication bi-directionnelle.	-2
5) Quelles sont les <b>connaissances</b> des parties prenantes nécessaires au développement du projet ?	Les parties prenantes ont une bonne connaissance des instances gouvernementales et des impacts que pourrait avoir un aéroport sur leur région	1
6) Quelles sont les <b>caractéristiques</b> de la communauté (salaires, éducation, chômage, éloignement, accès à la propriété, taux d'endettement, accès aux services tels que les hôpitaux, l'eau, l'électricité, etc.)?	- 0,6 habitant au kilomètre-carré - 1373 habitants - 60% de la population a entre 14 et 65 ans - 20% de la population a plus de 65 ans - revenu moyen par couple en 2015 = 82667\$	N/A
7) Quelles sont les <b>problématiques du milieu</b> en lien avec le projet?	L'utilisation d'une terre agricole (cadastre 3 573 486) (rapport de consultation)	-1
8) Quelle est la <b>contribution de la compagnie aux problématiques du milieu</b> (logement, main-d'œuvre, accès aux services, scolarisation, etc.)?	L'aérodrome prévoit soutenir la maison des jeunes et "Opération Enfant Soleil" tout en bâtissant une relève de pilotes et techniciens (rapport de consultation).	1
9) Est-ce que l'entreprise détient des informations sur l' <b>usage historique du territoire</b> et sur l'importance que le territoire représente pour la population?	L'information n'a pas été rendue disponible	-2

<b>Qualité des relations avec les parties prenantes</b>		
10) Est-ce que <b>toutes les parties prenantes</b> sont consultées et impliquées?	Les parties prenantes étaient informées mais l'implication et la consultation était minimum	-1
11) Est-ce que l' <b>implication</b> et la participation de la communauté et des parties prenantes ont lieu <b>dès la phase de conception</b> , et tout au long du processus d'implantation, d'exploitation et de fermeture?	Pré-consultation lancée le 10 avril 2019 auprès de Nav Canada, Transport Canada et la municipalité suivie de deux rencontres avec la municipalité fin mai. Lancement de la consultation le 19 juin 2019	1
12) Est-ce que le promoteur fait preuve de <b>transparence</b> par rapport au <b>processus d'expertise</b> ? Est-ce que les conclusions du processus d'expertise sont clairement communiquées à toutes les parties prenantes (vulgarisation scientifique)? ?	Le promoteur fait le choix d'une communication unidirectionnelle, ce qui limite la transmission d'information et la transparence du processus	-2
13) Quelles sont les initiatives du promoteur en matière de communication et de consultation? Est-ce qu'un espace d'échange (bureau des relations avec la communauté) ou un espace de consultation de l'information est mis en ligne par le promoteur (ex. : site Internet du projet, page Facebook, site de consultation en ligne, etc.)	La consultation a été annoncée par des publications Facebook, un avis public dans le journal local et la mise en ligne d'un site web. Une pancarte explicative a été affichée sur les lieux où l'aérodrome devait être construit.	1
14) Y a-t-il un système de plainte en place pour permettre aux membres de la communauté d'exprimer leurs craintes et désaccords, et ce, dès le début du projet?	Le promoteur propose un comité mixte constitué de participants de la municipalité, de citoyens et de l'aéroport afin de faire la gestion des plaintes.	1

CONDITIONS DE PARTICIPATION PUBLIQUE À LA PRISE DE DÉCISION		
QUESTIONS	Réponse	Valeur
<b>Consentement préalable, libre et informé</b>		
1) Est-ce que les dirigeants/leaders/gestionnaires/élus de la communauté ont <b>informé et consulté leur communauté en bonne et due forme</b> ? Sont-ils en mesure de démontrer qu'ils agissent dans l'intérêt de leurs citoyens et non pour des intérêts personnels?	-La population a été invitée à transmettre son avis sur le projet par courrier ou téléphone. -Les citoyens étaient invités à consulter le site web du promoteur afin de connaître le projet. -La période de consultation a eu lieu sur 45 jours soit la durée minimale demandée par Transport Canada. -De plus, le promoteur a volontairement participé à deux soirées d'information publique (rapport de consultation)	1
<b>Consentement préalable</b>		
2) De quelle façon les <b>communautés à impliquer</b> dans le projet ont-elles été ciblées?	-La population a été invitée à transmettre ses commentaires par courriel ou téléphone. De plus, la municipalité a invité la population et le promoteur à deux soirées d'information.	-1
3) Est-ce que <b>suffisamment de temps</b> a été prévu afin de permettre à la communauté d'utiliser ses institutions pour la prise de décision concernant l'acceptation ou non du projet? Est-ce que les contacts avec la communauté se sont faits avant le début du projet et les travaux d'exploration?	-La démarche a respecté les exigences de Transport Canada. -Le contact avec la population a eu lieu avant le début des travaux	2
4) Est-ce que la relation a été <b>entamée avant l'émission de permis d'exploitation par le gouvernement</b> ?	-Oui, le gouvernement n'avait pas émis de permis pour ce projet.	2
<b>Consentement libre</b>		
5) Est-ce que la participation des communautés aux consultations et/ou aux négociations est <b>libre de toute influence</b> ?	La population n'ayant pas eu accès à toute l'information, sa participation n'a pas été totalement libre d'influence	-1
6) Est-ce qu'il existe des institutions qui permettent aux leaders et aux membres de la communauté de s'exprimer librement (comités de supervision/plaintes et comités « indépendants », tels que le COMEX)?	-Non il n'y avait pas d'institutions de la sorte dans le projet. Toutefois le promoteur a reçu les leaders des différents groupes afin de s'exprimer sur le projet.	-1
7) Est-ce qu'une source de financement est offerte à la communauté afin de favoriser leur libre participation aux négociations/consultations et pour assurer l'accès à des experts indépendants?	Information non disponible	-2
8) Est-ce que la communauté est <b>libre de définir elle-même le processus</b> par lequel elle souhaite exprimer ses préoccupations ?	-Non, les préoccupations ont été reçues par courriel et par téléphone. Lors des rencontres organisées par la municipalité entre la population et le promoteur, très peu de questions des citoyens ont été répondues et expliquées. (entrevues+Anne)	-2

Consentement éclairé		
9) Est-ce que toutes les informations susceptibles d'influencer le bien-être de la communauté et leur mode de vie sont divulguées dans un <b>langage compréhensible et dans un contexte culturel approprié</b> ? Si oui, quelles sont les méthodes utilisées pour transmettre l'information?	-Non puisque l'impact environnemental n'est pas discuté et que le promoteur ne favorise pas l'échange dans la communication, ce qui laisse des interrogations à la population.	-2
10) Est-ce qu'une <b>étude d'impacts sociaux , environnementaux et étude d'impacts économique</b> est effectuée afin de fournir à la communauté <b>toutes les visions et les informations du projet</b> ?	-Une étude sonore basée sur les critères de Transport Canada a été demandée suite à un arrêt ministériel (rapport de consultation). Celui-ci est présent dans le rapport de consultation et sur le site web -Le site web présente des impacts économiques toutefois ceux-ci sont généraux à l'aviation (inter Vistas 2017) et non spécifiques au projet de Saint-Roch de l'Achigan -Il n'y a pas d'étude d'impacts environnementaux.	-1
11) Est-ce que la communauté est en mesure de connaître toutes les possibilités à leur disposition, entre autres l'occasion d'explorer des <b>options de rechange</b> au développement proposé?	-Non il n'y a pas de place pour modifier le projet	-2
12) Est-ce que le promoteur est <b>transparent et honnête</b> dans son approche auprès de la communauté en expliquant d'emblée le degré d'engagement et l' <b>influence</b> que ses membres sont appelés à exercer sur la <b>prise de décision</b> ?	-Il y a un manque d'information sur l'influence et le degré d'engagement de ses membres et du processus de prise de décision	-1

CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES		
QUESTIONS		Réponse
		Valeur
<b>Milieu physique</b>		
1) Est-ce qu'il y a un risque de <b>contamination des sols</b> (déversement, hydrocarbures, etc.)?	-Dû à la présence d'aéronefs qui contiennent du fuel il y a un risque de contamination. -Il y a un manque d'information concernant la disponibilité de fuel sur l'aéroport.	-2
<b>Hydrologie, eau souterraine, eau de surface et sédiments</b>		
2) Y a-t-il des risques de <b>modification de la qualité des eaux souterraines</b> , et des risques de <b>contamination de l'eau potable</b> ou de <b>rabattement de la nappe phréatique</b> ?	-information non disponible	-1
<b>Atmosphère, ambiance sonore, vibrations et suppressions d'air</b>		
3) Quel est le <b>niveau sonore de l'exploitation courante</b> (jour et nuit)?	- Une courbe d'empreinte sonore évaluée par WSP, les habitants au coeur du village seront exposés à un niveau NEF de moins de 15** (rapport de consultation)	1
4) Est-ce qu'il y a un risque de <b>dommages sur les structures</b> ou de <b>perturbations occasionnées aux résidents</b> ?	- Une modification du circuit a été réfléchi afin d'éviter toute perturbation des résidents (rapport de consultation)	2
<b>Milieu naturel - végétation et faune</b>		
5) Combien de <b>kilomètres carrés de territoires</b> sont affectés?	- Le lot utilisé fait approximativement 2,285 m x 175m. La piste en soi fera moins d'un kilomètre dû aux restrictions de la terre agricole utilisée.	-1
6) Est-ce que les opérations se trouvent dans une zone ou près d'une <b>zone riche en biodiversité ou zone protégée</b> . Si oui, quel est le portrait de la biodiversité à proximité du projet (présence d'animaux, faune et flore, etc.)? Y a-t-il un risque de modification de l'abondance et de la répartition des poissons, des oiseaux et des chauves-souris, des autres espèces animales et de la faune terrestre?	- Non ce n'est pas une zone de refuge pour les animaux migratoires, une zone riche en biodiversité ou protégée -Le promoteur reconnaît la présence d'un milieu humide	2
<b>Milieu humain - santé, sécurité, qualité de vie et accès aux services publics</b>		
7) Quels sont les <b>risques</b> reliés à la <b>santé et à la sécurité</b> de la population par rapport au projet (ex. : augmentation de la circulation de véhicules lourds)?	-Il y aura augmentation de la circulation vers le site lors de la construction de la piste et des hangars et par la suite ainsi qu'une hausse de circulation vers les hangars.	-1
8) Est-ce que le projet pourrait avoir des <b>impacts psychosociaux</b> sur la population? Si oui, lesquels (anxiété, stress, tension entre les habitants, etc.)?	-L'augmentation du bruit peut amener une gêne pour la population à proximité, ce qui peut mener à des tensions. Si il y a beaucoup de vols de nuit, cela peut nuire à la concentration et faire augmenter l'anxiété et le stress.	-2
9) Est-ce qu'il y a un <b>impact visuel</b> (altération du paysage causée par le chantier et les infrastructures) ou risque de <b>pollution lumineuse</b> ? Si oui, est-ce qu'il y a un effort pour maintenir l'aspect esthétique du paysage ou pour restaurer le site à la fin – ou pour amoindrir l'impact visuel ou amoindrir la pollution lumineuse?	-Le paysage agricole de la zone sera modifié par une coupure dû à une colonne de hangars parallèle à la piste. De plus, l'impact lumineux sera plus grand suite à l'implantation de l'aéroport dû aux lumières de piste.	-1
10) Y a-t-il un risque de <b>bris des voies de circulation et d'interruption des services publics</b> reliés aux travaux (réseau de gaz naturel, ligne de transport d'énergie ou de télécommunication)?	-Durant la construction il y aura une interruption des services afin de permettre aux entreprises d'y connecter l'aéroport.	-1



