Document generated on 10/12/2024 2:54 a.m.

VertigO
La revue électronique en sciences de l'environnement

Controverses entourant les projets d'infrastructures de transport dans la région de Montréal : quel rôle pour les experts ?

Kathryn Jastremski

Volume 13, Number 2, September 2013

Controverses environnementales : expertise et expertise de l'expertise

URI: https://id.erudit.org/iderudit/1026425ar

See table of contents

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal
Éditions en environnement VertigO

ISSN

1492-8442 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Jastremski, K. (2013). Controverses entourant les projets d'infrastructures de transport dans la région de Montréal : quel rôle pour les experts ? *VertigO*, *13*(2).

Article abstract

Scientific research related to the use of experts in decision making processes highlights the emergence of vast criticism, but what specifically are experts blamed for? Symptoms of the expertise crisis are varied and can be understood through broader questioning of the rational decision making paradigm which supposes that good science provided by experts leads to good decisions. As a response to this problem, many proposals for a new relationship between citizens, experts and politics have been made. However, these proposals are often based on pre-established definitions of the role of science and experts in decision making. Therefore, we suggest changing perspective by exploring stakeholders' perception of experts in the controversial highway 25 extension project in the region of Montreal. A lexicometric analysis of the different briefs provided by public hearing participants was undertaken in order to uncover participants' perception of appointed experts and of the impacts and issues related to the project. The project was presented by the Ministère des Transports du Québec in 2005 and public hearings were held by the Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. In this specific context, the expertise crisis appears to be a plea for more opened and democratic procedures as well as a more reflexive practice of science. These findings underline the need for a closer examination of the procedures that govern the use of experts in order to improve them.

Tous droits réservés © Université du Québec à Montréal et Éditions en environnement VertigO, 2013

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

Kathryn Jastremski

Controverses entourant les projets d'infrastructures de transport dans la région de Montréal : quel rôle pour les experts?

Introduction

1 Parler d'experts et d'expertise est une chose courante aujourd'hui. Que ce soit dans le domaine privé ou public, l'avis de l'expert a sans aucun doute sa place dans la prise de décision. Sa présence est manifeste dans le domaine de l'environnement où les scientifiques ont largement contribué à façonner les représentations de la nature (Theys et Kalaora, 1992). Un paradoxe fait toutefois surface. Alors que le recours aux experts s'est accru, ces derniers se trouvent également critiqués. Certains chercheurs évoquent même une crise de l'expertise (Lascoumes, 2002 ; Theys, 1996). En effet, plusieurs critiques sont dirigées envers les experts comme leur perte de crédibilité scientifique ou leur abus de pouvoir. La crise de l'expertise et les interrogations avec lesquelles les experts sont aux prises s'inscrivent dans le contexte plus général de la remise en cause de la planification rationnelle (Alexander, 1984) et du mythe de la rationalité des décisions publiques (Lascoumes, 2002). Selon cette dernière, l'action de gouverner requiert des savoirs spécialisés afin d'éclairer la prise de décision. Toutefois, l'apparition de nouveaux enjeux et risques, ayant une portée spatiale et temporelle plus grande, notamment dans le domaine de l'environnement, a rendu plus complexe la tâche des experts ainsi que la prise de décision en situation d'incertitude. De plus, les experts dans les processus décisionnels sont sortis de la recherche confinée (Callon et al., 2001) pour prendre part à la sphère politique et depuis quelque temps, en raison de l'ouverture des processus démocratiques, ils sont confrontés à la société civile (Beuret, 2006). La crise de l'expertise s'insère donc aussi dans une crise de la gouvernabilité ayant la tâche ardue de gérer les risques et la complexité tout en coordonnant un nombre accru d'acteurs aux points de vue souvent divergents (Theys, 2002).

2 Plusieurs reconfigurations des relations entre les experts, le politique et les citoyens sont proposées pour tenter de remédier à la crise de l'expertise. Ces modèles sont toutefois constitués selon des visions parfois aprioriques de ce que devrait être le rôle des experts en supposant que ces derniers ont une position hiérarchique supérieure aux simples citoyens omettant ainsi de considérer les enjeux de démocratisation de la science (Lidskog, 2008). La question a donc été retournée afin de s'attarder au point de vue des participants dans le cadre de procédure de prise de décision. Plus spécifiquement, cet article se penche sur les perceptions des participants par rapport aux experts mandatés dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement au Québec (PEEIE). Le cas à l'étude est la controverse du prolongement de l'autoroute 25 entre les villes de Laval et de Montréal, présenté devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2005 par le Ministère des Transports du Québec (MTQ).

3 Depuis quelques années dans la région de Montréal, plusieurs controverses concernant des projets d'infrastructure de transport ont émergé, signe de l'effritement de la décision rationnelle (Gauthier, 2005; Gauthier et al., 2002). D'ailleurs, l'importante médiatisation et les mobilisations significatives toujours en cours dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal démontrent que la situation n'est toujours pas résolue (Brière, 2013). Les controverses constituent un indice de l'incapacité des modes usuels à répondre à de nouveaux enjeux, ce qui illustre la pertinence d'étudier le rôle des experts dans ces situations. Ainsi, cet article a pour but d'explorer les perceptions des acteurs par rapport aux experts mandatés afin de mieux cerner la crise de l'expertise dans un contexte précis et par conséquent, de participer à la réflexion sur le rôle de l'expert et de la science dans la prise de décision.

4 Les résultats de cette recherche démontrent que malgré la présence de symptômes d'une crise scientifique, la controverse du projet de prolongement de l'autoroute 25 s'explique davantage par une crise de la décision publique. Même si le rôle de l'expert s'avère contesté, il appert que, selon les participants, l'expert est un acteur essentiel au débat public. Pour cette raison, un regard plus approfondi s'impose sur les procédures qui encadrent le recours aux experts en vue de leur changement.

Les experts dans la prise de décision en environnement

5 L'objectif de cette section est de faire ressortir les multiples facettes de l'expert et de l'expertise afin de cerner l'objet de la recherche. À travers un retour dans le passé, l'évolution de la pratique de l'expertise par son contenu, ses procédures et les acteurs qu'elle interpelle sera illustrée. Ensuite, les reproches formulés envers les experts seront explorés à travers les symptômes d'ordre scientifique et démocratique. C'est à la lumière de ces informations que les enjeux de l'expertise et le rôle des experts dans les processus de prise de décision seront soulevés à travers un regard sur l'évolution de la gestion de l'environnement au Québec.

Délimitation de l'expert et de l'expertise

6 Le terme expert est difficilement définissable, car il ne correspond pas toujours à un statut professionnel ou à un métier (Cadiou, 2006). Lors d'un colloque novateur portant sur l'expertise