<b>Mesures entreprises/gestion et encadrement</b>		
11) Est-ce que le promoteur est doté d'une <b>politique environnementale</b> ? Quels sont ses <b>engagements</b> ?	-Non ce n'est pas obligatoire dû à la taille des installations pour moins de 1 km.	-1
12) Quels sont les <b>efforts et les investissements</b> alloués (combien, où, quand et comment) à la <b>protection et à la gestion de l'environnement</b>	-Une attention particulière sera porté au ruisseau Allard-Trudel afin de suivre la réglementation provinciale. -il n'y a pas eu de retour de la CPTAQ suite l'annonce du projet .	-1
13) Dans son évaluation environnementale, est-ce que le promoteur fait la démonstration que des efforts sont faits pour <b>réduire son incidence sur le réchauffement climatique</b> ? Y a-t-il un plan de mesures d'atténuation des émissions des gaz à effets de serre (GES) ainsi qu'un plan de suivi en fonction des différentes étapes du projet (construction, exploitation et fermeture)? Quels sont les efforts pour réduire la consommation d'énergie?	-Pas d'évaluation environnementale	-2
14) Est-ce que le promoteur a une <b>politique pour lutter contre les changements climatiques</b> ?	-Il n'y a pas de politique pour lutter contre les changements climatiques	-2
15) Est-ce que il y a des <b>mesures de protection de l'environnement</b> élaborées en <b>partenariat</b> avec les diverses <b>parties intéressées et affectées</b> ?	-Non il n'y a pas de mesure de protection prévue	-2

CONDITIONS TECHNIQUES ET TECHNOLOGIQUES		
QUESTIONS	Réponse	Valeur
<b>Connaissances du gisement (pour un projet minier) et de son environnement</b>		
1) Existe-t-il des <b>savoir-faire à proximité</b> pour réaliser les études de faisabilité du projet et pour l'exploiter (prestataires de services, bureau d'études, universités, etc.)?	-L'équipe de l'aéroport de Mirabel pourrait avoir apporté son expérience au projet.	-1
2) Est-ce que le projet fait l'objet d'un projet connexe ou dépendant de celui-ci? Est-ce qu'il y a un potentiel d'expansion du projet?	-Il y a un projet d'école de pilotage. (rapport de consultation) -Il y a un risque de nécessité d'expansion du projet si la fréquentation est trop forte.	-2
<b>Opérations et procédés</b>		
3) Quelles sont les <b>caractéristiques et portrait de l'utilisation qui en est fait</b> ?	Il est prévu une moyenne de 38 mouvements par jour au lancement et une croissance sur 5 ans pour atteindre 60 mouvements (rapport de consultation)	-1
<b>Conception du projet (matériel technologique disponible, infrastructure, etc.).</b>		
4) Est-ce qu'il y a une <b>confiance</b> envers la <b>technologie</b> privilégiée?	-Les technologies utilisées sont approuvées par transport Canada	1
5) Est-ce qu'il y a une <b>reconnaissance de la capacité et de la compétence du promoteur</b> quant à la technologie utilisée? Quel est le risque technique/lié à l'ingénierie (équilibre à trouver entre investissement et mécanisation)? Ex. : Investissement initial trop conséquent, retour sur investissement long et rentabilité faible pouvant être mis à mal par les fluctuations du marché. Y a-t-il différents scénarios techniques dans l'étude de faisabilité? Sur quels critères le promoteur a-t-il pris sa décision (maximisation de la sécurité et minimisation des impacts tout en gardant un modèle économique robuste)?	-Il est reconnu que l'équipe du promoteur comprend des professionnels du développement immobilier, des contracteurs qui ont déjà travaillé dans le milieu. De plus, chacun d'eux a accès à un réseau de ressources prêtes à favoriser le développement du projet	2
<b>Faisabilité et pérennité du projet</b>		
6) Les <b>résultats des études et des essais</b> sont-ils fiables (laboratoire certifié, personnes qualifiées, procédures de contrôles, etc.)? Y a-t-il des incertitudes ou des facteurs de risque dans les conclusions des études pouvant compromettre la viabilité du projet?	-L'entreprise WSP qui a fait l'étude de bruit est une firme mondiale de génie-conseil en environnement	1
7) Est-ce qu'il y a une reconnaissance de la <b>justification du projet</b> dans son ensemble auprès de la communauté?	-Il y a une justification mais elle n'est pas soutenue par la documentation nécessaire	-1

CONDITIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES		
QUESTIONS	Réponse	Valeur
<b>Financement</b>		
1) Quelles sont les <b>sources de financement</b> du projet (type de financement et investisseurs)?	-Le promoteur à déjà acquis le lots pour le projet et sera en plein contrôle du plan financier (rapport de consultation)	-1
2) Est-ce que le <b>gouvernement possède des parts</b> dans le projet/entreprise? Si oui, est-ce que la <b>participation public/privé</b> est limitée et équitable (balance des pouvoirs de décisions)?	non	0
3) Qui sont les <b>utilisateurs du produit</b> ?	-L'aviation générale, pilote de loisirs et école de pilotage.	-2
<b>Retombées économiques</b>		
4) Quelles sont les <b>retombées économiques</b> ? (Création de la richesse [redevances, revenus fonciers, taxes et impôts] et occasions de partage de la richesse [ex. : prise de participation économique dans le projet], création d'emplois pendant la construction et l'exploitation, approvisionnements locaux et régionaux, développement économique régional.) Quelles sont-elles à <b>court terme et à long terme</b> (lorsque la mine fermera)? Quelles sont-elles au <b>niveau local, régional, national et fédéral</b> ? Quelle est la viabilité économique du projet (volume de production, rendement, coût de production, coût d'immobilisation, etc.)?	-Taxe foncière de 55 000\$ (Rapport consultation) -Fort potentiel d'attraction de l'aéroport, peut amener des entreprises à venir et faire augmenter les retombées économiques. -Permet une plus grande visibilité de la municipalité et MRC -Un investissement privé immobilier de plus ou moins 7 millions	2
5) Combien d' <b>emplois</b> sont prévus pour la <b>population locale</b> ? Quel est le taux d'emplois visé pour les hommes et les femmes? Les allochtones et les autochtones (si applicable)? Et quelle sera la durée de ces emplois? Est-ce que des emplois seront conservés dans le plan de fermeture (ex. : possibilité de transfert de compétences vers d'autres secteurs dans la région sur le long terme)?	-Le nombre d'emploi n'est pas défini mais il sera nécessaire d'engager des contracteurs pour la coupe du gazon, déneigement et construction (diaporama de présentation du projet)	-1
6) Quels sont les <b>coûts estimés d'implantation et de fermeture</b> ?	Cout estimé d'investissement de 7 million \$ (rapport de consultation)	1
7) Est-ce qu'il y a un <b>risque de dépendance</b> des petites et moyennes entreprises (PME) locales envers le projet? Est-ce qu'il y a un potentiel de diversification de l'économie locale ou une possibilité de contribuer à sa diversification en tant qu'acteur économique?	- Pour l'instant la relation de dépendance se limite aux deux écoles de pilotage qui voudraient venir s'installer. Éventuellement, le risque de dépendance pourrait être plus grand alors que différentes entreprises se greffent au projet, ce qui favoriserait la diversification de l'économie.	1
8) Quelles sont les <b>conditions de travail</b> reliées au projet (syndicat, formation sur la culture autochtone, présence de facilitateurs linguistique, fly-in/fly-out, régime de retraite, historique du dossier CNESST de la compagnie, etc.)?	Ne sont pas encore établies	-1

CONDITIONS POLITIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET DE GOUVERNANCE		
QUESTIONS	Réponse	Valeur
<b>Cadre administratif</b>		
1) Est-ce que le projet doit être soumis au <b>Bureau des audiences publiques sur l'environnement</b> (BAPE) ou à d'autres organismes d'évaluation environnementale (ex. : COMEX/COMÉV)?	-Non et il n'y a pas de comex en place ou de comité. -Il n'est pas obligatoire pour le projet de passer au BAPE	N/A
2) Quels sont les <b>encadrements législatifs</b> reliés au projet (normes, lois, règlements, directives, politiques)? Est-ce que le <b>cadre légal</b> est <b>clair, strict et appliqué</b> ?	-La population a de la difficulté à accepter que le promoteur ne soit pas soumis aux réglementations municipales et au schéma d'aménagement de la MRC ni au règlement provincial mais bien seulement à la loi sur l'aéronautique.(rapport de consultation)	-2
3) Est-ce qu'il y a un <b>croisement de juridictions</b> (ex. : trafic maritime, croisement de compétences fédérales et provinciales) ou de <b>méthodologie</b> (ex. : Régie de l'énergie et BAPE)?	-La loi sur l'aéronautique permet aux aéroports de ne pas suivre la réglementation provinciale et municipale malgré que les MRC et municipalités sont responsables de l'aménagement du territoire.	2
4) Quel est le <b>contexte administratif</b> relié au projet (ex. : région administrative favorable ou non au développement industriel)?	-La MRC est contre l'établissement d'un aéroport sur son territoire. -La municipalité a fait un référendum sur la question de l'aéroport qui est ressorti négatif, ce qui la place contre le projet.	-2
5) Quel est le <b>niveau de confiance</b> envers les <b>instances concernées</b> (autorités publiques, promoteurs, ministères, experts, etc.)?	-Il est variable entre les différentes instances.	-2
6) Est-ce qu'il y a des instruments efficaces de <b>gestion des risques d'accident et/ou de gestion de crise</b> (ex. : plan de mesures d'urgence aligné avec le plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile)?	-L'information est non disponible	-2
<b>Transparence et équité</b>		
7) Est-ce qu'il y a des <b>comités de surveillance et des outils d'aide à la décision</b> (instrument de suivi) mis en place (ex. : comité d'implantation et de suivi de l'entente sur les répercussions et avantages [ERA], comité de formation et d'emplois, comité environnement)? Est-ce que les différents comités (comité de suivi, comité de liaison, etc.) sont crédibles par rapport à leur planification, à leur constitution (représentativité et indépendance des membres de la communauté) et à leurs activités?	-Il n'y a pas de comité de surveillance en place ni de prévu au projet	-2
8) Est-ce que les comités font preuve de <b>transparence, d'ouverture et d'engagement</b> ? Quel est le niveau de transparence de la gestion de l'entreprise?	-Ne s'applique pas puisqu'il n'y a pas de comité prévu	-2
9) Est-ce que le promoteur est doté d'un <b>code d'éthique</b> ?	-L'information n'est pas disponible -L'éthique de son équipe est questionnée	-2

10) Embauche : est-ce que le promoteur a une <b>politique de diversité et d'inclusion</b> claire, communiquée et appliquée au sein de son organisation?	-L'information n'est pas disponible	-1
11) Quel est le <b>niveau de participation citoyenne</b> dans la communauté (information, consultation, participation active)*?	-Information puisque la population n'a pas la possibilité de modifier le projet en fonction de ses valeurs et volontés	-2
12) Est-ce que la <b>participation citoyenne est financée</b> et, si oui, par qui (ex. : comité de suivi financé par le promoteur)?	-Financé par le promoteur sans comité de suivi	-1
13) Est-ce qu'il y avait une <b>gestion diligente des opérations</b> dans les <b>projets antérieurs de la compagnie</b> ?	-Non dû au recours contre le projet de l'aéroport Les Moulins où les villes n'étaient pas en accord avec le projet	-2
14) Combien y a-t-il eu d' <b>incidents antérieurs</b> (litiges, contaminations, relations publiques, prises de bec lors de consultations publiques etc.) avec les communautés locales? Existe-t-il des informations de consultation et/ou de participation reliés à ces événements?	-Information non disponible	N/A
15) Est-ce que le projet est en <b>adéquation avec les orientations du gouvernement</b> ?	-Oui le gouvernement provincial favorise le développement du réseau d'aéroport québécois afin de relier les régions et d'avoir un parc aéronautique fonctionnel.	2
16) <b>Incertitude politique</b> : est-ce qu'un changement de gouvernement pourrait perturber le bon déroulement du projet ou compromettre l'obtention des permis/autorisations à obtenir en vue de sa réalisation? (Se demander en quelle année sont prévues les prochaines élections provinciales et fédérales.)	-Oui un changement de garde pourrait faire changer la direction du projet. Les élections municipales ont d'ailleurs assuré la mort du projet puisque le chef de la coalition contre l'aéroport à été nommé maire.	-1
17) Quel est le <b>pouvoir d'influence des lobbies</b> (minier et autres, p. ex. : agriculture) par rapport au projet (et pouvant créer une conflictualité)?	-Il pourrait être fort mais la CPTAQ ne s'est pas prononcé sur le sujet. Contrairement à tout les grands groupes de l'aviation (COPA, ATAC, AQTA et Aviateurs Québec) se sont prononcés en faveur du projet	-1

CONDITIONS GÉOGRAPHIQUES		
QUESTIONS	Réponse	Valeur
<b>Compatibilité du projet avec le milieu</b>		
1) À quelle distance des <b>zones urbanisées (et/ou des zones habitées)</b> se trouve le projet? Est-ce qu'il y a des <b>impacts sur la jouissance des riverains</b> (et/ou des impacts indirects sur d'autres résidents)?	-L'aéroport serait à 1,5 km du camping et à 3,5 km du centre ville de Saint-Roch de l'Achigan. -La population est à l'extérieur des courbes de bruits problématiques mais elle sera à porté du bruit, ce qui pourrait créer une gêne pour la population	-2
2) Est-ce que des riverains risquent d'être préoccupés par le <b>gain ou la perte de valeur de leur résidence</b> ou de leur terrain à cause de la présence du projet ? Si oui, est-ce qu'il est question de rachat de propriétés et, le cas échéant, sous quelles conditions (limites de temps, zone, terrains, lots, résidences, etc.)?	-Cela n'a pas été envisagé par le promoteur	-2
3) Est-ce qu'il est question de <b>relocalisation ou d'expropriation</b> ? Est-ce qu'il y a un <b>processus de compensation</b> , etc. ?	-Non cela n'est pas envisagé	1
<b>Usage du territoire</b>		
4) Est-ce qu'il y a <b>présence d'activités récréatives</b> (sentiers, pêches, activités traditionnelles des maîtres de trappe, etc.), <b>communautaires ou économiques</b> (agriculture, tourisme, etc.) sur le <b>territoire visé</b> par le projet?	-Il y a un potentiel économique puisque le lot choisi est une terre agricole qui est pourrait être cultivée	-1
5) Est-ce qu'il y a <b>compatibilité des activités</b> (actuelles ou potentielles) dans le secteur? Est-ce qu'il y a un <b>plan de cohabitation des activités</b> (ex. : zones réservées)?	-Il y a une compatibilité et une cohabitation avec le quartier industriel qui se développe. Éventuellement ils envisagent une interdépendance des deux milieux.	2
6) Est-ce que le projet se trouve à proximité d'un <b>secteur ayant un potentiel archéologique</b> (ex. : cimetière autochtone)?	-Il n'est pas à proximité de terres autochtones	2
7) Est-ce qu'il y a des <b>changements reliés au zonage</b> (industriel, agricole, villégiature)?	-Le lot est zoné agricole et devra passer en zone aéronautique	-1
8) Est-ce qu'il y a présence d' <b>accès routiers principaux</b> ? Est-ce qu'il y a présence d'accès routiers secondaires?	-Oui et pour l'instant les accès routiers sont suffisants mais si il y a une forte croissance du projet, il faudra repenser l'accès.	1
9) Est-ce que le projet bénéficie d' <b>infrastructures déjà développées</b> (ex. : quartier industriel, accès routier à l'année, accès réseau électrique provincial)?	-Le projet bénéficie de l'axe routier et électrique déjà en place	1
10) Est-ce que le <b>développement d'infrastructures</b> reliées au projet (route, port, rails) pourrait <b>favoriser certaines communautés locales et/ou autochtones</b> (ex. : déviation de quelques kilomètres pour faciliter l'accès au village ou à la réserve)?	-L'aéroport va servir de levier économique en facilitant l'accès a la ville, ce qui pourrait favoriser des entreprises ou des individus	1

<b>CONDITIONS MÉDIATIQUES</b>		
<b>QUESTIONS</b>	<b>Réponse</b>	<b>Valeur</b>
1) Quels <b>articles</b> ou <b>publications</b> (ex. : Twitter, Facebook, YouTube, etc.) à propos du projet sont les plus partagés en ligne?	Le groupe d'opposant répond au promoteur par publication Facebook	-1
2) Quelle est la <b>nature des interactions des acteurs</b> en ligne?	Le promoteur s'est fait refusé de la publication d'information sur deux groupes Facebook soit le Spotted Saint-Roch-de-l'achigan et Plume libre (rapport de consultation)	-2
3) Quels sont les <b>liens entre les acteurs</b> en ligne (cartographie des réseaux)?	-Les acteurs ne sont pas tous présents en ligne. Ce sont principalement les opposants qui sont présents en ligne.	-2
4) Qui sont les <b>influenceurs</b> (acteurs les plus mentionnés et au nombre d'apparitions le plus élevé)?	Le regroupement d'opposants	-1
5) Quelles sont les <b>principales problématiques soulevées</b> par les acteurs qui interagissent en ligne sur le projet?	-Le regroupement d'opposants dénonce la mission récréative, le manque d'apport économique, une perte de valeur des propriétés, nuisances au tourisme, baisse de revenus de la municipalité (rapport de consultation)	-1
6) Est-ce que le <b>promoteur est présent et actif sur les réseaux sociaux</b> (ex. : modérateur prêt à répondre aux questions et aux inquiétudes de la population)?	-Ils ont partagé les informations sur les réseaux mais ne sont pas présents pour faire de la modération ou répondre aux questions	-2

## 5. Annexe D Aéroport de Saint-Hubert -Ville

Conditions sociales		Score spécifique
		3
Questions	Réponses	Valeur
<b>Contexte d'implantation et légitimité du promoteur</b>		
1) Est-ce qu'il y a des événements passés ,négatifs pouvant être associés au projet, au secteur et/ou à la compagnie ( <b>historique</b> de l'industrie/secteur et/ou de la compagnie)? Est-ce que le site a un historique d'activités antérieures? Est-ce que le site a déjà été exploré ou exploité auparavant? (A-t-il été revégétalisé? A-t-il déjà été contaminé? Est-ce un espace vierge?)	L'aéroport a vécu quelque recours juridiques mais, à chaque fois, la cours a reconnu que l'aéroport fonctionnait dans les paramètres de la loi fédérale sur l'aéronautique.	1
2) Est-ce qu'il y a un risque d' <b>interconnexion</b> avec d'autres projets/conflictualités qui pourrait être compromettant (comparaison négative) par rapport à ce projet?	Le projet va amener un développement de l'aéroport qui, au final, prévoit accueillir des commerces et des entreprises supplémentaires qui dépendront des nouvelles activités.	2
3) Combien de <b>sanctions pénales et administratives</b> pécuniaires la compagnie a-t-elle accumulées pour ne pas avoir respecté des lois (ex. : non-conformités environnementales, sociales ou économiques) dans le passé? Y a-t-il des litiges en cours (revendications particulières, conflits de travail, infractions ou autres)?	Non applicable	N/A
4) Quelle est la <b>perception/compréhension du concept d'acceptabilité sociale</b> des parties prenantes? (Approche unidirectionnelle de marketing sociale et d'exercice de relations publiques vs approche multidirectionnelle de participation de la population et de relations communautaires.)*	Les parties prenantes semblent avoir une bonne conception de l'acceptabilité sociale.	1
5) Quelles sont les <b>connaissances</b> des parties prenantes nécessaires au développement du projet ?	Une connaissance en acceptabilité sociale, de la loi fédérale en aéronautique ainsi que des activités actuelles de l'aéroport.	1
6) Quelles sont les <b>caractéristiques socioéconomiques</b> de la communauté (salaires, éducation, chômage, éloignement, accès à la propriété, taux d'endettement, accès aux services tels que les hôpitaux, l'eau, l'électricité, etc.)?	La population qui utilise l'aéroport varie entre une population étudiante qui vient apprendre à piloter ou qui étudie à l'école des métier de l'aéronautique, des vols de taxi aérien de différentes compagnies, des ateliers de mécanique, des militaires, des agents des forces de l'ordre ou encore des médecins et infirmières .	N/A
7) Quelles sont les <b>problématiques du milieu</b> en lien avec le projet?	Bruit, développement urbain, accessibilité de l'aéroport, transport en commun.	-1
8) Quelle est la <b>contribution de la compagnie aux problématiques du milieu</b> (logement, main-d'œuvre, accès aux services, scolarisation, etc.)?	Le projet de développement permettrait un plus grand rayonnement de la ville, des retombées économiques en tout genre ainsi que plusieurs emplois.	2
9) Est-ce que l'entreprise détient des informations sur l' <b>usage historique du territoire</b> et sur l'importance que le territoire représente pour la population?	Ne s'applique pas, l'aéroport est déjà en place.	N/A



Qualité des relations avec les parties prenantes		
10) Est-ce que <b>toutes les parties prenantes</b> sont consultées et impliquées?	Non Dash-L n'est pas impliqué	-2
11) Est-ce que l' <b>implication</b> et la participation de la communauté et des parties prenantes ont lieu <b>dès la phase de conception</b> , et tout au long du processus d'implantation, d'exploitation et de fermeture?	Oui mais en fonction des problématiques du milieu, elle aurait dû être continue	1
12) Est-ce que le promoteur fait preuve de <b>transparence</b> par rapport au <b>processus d'expertise</b> ? Est-ce que les conclusions du processus d'expertise sont clairement communiquées à toutes les parties prenantes (vulgarisation scientifique)?	Non, les explication des processus sont partielles ou non existantes.	-1
13) Quelles sont les initiatives du promoteur en matière de communication et de consultation ? Est-ce qu'un espace d'échange (bureau des relations avec la communauté) ou un espace de consultation de l'information est mis en ligne par le promoteur ? (ex. : site internet du projet, page Facebook, site de consultation en ligne, etc.)	Les citoyens n'ont accès qu'à une portion de la documentation puisque le promoteur du projet a refusé de participer. Les citoyens peuvent s'exprimer par téléphone, courriel et par la poste. Il était aussi possible d'écrire un mémoire ou encore de venir présenter son opinion en personne.	-2
14) Y a-t-il un système de plainte en place pour permettre aux membres de la communauté d'exprimer leurs craintes et désaccords, et ce, dès le début du projet?	Oui, il est possible de laisser une plainte sur le site web de l'aéroport.	1

Conditions de participation publique à la prise de décision		Score spécifique
		-3
Questions	Réponses	Valeur
<b>Consentement préalable, libre et informé</b>		
1) Est-ce que les dirigeants/leaders/gestionnaires/élus de la communauté ont <b>informé et consulté leur communauté en bonne et due forme</b> ? Sont-ils en mesure de démontrer qu'ils agissent dans l'intérêt de leurs citoyens et non pour des intérêts personnels?	Les gestionnaires et élus communautaires ont consulté et invité la population à participer en leur offrant toutes les informations qu'ils avaient sur le projet. Les informations sur le projet restent vagues comme le promoteur n'a pas souhaiter participer à cette consultation citoyenne.	1
<b>Consentement préalable</b>		
2) De quelle façon la <b>communauté est impliquée</b> dans le projet ont-elles été ciblées?	Les citoyens sont invités à participer à des ateliers représentant des tables de discussion ayant des thématiques en lien avec le mémoire.	1
3) Est-ce que <b>suffisamment de temps</b> a été prévu afin de permettre à la communauté d'utiliser ses institutions pour la prise de décision concernant l'acceptation ou non du projet? Est-ce que les contacts avec la communauté se sont faits avant le début du projet et les travaux d'exploration?	Oui	2
4) Est-ce que la relation a été <b>entamée avant l'émission de permis d'exploitation par le gouvernement</b> ?	Oui mais la relation de confiance est fragile puisque la participation publique a comme constat un manque de communication et de transparence.	1
<b>Consentement libre</b>		
5) Est-ce que la participation des communautés aux consultations et/ou aux négociations est <b>libre de toute influence</b> ?	Oui	2
6) Est-ce qu'il existe des <b>institutions</b> qui permettent aux leaders et aux membres de la communauté de s'exprimer librement (comités de supervision/plaintes et comités « indépendants », tels que le COMEX)?	Non disponible	-2
7) Est-ce qu'une <b>source de financement</b> est offerte à la communauté afin de favoriser leur libre participation aux négociations/consultations et pour assurer l'accès à des <b>experts indépendants</b> ?	Non disponible	-2
8) Est-ce que la communauté est <b>libre de définir elle-même le processus</b> par lequel elle souhaite exprimer ses préoccupations ?	Non mais plusieurs options sont disponibles. Plus de 150 commentaires ont été reçus par courriel, la poste et sur le site web.	1

Consentement éclairé		
9) Est-ce que toutes les informations susceptibles d'influencer le bien-être de la communauté et leur mode de vie sont divulguées dans un <b>langage compréhensible et dans un contexte culturel approprié</b> ? Si oui, quelles sont les méthodes utilisées pour transmettre l'information?	Non puisque le promoteur du projet Dash-L a refusé de venir présenter le projet de développement. La participation publique a dû utiliser les informations qui étaient disponibles publiquement sur le projet.	-1
10) Est-ce qu'une <b>étude d'impacts sociaux , environnementaux et étude d'impacts économique</b> est effectuée afin de fournir à la communauté <b>toutes les visions et les informations du projet</b> ?	Dans la « midi conférence - aéroport de Montréal Saint-Hubert - une vision prête à décoller » Charles Vaillancourt parle d'étude économique et de vision à long terme mais les rapports ne semblent pas disponibles.	-2
11) Est-ce que la communauté est en mesure de connaître toutes les possibilités à sa disposition, entre autres l'occasion d'explorer des <b>options de rechange</b> au développement proposé?	Non, la population n'a pas cette option.	-2
12) Est-ce que le promoteur est <b>transparent et honnête</b> dans son approche auprès de la communauté en expliquant d'emblée le degré d'engagement et l' <b>influence</b> que ses membres sont appelés à exercer sur la <b>prise de décision</b> ?	La participation publique a comme constat un manque de communication et de transparence.	-2

Conditions environnementales		Score spécifique
		-12
Questions	Réponses	Valeur
<b>Milieu physique</b>		
1) Est-ce qu'il y a un risque de <b>contamination des sols</b> (déversement, hydrocarbures, etc.)?	Dans le cadre de la construction d'une nouvelle aérogare, les risques sont principalement dus au déplacement de machinerie lourde.	-1
<b>Hydrologie, eau souterraine, eau de surface et sédiments</b>		
2) Y a-t-il des risques de <b>modification de la qualité des eaux souterraines</b> , et des risques de <b>contamination de l'eau potable</b> ou de <b>rabattement de la nappe phréatique</b> ?	Non applicable	N/A
<b>Atmosphère, ambiance sonore, vibrations et suppressions d'air</b>		
3) Quel est le <b>niveau sonore de l'exploitation courante</b> (jour et nuit)?	Un comité sur le climat sonore mais il n'y a pas d'étude sonore disponible.	-1
4) Est-ce qu'il y a un risque de <b>dommages sur les structures</b> ou de <b>perturbations occasionnées aux résidents</b> ?	La construction du bâtiment pourrait amener plus de trafic et des bruits différents. Suite à la construction, il faut prévoir une augmentation des vols de gros porteurs.	-1
<b>Milieu naturel - végétation et faune</b>		
5) Combien de <b>kilomètres carrés de territoires</b> sont affectés?	Les installations se feront sur le territoire de l'aéroport.	2
6) Est-ce que les opérations se trouvent dans une zone ou près d'une <b>zone riche en biodiversité ou zone protégée</b> . Si oui, quel est le portrait de la biodiversité à proximité du projet (présence d'animaux, faune et flore, etc.)? Y a-t-il un risque de modification de l'abondance et de la répartition des poissons, des oiseaux et des chauves-souris, des autres espèces animales et de la faune terrestre?	Non les opérations sont sur le territoire de l'aéroport.	2
<b>Milieu humain - santé, sécurité, qualité de vie et accès aux services publics</b>		
7) Quels sont les <b>risques</b> reliés à la <b>santé et à la sécurité</b> de la population par rapport au projet (ex. : augmentation de la circulation de véhicules lourds)?	Le bruit peut avoir un impact sur la santé de la population à proximité de l'aéroport.	-2
8) Est-ce que le projet pourrait avoir des <b>impacts psychosociaux</b> sur la population? Si oui, lesquels (anxiété, stress, tension entre les habitants, etc.)?	Oui, l'augmentation du bruit pourrait avoir comme impact une augmentation du stress. De plus, l'augmentation de la circulation automobile pourrait aussi résulter en une hausse de stress pour la population empruntant ses artères fréquemment.	-2
9) Est-ce qu'il y a un <b>impact visuel</b> (altération du paysage causée par le chantier et les infrastructures) ou risque de <b>pollution lumineuse</b> ? Si oui, est-ce qu'il y a un effort pour maintenir l'aspect esthétique du paysage ou pour restaurer le site à la fin – ou pour amoindrir l'impact visuel ou amoindrir la pollution lumineuse?	L'aéroport est déjà en place et donc il y aura un faible impact visuel.	2
10) Y a-t-il un risque de <b>bris des voies de circulation et d'interruption des services publics</b> reliés aux travaux (réseau de gaz naturel, ligne de transport d'énergie ou de télécommunication)?	Il y a un risque d'interruption des services lors de la connexion du nouvel aérogare.	-1

<b>Mesures entreprises/gestion et encadrement</b>		
11) Est-ce que le promoteur est doté d'une <b>politique environnementale</b> ? Quels sont ses <b>engagements</b> ?	L'information n'est pas disponible.	-2
12) Quels sont les <b>efforts et les investissements</b> alloués (combien, où, quand et comment) à la <b>protection et à la gestion de l'environnement</b>	Non mentionné	-2
13) Dans son évaluation environnementale, est-ce que le promoteur fait la démonstration que des efforts sont faits pour <b>réduire son incidence sur le réchauffement climatique</b> ? Y a-t-il un plan de mesures d'atténuation des émissions des gaz à effets de serre (GES) ainsi qu'un plan de suivi en fonction des différentes étapes du projet (construction, exploitation et fermeture)? Quels sont les efforts pour réduire la consommation d'énergie?	Information non disponible	-2
14) Est-ce que le promoteur a une <b>politique pour lutter contre les changements climatiques</b> ?	Information non disponible	-2
15) Est-ce que il y a des <b>mesures de protection de l'environnement</b> élaborées en <b>partenariat</b> avec les diverses <b>parties intéressées et affectées</b> ?	La réglementation en matière de construction sera appliquée.	-2

Conditions techniques et technologiques		Score spécifique
		5
Questions	Réponses	Valeur
<b>Connaissances du gisement (pour un projet minier) et de son environnement</b>		
1) Existe-t-il des <b>savoir-faire à proximité</b> pour réaliser les études de faisabilité du projet et pour l'exploiter (prestataires de services, bureau d'études, universités, etc.)?	Oui, l'aéroport accueille l'école nationale d'aérotechnique. Il y a plusieurs pavillons universitaires dans la région.	1
2) Est-ce que le projet fait l'objet d'un projet connexe ou dépendant de celui-ci ? Est-ce qu'il y a un potentiel d'expansion du projet?	Oui le promoteur prévoit le développement en plusieurs phases. De plus, ce projet dépend directement de la présence de la piste.	1
<b>Opérations et procédés</b>		
3) Quelles sont les <b>caractéristiques et le portrait de l'utilisation qui en est fait</b> ?	Les utilisateurs actuels de l'aéroport pourront utiliser le nouvel aéronef. De plus, dans les phases futures, l'aéronef pourra être utilisé par des passagers pour des vols domestiques dans le reste du Canada et éventuellement vers des destinations vacances et soleil à l'international.	1
<b>Conception du projet (matériel technologique disponible, infrastructure, etc.).</b>		
4) Est-ce qu'il y a une <b>confiance</b> envers la <b>technologie</b> privilégiée?	La construction sera conforme à la réglementation du bâtiment ainsi qu'à la réglementation aéronautique.	2
5) Est-ce qu'il y a une <b>reconnaissance de la capacité et de la compétence du promoteur</b> quant à la technologie utilisée? Quel est le risque technique/lié à l'ingénierie (équilibre à trouver entre investissement et mécanisation)? Ex. : Investissement initial trop conséquent, retour sur investissement long et rentabilité faible pouvant être mis à mal par les fluctuations du marché. Y a-t-il différents scénarios techniques dans l'étude de faisabilité? Sur quels critères le promoteur a-t-il pris sa décision (maximisation de la sécurité et minimisation des impacts tout en gardant un modèle économique robuste)?	Plus ou moins en fonction du fait qu'il précise qu'il aura besoin du soutien du gouvernement afin que tout soit financièrement viable en phase 2.	1
<b>Faisabilité et pérennité du projet</b>		
6) Les <b>résultats des études et des essais</b> sont-ils fiables (laboratoire certifié, personnes qualifiées, procédures de contrôles, etc.)? Y a-t-il des incertitudes ou des facteurs de risque dans les conclusions des études pouvant compromettre la viabilité du projet?	Information non disponible	-2
7) Est-ce qu'il y a une reconnaissance de la <b>justification du projet</b> dans son ensemble auprès de la communauté?	Mitigé mais principalement favorable	1

Conditions socio-économiques		Score spécifique
		-1
Questions	Réponses	Valeur
<b>Financement</b>		
1) Quelles sont les <b>sources de financement</b> du projet (type de financement et investisseurs)?	Le projet aura besoin de soutien du fédéral car, selon Dash-L, il est difficile d'être viable exclusivement avec des vols régionaux.	-1
2) Est-ce que le <b>gouvernement possède des parts</b> dans le projet/entreprise? Si oui, est-ce que la <b>participation publique/privée</b> est limitée et équitable (balance des pouvoirs de décision)?	Non mais son aide financière sera nécessaire.	-1
3) Qui sont les <b>utilisateurs du produit</b> ?	Les utilisateurs actuels de l'aéroport auront accès à l'aérogare. Des vols régionaux permettront l'arrivée d'une nouvelle clientèle et dans la phase suivante des vols internationaux.	1
<b>Retombées économiques</b>		
4) Quelles sont les <b>retombées économiques</b> ? (Création de la richesse [redevances, revenus fonciers, taxes et impôts] et occasions de partage de la richesse [ex. : prise de participation économique dans le projet], création d'emplois pendant la construction et l'exploitation, approvisionnements locaux et régionaux, développement économique régional.) Quelles sont-elles à <b>court terme</b> et à <b>long terme</b> (lorsque la mine fermera)? Quelles sont-elles au <b>niveau local, régional, national et fédéral</b> ? Quelle est la viabilité économique du projet (volume de production, rendement, coût de production, coût d'immobilisation, etc.)?	Un plus grand rayonnement pour la région et l'aéroport et la création de nouveaux emplois pour la région. A la fin du développement au delà de 1 milliard de dollars.	2
5) Combien d' <b>emplois</b> sont prévus pour la <b>population locale</b> ? Quel est le taux d'emplois visé pour les hommes et les femmes? Les allochtones et les autochtones (si applicable)? Et quelle sera la durée de ces emplois? Est-ce que des emplois seront conservés dans le plan de fermeture (ex. : possibilité de transfert de compétences vers d'autres secteurs dans la région sur le long terme)?	A la fin du développement de toute les phases, on estime à une plus value de 5000 emplois (C. Vaillancourt, Midi Conférence - Aéroport Montréal St Hubert : une vision d'avenir)	2
6) Quels sont les <b>coûts estimés d'implantation, d'exploitation et de fermeture</b> ?	Les coûts de l'infrastructure sont estimés entre 20 et 100 millions de dollars (entrevue)	-2
7) Est-ce qu'il y a un <b>risque de dépendance</b> des petites et moyennes entreprises (PME) locales envers le projet? Est-ce qu'il y a un potentiel de diversification de l'économie locale ou une possibilité de contribuer à sa diversification en tant qu'acteur économique?	Oui le développement de lignes commerciales domestiques au travers du Canada et vers les destinations de vacances sera directement dépendant des infrastructures.	-1
8) Quelles sont les <b>conditions de travail</b> reliées au projet (syndicat, formation sur la culture autochtone, présence de facilitateurs linguistique, fly-in/fly-out, régime de retraite, historique du dossier CNESST de la compagnie, etc.)?	Information non disponible	-1

Conditions politiques, réglementaires et de gouvernance		Score spécifique
		10
Questions	Réponses	Valeur
<b>Cadre administratif</b>		
1) Est-ce que le projet doit être soumis au Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) ou à d'autres organismes d'évaluation environnementale (ex. : COMEX/COMEY)?	Non applicable	N/A
2) Quels sont les encadrements législatifs reliés au projet (normes, lois, règlements, directives, politiques)? Est-ce que le cadre légal est clair, strict et appliqué ?	Le cadre légal est clair, c'est la loi aéronautique qui prévaut.	2
3) Est-ce qu'il y a un croisement de juridictions (ex. : trafic maritime, croisement de compétences fédérales et provinciales) ou de méthodologie (ex. : Régie de l'énergie et BAPE)?	Non	2
4) Quel est le contexte administratif relié au projet (ex. : région administrative favorable ou non au développement industriel)?	La ville veut s'assurer d'un projet qui reçoit l'acceptabilité sociale	1
5) Quel est le niveau de confiance envers les instances concernées (autorités publiques, promoteurs, ministères, experts, etc.)?	Le niveau de confiance envers les experts et le ministère est bon mais est plutôt faible envers le promoteur du projet.	-1
6) Est-ce qu'il y a des instruments efficaces de gestion des risques d'accident et/ou de gestion de crise (ex. : plan de mesures d'urgence aligné avec le plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile)?	Non disponible	-2
<b>Transparence et équité</b>		
7) Est-ce qu'il y a des comités de surveillance et des outils d'aide à la décision (instrument de suivi) mis en place (ex. : comité d'implantation et de suivi de l'entente sur les répercussions et avantages [ERA], comité de formation et d'emplois, comité environnement)? Est-ce que les différents comités (comité de suivi, comité de liaison, etc.) sont crédibles par rapport à leur planification, à leur constitution (représentativité et indépendance des membres de la communauté) et à leurs activités?	Il y a un comité de surveillance du bruit	1
8) Est-ce que les comités font preuve de transparence, d'ouverture et d'engagement? Quel est le niveau de transparence de la gestion de l'entreprise?	La participation citoyenne démontre que l'entreprise a un manque de communication selon les citoyens.	-1
9) Est-ce que le promoteur est doté d'un code d'éthique?	Non disponible	-1



10) Embauche : est-ce que le promoteur a une <b>politique de diversité et d'inclusion</b> claire, communiquée et appliquée au sein de son organisation?	Non disponible	-1
11) Quel est le <b>niveau de participation citoyenne</b> dans la communauté (information, consultation, participation active)?	Le promoteur ne laisse sortir que quelque informations pour le grand public.	1
12) Est-ce que la <b>participation citoyenne est financée</b> et, si oui, par qui (ex. : comité de suivi financé par le promoteur)?	Le député et la ville de Longueuil	1
13) Est-ce qu'il y avait une <b>gestion diligente des opérations</b> dans les projets antérieurs de la compagnie?	Non	2
14) Combien y a-t-il eu d' <b>incidents antérieurs</b> (litiges, contaminations, relations publiques, prises de bec lors de consultations publiques etc.) avec les communautés locales? Existe-t-il des informations de consultation et/ou de participation reliés à ces événements?	Information non disponible	2
15) Est-ce que le projet est en <b>adéquation avec les orientations du gouvernement</b> ?	Oui le gouvernement a pour but de renforcer son réseau aéroportuaire.	2
16) <b>Incertitude politique</b> : est-ce qu'un changement de gouvernement pourrait perturber le bon déroulement du projet ou compromettre l'obtention des permis/autorisations à obtenir en vue de sa réalisation? (Se demander en quelle année sont prévues les prochaines élections provinciales et fédérales.)	Les infrastructures vont se faire sur le territoire de l'aéroport donc un changement de gouvernement aurait peu d'impact.	2
17) Quel est le <b>pouvoir d'influence des lobbies</b> par rapport au projet?	Non applicable	N/A

Conditions géographiques		Score spécifique
		-2
Questions	Réponses	Valeur
<b>Compatibilité du projet avec le milieu</b>		
1) À quelle distance des <b>zones urbanisées (et/ou des zones habitées)</b> se trouve le projet? Est-ce qu'il y a des <b>impacts sur la jouissance des riverains</b> (et/ou des impacts indirects sur d'autres résidents)?	La zone urbanisée est adjacente à l'aéroport. Certaines cours arrières donnent sur la clôture de l'aéroport.	-2
2) Est-ce que des riverains risquent d'être préoccupés par le <b>gain ou la perte de valeur de leur résidence</b> ou de leur terrain à cause de la présence du projet ? Si oui, est-ce qu'il est question de rachat de propriétés et, le cas échéant, sous quelles conditions (limites de temps, zone, terrains, lots, résidences, etc.)?	Oui et ça a déjà été discuté dans le passé mais cela n'est pas abordé dans cette participation citoyenne.	-1
3) Est-ce qu'il est question de <b>relocalisation ou d'expropriation</b> ? Est-ce qu'il y a un <b>processus de compensation</b> , etc. ?	Non cela n'est pas abordé	-1
<b>Usage du territoire</b>		
4) Est-ce qu'il y a <b>présence d'activités récréatives</b> (sentiers, pêches, activités traditionnelles des maîtres de trappe, etc.), <b>communautaires ou économiques</b> (agriculture, tourisme, etc.) sur le <b>territoire visé</b> par le projet?	Non	1
5) Est-ce qu'il y a <b>compatibilité des activités</b> (actuelles ou potentielles) dans le secteur? Est-ce qu'il y a un <b>plan de cohabitation des activités</b> (ex. : zones réservées)?	Non	-2
6) Est-ce que le projet se trouve à proximité d'un <b>secteur ayant un potentiel archéologique</b> (ex. : cimetière autochtone)?	Information non disponible	N/A
7) Est-ce qu'il y a des <b>changements reliés au zonage</b> (industriel, agricole, villégiature)?	Non	2
8) Est-ce qu'il y a présence d' <b>accès routiers principaux</b> ? Est-ce qu'il y a présence d' <b>accès routiers secondaires</b> ?	Oui mais ils ne seront pas suffisants pour accueillir la future clientèle.	-1
9) Est-ce que le projet bénéficie d' <b>infrastructures déjà développées</b> (ex. : quartier industriel, accès routier à l'année, accès réseau électrique provincial)?	Oui ce projet est en adéquation avec l'aéroport déjà en place.	1
10) Est-ce que le <b>développement d'infrastructures</b> reliées au projet (route, port, rails) pourrait <b>favoriser certaines communautés locales et/ou autochtones</b> (ex. : déviation de quelques kilomètres pour faciliter l'accès au village ou à la réserve)?	La révision et élargissement des routes autour de l'aéroport favoriserait la population locale ainsi que les utilisateurs de l'aéroport.	1

Conditions médiatiques		Score spécifique
		-1
Questions	Réponses	Valeur
1) Quels <b>articles</b> ou <b>publications</b> (ex. : Twitter, Facebook, YouTube, etc.) à propos du projet sont les plus partagés en ligne?	Le projet de base est peu présent sur les réseaux et dans les journaux. Toutefois, le rapport de participation est très présent et commenté.	-1
2) Quelle est la <b>nature des interactions des acteurs</b> en ligne?	Principalement le partage des résultats de la participation citoyenne.	1
3) Quels sont les <b>liens entre les acteurs</b> en ligne (cartographie des réseaux)?	Ce sont les citoyens de la villes	1
4) Qui sont les <b>influenceurs</b> (acteurs les plus mentionnés et au nombre d'apparitions le plus élevé)?	Politiciens, maires, CAPA-L, population, entrepreneurs présents sur l'aéroport.	1
5) Quelles sont les <b>principales problématiques soulevées</b> par les acteurs qui interagissent en ligne sur le projet?	Le manque d'acceptabilité sociale, le bruit, la santé, la surcharge du réseau routier, la cohérence, l'environnement.	-1
6) Est-ce que le <b>promoteur est présent et actif sur les réseaux sociaux</b> (ex. : modérateur prêt à répondre aux questions et aux inquiétudes de la population)?	Le promoteur du projet n'interagit pas dans ce processus de participation citoyenne	-2

## 6. Annexe E Aéroport Saint-Hubert - PGC

Conditions sociales		Score spécifique
		8
Questions	Réponses	Valeur
<b>Contexte d'implantation et légitimité du promoteur</b>		
1) Est-ce qu'il y a des événements passés, négatifs pouvant être associés au projet, au secteur et/ou à la compagnie (historique de l'industrie/secteur et/ou de la compagnie) ? Est-ce que le site a un historique d'activités antérieures ? Est-ce que le site a déjà été exploré ou exploité auparavant ? (A-t-il été revégétalisé ? A-t-il déjà été contaminé ? Est-ce un espace vierge ?)	L'aéroport a vécu quelques recours juridiques mais, à chaque fois, la cours a reconnu que l'aéroport fonctionnait dans les paramètres de la loi fédérale sur l'aéronautique.	1
2) Est-ce qu'il y a un risque d'interconnexion avec d'autres projets/conflictualités qui pourrait être compromettant (comparaison négative) par rapport à ce projet ?	Le projet va amener un développement de l'aéroport qui, au final, prévoit accueillir des commerces et des entreprises supplémentaires qui dépendront des nouvelles activités	2
3) Combien de sanctions pénales et administratives pécuniaires la compagnie a-t-elle accumulé pour ne pas avoir respecté des lois (ex. : non-conformités environnementales, sociales ou économiques) dans le passé ? Y a-t-il des litiges en cours (revendications particulières, conflits de travail, infractions ou autres) ?	Non applicable	N/A
4) Quelle est la perception/compréhension du concept d'acceptabilité sociale des parties prenantes ? (Approche unidirectionnelle de marketing social et d'exercice de relations publiques vs approche multidirectionnelle de participation de la population et de relations communautaires.)	Les parties prenantes semblent avoir une bonne conception de l'acceptabilité sociale.	1
5) Quelles sont les connaissances des parties prenantes nécessaires au développement du projet ?	Une connaissance en acceptabilité sociale, de la loi fédérale en aéronautique ainsi que des activités actuelles de l'aéroport.	1
6) Quelles sont les caractéristiques socio-économiques de la communauté (salaires, éducation, chômage, éloignement, accès à la propriété, taux d'endettement, accès aux services tels que les hôpitaux, l'eau, l'électricité, etc.) ?	La population qui utilise l'aéroport varie entre une population étudiantes qui vient apprendre à piloter ou qui étudie à l'école des métiers de l'aéronautique, des vols de taxi aérien, des ateliers de mécanique, des militaires, des agents des forces de l'ordre ou encore des médecins et infirmières.	N/A
7) Quelles sont les problématiques du milieu en lien avec le projet ?	Bruit, développement urbain, transport en commun, accessibilité de l'aéroport.	-1
8) Quelle est la contribution de la compagnie aux problématiques du milieu (logement, main-d'œuvre, accès aux services, scolarisation, etc.) ?	-Le projet de développement permettrait un plus grand rayonnement de la ville ,des retombés économique en tout genre ainsi que plusieurs emplois .	2
9) Est-ce que l'entreprise détient des informations sur l'usage historique du territoire et sur l'importance que le territoire représente pour la population?	Ne s'applique pas, l'aéroport est déjà en place	N/A

Qualité des relations avec les parties prenantes		
10) Est-ce que <b>toutes les parties prenantes</b> sont consultées et impliquées?	Les parties prenantes ont été invitées par courriel par Dash-L à participer.	2
11) Est-ce que l' <b>implication</b> et la participation de la communauté et des parties prenantes ont lieu <b>dès la phase de conception</b> , et tout au long du processus d'implantation, d'exploitation et de fermeture?	Oui, mais en fonction des problématiques du milieu, elles auraient dû être continues.	1
12) Est-ce que le promoteur fait preuve de <b>transparence</b> par rapport au <b>processus d'expertise</b> ? Est-ce que les conclusions du processus d'expertise sont clairement communiquées à toutes les parties prenantes (vulgarisation scientifique) ?	Les résultats d'une étude sonore sont présentés. Toutefois, les informations sur l'auteur de l'étude ainsi que sur le processus d'analyse utilisé manquent. (rapport de consultation, anexe)	-1
13) Quelles sont les initiatives du promoteur en matière de communication et de consultation ? Est-ce qu'un espace d'échange (bureau des relations avec la communauté) ou un espace de consultation de l'information est mis en ligne par le promoteur ? (ex. : site internet du projet, page Facebook, site de consultation en ligne, etc.)	Le promoteur a fait plusieurs fiches explicatives de son projet et des enjeux. De plus, l'entreprise qui le représente a fait le choix d'utiliser une plateforme numérique (Bang the table).	-1
14) Y a-t-il un système de plainte en place pour permettre aux membres de la communauté d'exprimer leurs craintes et désaccords, et ce, dès le début du projet ?	Oui il est possible de laisser une plainte sur le site web de l'aéroport.	1

Conditions de participation publique à la prise de décision		Score spécifique
		2
Questions	Réponses	Valeur
<b>Consentement préalable, libre et informé</b>		
1) Est-ce que les dirigeants/leaders/gestionnaires/élus de la communauté ont <b>informé et consulté leur communauté en bonne et due forme</b> ? Sont-ils en mesure de démontrer qu'ils agissent dans l'intérêt de leurs citoyens et non pour des intérêts personnels?	La participation citoyenne a été publicisée de différentes manières mais il ne semble pas que les dirigeants et élus de la communauté aient transmis le message.	1
<b>Consentement préalable</b>		
2) De quelle façon la <b>communauté est impliquée</b> dans le projet ont-elles été ciblées?	La population a été invité à venir s'informer pour ensuite répondre aux sondages, poser des questions ou encore laisser une idée sur la plateforme de participation citoyenne.	2
3) Est-ce que <b>suffisamment de temps</b> a été prévu afin de permettre à la communauté d'utiliser ses institutions pour la prise de décision concernant l'acceptation ou non du projet? Est-ce que les contacts avec la communauté se sont faits avant le début du projet et les travaux d'exploration?	La participation citoyenne a été disponible pendant 3 mois.	2
4) Est-ce que la relation a été <b>entamée avant l'émission de permis d'exploitation par le gouvernement</b> ?	Oui la page Facebook « YHU à l'écoute » avait été créée en 2019 avant d'être désactivée pendant la pandémie de Covid-19 dû à une réduction de fonds (rapport de consultation) mais la population dénote un manque de communication et de transparence.	1
<b>Consentement libre</b>		
5) Est-ce que la participation des communautés aux consultations et/ou aux négociations est <b>libre de toute influence</b> ?	Oui	2
6) Est-ce qu'il existe des <b>institutions</b> qui permettent aux leaders et aux membres de la communauté de s'exprimer librement (comités de supervision/plaintes et comités « indépendants », tels que le COMEX)?	Non	-2
7) Est-ce qu'une <b>source de financement</b> est offerte à la communauté afin de favoriser leur libre participation aux négociations/consultations et pour assurer l'accès à des <b>experts indépendants</b> ?	Information non disponible	-2
8) Est-ce que la communauté est <b>libre de définir elle-même le processus</b> par lequel elle souhaite exprimer ses préoccupations ?	Plusieurs options sont offertes à la population qui peut communiquer son opinion sous quatre formes : un sondage, en formulant des questions pour YHU, via des commentaires et en mentionnant leur opinion à travers des mémoires ou encore par téléphone.	2

Consentement éclairé		
9) Est-ce que toutes les informations susceptibles d'influencer le bien-être de la communauté et leur mode de vie sont divulguées dans un <b>langage compréhensible et dans un contexte culturel approprié</b> ? Si oui, quelles sont les méthodes utilisées pour transmettre l'information?	Non il y a des manques dans les informations qui sont disponibles lors de l'évènement.	-1
10) Est-ce qu'une <b>étude d'impacts sociaux , environnementaux et étude d'impacts économique</b> est effectuée afin de fournir à la communauté <b>toutes les visions et les informations du projet</b> ?	Les informations ne sont que partiellement disponibles.	-1
11) Est-ce que la communauté est en mesure de connaître toutes les possibilités à sa disposition, entre autres l'occasion d'explorer des <b>options de rechange</b> au développement proposé?	Non mais les options sont limités pour le promoteur dû au zonage aéroportuaire.	-1
12) Est-ce que le promoteur est <b>transparent et honnête</b> dans son approche auprès de la communauté en expliquant d'emblée le degré d'engagement et l' <b>influence</b> que ses membres sont appelés à exercer sur la <b>prise de décision</b> ?	Il y a un manque de transparence	-1

Conditions environnementales		Score spécifique -10
Questions	Réponses	Valeur
<b>Milieu physique</b>		
1) Est-ce qu'il y a un risque de contamination des sols (déversement, hydrocarbures, etc.)?	Dans le cadre de la construction d'un nouvel aérogare, les risques sont principalement dus au déplacement de machinerie lourde.	-1
<b>Hydrologie, eau souterraine, eau de surface et sédiments</b>		
2) Y a-t-il des risques de modification de la qualité des eaux souterraines, et des risques de contamination de l'eau potable ou de rabattement de la nappe phréatique?	Non applicable	N/A
<b>Atmosphère, ambiance sonore, vibrations et suppressions d'air</b>		
3) Quel est le niveau sonore de l'exploitation courante (jour et nuit)?	Un comité sur le climat sonore a été mis en place et des résultats sont présentés dans les fiches du projet mais il n'y a pas d'étude sonore disponible.	1
4) Est-ce qu'il y a un risque de dommages sur les structures ou de perturbations occasionnées aux résidents?	La construction du bâtiment pourrait amener plus de trafic et des bruits différents. Suite à la construction il faut prévoir une augmentation des vols de gros porteurs.	-1
<b>Milieu naturel - végétation et faune</b>		
5) Combien de kilomètres carrés de territoires sont affectés?	Les installations se feront sur le territoire de l'aéroport.	2
6) Est-ce que les opérations se trouvent dans une zone ou près d'une zone riche en biodiversité ou zone protégée. Si oui, quel est le portrait de la biodiversité à proximité du projet (présence d'animaux, faune et flore, etc.)? Y a-t-il un risque de modification de l'abondance et de la répartition des poissons, des oiseaux et des chauves-souris, des autres espèces animales et de la faune terrestre?	Non, le projet a lieu sur le territoire de l'aéroport.	2
<b>Milieu humain - santé, sécurité, qualité de vie et accès aux services publics</b>		
7) Quels sont les risques reliés à la santé et à la sécurité de la population par rapport au projet (ex. : augmentation de la circulation de véhicules lourds)?	Le bruit peut avoir un impact sur la santé de la population à proximité de l'aéroport.	-2
8) Est-ce que le projet pourrait avoir des impacts psychosociaux sur la population? Si oui, lesquels (anxiété, stress, tension entre les habitants, etc.)?	Oui, l'augmentation du bruit pourrait avoir comme impact une augmentation du stress. De plus l'augmentation de la circulation automobile pourrait aussi donner lieu à une hausse de stress pour la population empruntant ces artères fréquemment.	-2
9) Est-ce qu'il y a un impact visuel (altération du paysage causée par le chantier et les infrastructures) ou risque de pollution lumineuse? Si oui, est-ce qu'il y a un effort pour maintenir l'aspect esthétique du paysage ou pour restaurer le site à la fin - ou pour amoindrir l'impact visuel ou amoindrir la pollution lumineuse?	L'aéroport est déjà en place et donc il y aura un faible impact visuel.	2
10) Y a-t-il un risque de bris des voies de circulation et d'interruption des services publics reliés aux travaux (réseau de gaz naturel, ligne de transport d'énergie ou de télécommunication)?	Il y a un risque d'interruption des services lors de la connexion du nouvel aérogare.	-1



<b>Mesures entreprises/gestion et encadrement</b>		
11) Est-ce que le promoteur est doté d'une <b>politique environnementale</b> ? Quels sont ses engagements?	Information non disponible	-2
12) Quels sont les <b>efforts et les investissements</b> alloués (combien, où, quand et comment) à la <b>protection et à la gestion de l'environnement</b> ?	Non	-2
13) Dans son évaluation environnementale, est-ce que le promoteur fait la démonstration que des efforts sont faits pour <b>réduire son incidence sur le réchauffement climatique</b> ? Y a-t-il un plan de mesures d'atténuation des émissions des gaz à effets de serre (GES) ainsi qu'un plan de suivi en fonction des différentes étapes du projet (construction, exploitation et fermeture)? Quels sont les efforts pour réduire la consommation d'énergie?	Information non disponible	-2
14) Est-ce que le promoteur a une <b>politique pour lutter contre les changements climatiques</b> ?	Information non disponible	-2
15) Est-ce que il y a des <b>mesures de protection de l'environnement</b> élaborées en partenariat avec les diverses parties intéressées et affectées?	Information à venir	-2

Conditions techniques et technologiques		Score spécifique
		5
Questions	Réponses	Valeur
<b>Connaissances du gisement (pour un projet minier) et de son environnement</b>		
1) Existe-t-il des savoir-faire à proximité pour réaliser les études de faisabilité du projet et pour l'exploiter (prestataires de services, bureau d'études, universités, etc.)?	Oui, l'aéroport accueille l'école nationale d'aérotechnique et il y a plusieurs pavillon universitaire dans la région.	1
2) Est-ce que le projet fait l'objet d'un projet connexe ou dépendant de celui-ci ? Est-ce qu'il y a un potentiel d'expansion du projet?	Oui, le promoteur prévoit le développement en plusieurs phases. De plus, ce projet dépend directement de la présence de la piste.	1
<b>Opérations et procédés</b>		
3) Quelles sont les caractéristiques et le portrait de l'utilisation qui en est fait?	Les utilisateurs actuels de l'aéroport pourront utiliser le nouvel aérogare. De plus, dans les phases futures, l'aérogare pourra être utilisé par des passagers pour des vols domestiques dans le reste du Canada et éventuellement vers des destinations vacances et soleil à l'international.	1
<b>Conception du projet (matériel technologique disponible, infrastructure, etc.).</b>		
4) Est-ce qu'il y a une confiance envers la technologie privilégiée?	Le bâtiment sera conforme à la réglementation du bâtiment ainsi qu'à la segmentation aéronautique.	2
5) Est-ce qu'il y a une reconnaissance de la capacité et de la compétence du promoteur quant à la technologie utilisée? Quel est le risque technique/lié à l'ingénierie (équilibre à trouver entre investissement et mécanisation)? Ex. : Investissement initial trop conséquent, retour sur investissement long et rentabilité faible pouvant être mis à mal par les fluctuations du marché. Y a-t-il différents scénarios techniques dans l'étude de faisabilité? Sur quels critères le promoteur a-t-il pris sa décision (maximisation de la sécurité et minimisation des impacts tout en gardant un modèle économique robuste)?	Plus ou moins, en fonction du fait qu'il est précisé qu'il y aura besoin du soutien du gouvernement afin que tout soit financièrement viable en phase 2.	1
<b>Faisabilité et pérennité du projet</b>		
6) Les résultats des études et des essais sont-ils fiables (laboratoire certifié, personnes qualifiées, procédures de contrôles, etc.)? Y a-t-il des incertitudes ou des facteurs de risque dans les conclusions des études pouvant compromettre la viabilité du projet?	Information non disponible.	-2
7) Est-ce qu'il y a une reconnaissance de la justification du projet dans son ensemble auprès de la communauté?	Mitigé mais principalement favorable.	1

Conditions socio-économiques		Score spécifique
		-1
Questions	Réponses	Valeur
<b>Financement</b>		
1) Quelles sont les <b>sources de financement</b> du projet (type de financement et investisseurs)?	Le projet aura besoin de soutien du fédéral puisqu'un aérogare ne peut être viable si il ne fourni que des vols régionaux.	-1
2) Est-ce que le <b>gouvernement possède des parts</b> dans le projet/entreprise? Si oui, est-ce que la <b>participation publique/privée</b> est limitée et équitable (balance des pouvoirs de décision)?	Non mais son aide financière sera nécessaire.	-1
3) Qui sont les <b>utilisateurs du produit</b> ?	Les utilisateurs actuels de l'aéroport auront accès à l'aérogare. Des vols régionaux permettront l'arrivée d'une nouvelle clientèle et dans la phase suivante des passagers internationaux.	1
<b>Retombées économiques</b>		
4) Quelles sont les <b>retombées économiques</b> ? (Création de la richesse [redevances, revenus fonciers, taxes et impôts] et occasions de partage de la richesse [ex. : prise de participation économique dans le projet], création d'emplois pendant la construction et l'exploitation, approvisionnements locaux et régionaux, développement économique régional.) Quelles sont-elles à <b>court terme et à long terme</b> (lorsque la mine fermera)? Quelles sont-elles au <b>niveau local, régional, national et fédéral</b> ? Quelle est la viabilité économique du projet (volume de production, rendement, coût de production, coût d'immobilisation, etc.)?	Un plus grand rayonnement pour la région et l'aéroport et la création de nouveaux emplois pour la région. A la fin du développement au delà de 1 milliard de dollars.	2
5) Combien d' <b>emplois</b> sont prévus pour la <b>population locale</b> ? Quel est le taux d'emplois visé pour les hommes et les femmes? Les allochtones et les autochtones (si applicable)? Et quelle sera la durée de ces emplois? Est-ce que des emplois seront conservés dans le plan de fermeture (ex. : possibilité de transfert de compétences vers d'autres secteurs dans la région sur le long terme)?	A la fin du développement de toute les phases, on estime à une plus value de 5000 emplois (C. Vaillancourt, Midi Conférence - Aéroport Montréal St Hubert : une vision d'avenir)	2
6) Quels sont les <b>coûts estimés d'implantation, d'exploitation et de fermeture</b> ?	Les coûts de l'infrastructure sont estimés entre 20 et 100 millions de dollars (entrevue).	-2
7) Est-ce qu'il y a un <b>risque de dépendance</b> des petites et moyennes entreprises (PME) locales envers le projet? Est-ce qu'il y a un potentiel de diversification de l'économie locale ou une possibilité de contribuer à sa diversification en tant qu'acteur économique?	Oui, le développement de lignes commerciales domestiques au travers le Canada et vers les destinations de vacances sera directement dépendant des infrastructures.	-1
8) Quelles sont les <b>conditions de travail</b> reliées au projet (syndicat, formation sur la culture autochtone, présence de facilitateurs linguistique, fly-in/fly-out, régime de retraite, historique du dossier CNESST de la compagnie, etc.)?	Information non disponible.	-1

Conditions politiques, réglementaires et de gouvernance		Score spécifique
		9
Questions	Réponses	Valeur
<b>Cadre administratif</b>		
1) Est-ce que le projet doit être soumis au <b>Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE)</b> ou à d'autres organismes d'évaluation environnementale (ex. : COMEX/COMEV)?	Non applicable	N/A
2) Quels sont les <b>encadrements législatifs</b> reliés au projet (normes, lois, règlements, directives, politiques)? Est-ce que le <b>cadre légal est clair, strict et appliqué</b> ?	Le cadre légal est claire, c'est la loi aéronautique qui prévaut.	2
3) Est-ce qu'il y a un <b>croisement de juridictions</b> (ex. : trafic maritime, croisement de compétences fédérales et provinciales) ou de <b>méthodologie</b> (ex. : Régie de l'énergie et BAPE)?	Non	2
4) Quel est le <b>contexte administratif</b> relié au projet (ex. : région administrative favorable ou non au développement industriel)?	La ville et le député Denis Trudel veulent s'assurer que le projet est en accord avec l'acceptabilité sociale.	-1
5) Quel est le <b>niveau de confiance</b> envers les <b>instances concernées</b> (autorités publiques, promoteurs, ministères, experts, etc.)?	Le niveau de confiance est bon concernant les experts et le ministère mais est plutôt faible envers le promoteur du projet.	-1
6) Est-ce qu'il y a des instruments efficaces de gestion des risques d'accident et/ou de gestion de crise (ex. : plan de mesures d'urgence aligné avec le plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile)?	Non disponible	-2
<b>Transparence et équité</b>		
7) Est-ce qu'il y a des <b>comités de surveillance et des outils d'aide à la décision</b> (instrument de suivi) mis en place (ex. : comité d'implantation et de suivi de l'entente sur les répercussions et avantages [ERA], comité de formation et d'emplois, comité environnement)? Est-ce que les différents comités (comité de suivi, comité de liaison, etc.) sont crédibles par rapport à leur planification, à leur constitution (représentativité et indépendance des membres de la communauté) et à leurs activités?	Il y a un comité de surveillance du bruit.	1
8) Est-ce que les comités font preuve de <b>transparence, d'ouverture et d'engagement</b> ? Quel est le niveau de transparence de la gestion de l'entreprise?	La participation citoyenne démontre que l'entreprise a un manque de communication selon les citoyens.	-1
9) Est-ce que le promoteur est doté d'un <b>code d'éthique</b> ?	Non disponible	-1
10) Embauche : est-ce que le promoteur a une <b>politique de diversité et d'inclusion</b> claire, communiquée et appliquée au sein de son organisation?	Non disponible	-1

11) Quel est le <b>niveau de participation citoyenne</b> dans la communauté (information, consultation, participation active)*?	Consultation	1
12) Est-ce que la <b>participation citoyenne est financée</b> et, si oui, par qui (ex. : comité de suivi financé par le promoteur)?	Dash-L finance la participation citoyenne	2
13) Est-ce qu'il y avait une <b>gestion diligente des opérations</b> dans les <b>projets antérieurs de la compagnie</b> ?	Non	2
14) Combien y a-t-il eu d' <b>incidents antérieurs</b> (litiges, contaminations, relations publiques, prises de bec lors de consultations publiques etc.) avec les communautés locales? Existe-t-il des informations de consultation et/ou de participation reliés à ces événements?	Information non disponible	2
15) Est-ce que le projet est en <b>adéquation avec les orientations du gouvernement</b> ?	Oui, le gouvernement a pour but de renforcer son réseau aéroportuaire.	2
16) <b>Incertitude politique</b> : est-ce qu'un changement de gouvernement pourrait perturber le bon déroulement du projet ou compromettre l'obtention des permis/autorisations à obtenir en vue de sa réalisation? (Se demander en quelle année sont prévues les prochaines élections provinciales et fédérales.)	Les infrastructures vont se faire sur le territoire de l'aéroport donc un changement de gouvernement aurait peu d'impact.	2
17) Quel est le <b>pouvoir d'influence des lobbies</b> par rapport au projet?	Non applicable	N/A

Conditions géographiques		Score spécifique
		-2
Questions	Réponses	Valeur
<b>Compatibilité du projet avec le milieu</b>		
1) À quelle distance des <b>zones urbanisées (et/ou des zones habitées)</b> se trouve le projet? Est-ce qu'il y a des <b>impacts sur la jouissance des riverains</b> (et/ou des impacts indirects sur d'autres résidents)?	La zone urbanisée est adjacente à l'aéroport. Certaines cours arrières donnent sur la clôture de l'aéroport.	-2
2) Est-ce que des riverains risquent d'être préoccupés par le <b>gain ou la perte de valeur de leur résidence</b> ou de leur terrain à cause de la présence du projet ? Si oui, est-ce qu'il est question de rachat de propriétés et, le cas échéant, sous quelles conditions (limites de temps, zone, terrains, lots, résidences, etc.)?	Oui et ça a déjà été discuté dans le passé mais cela n'est pas abordé dans cette participation citoyenne.	-1
3) Est-ce qu'il est question de <b>relocalisation ou d'expropriation</b> ? Est-ce qu'il y a un <b>processus de compensation</b> , etc. ?	Non cela n'est pas abordé.	-1
<b>Usage du territoire</b>		
4) Est-ce qu'il y a <b>présence d'activités récréatives</b> (sentiers, pêches, activités traditionnelles des maîtres de trappe, etc.), <b>communautaires ou économiques</b> (agriculture, tourisme, etc.) sur le <b>territoire visé</b> par le projet?	Non	1
5) Est-ce qu'il y a <b>compatibilité des activités</b> (actuelles ou potentielles) dans le secteur? Est-ce qu'il y a un <b>plan de cohabitation des activités</b> (ex. : zones réservées)?	Non	-2
6) Est-ce que le projet se trouve à proximité d'un <b>secteur ayant un potentiel archéologique</b> (ex. : cimetière autochtone)?	Information non disponible	N/A
7) Est-ce qu'il y a des <b>changements reliés au zonage</b> (industriel, agricole, villégiature)?	Non	2
8) Est-ce qu'il y a présence d' <b>accès routiers principaux</b> ? Est-ce qu'il y a présence d' <b>accès routiers secondaires</b> ?	Oui mais ils ne seront pas suffisants pour accueillir la future clientèle.	-1
9) Est-ce que le projet bénéficie d' <b>infrastructures déjà développées</b> (ex. : quartier industriel, accès routier à l'année, accès réseau électrique provincial)?	Oui, ce projet est en adéquation avec l'aéroport déjà en place.	1
10) Est-ce que le <b>développement d'infrastructures</b> reliées au projet (route, port, rails) pourrait <b>favoriser certaines communautés locales et/ou autochtones</b> (ex. : déviation de quelques kilomètres pour faciliter l'accès au village ou à la réserve)?	La révision et élargissement des routes autour de l'aéroport favoriserait la population locale ainsi que les utilisateurs de l'aéroport.	1

Conditions géographiques		Score spécifique
		2
Questions	Réponses	Valeur
1) Quels <b>articles</b> ou <b>publications</b> (ex. : Twitter, Facebook, YouTube, etc.) à propos du projet sont les plus partagés en ligne?	Communiqué de presse lors du lancement de la plateforme aux journaux locaux et régionaux. Publication hebdomadaire sur la page "YHU à l'écoute" ainsi que de la publicité sur Facebook.	1
2) Quelle est la <b>nature des interactions des acteurs</b> en ligne?	Elles sont de nature Informative.	-1
3) Quels sont les <b>liens entre les acteurs</b> en ligne (cartographie des réseaux)?	Les utilisateurs de l'aéroport ou citoyens de la ville.	1
4) Qui sont les <b>influenceurs</b> (acteurs les plus mentionnés et au nombre d'apparitions le plus élevé)?	La page Facebook était le plus gros influenceur mais n'est plus disponible.	1
5) Quelles sont les <b>principales problématiques soulevées</b> par les acteurs qui interagissent en ligne sur le projet?	Le manque d'acceptabilité sociale, le bruit, la santé, la surcharge du réseau routier, la cohérence, l'environnement.	-1
6) Est-ce que le <b>promoteur est présent et actif sur les réseaux sociaux</b> (ex. : modérateur prêt à répondre aux questions et aux inquiétudes de la population)?	Le promoteur est représenté par l'entreprise engagée pour réaliser la participation citoyenne qui est présente sur les réseaux sociaux.	1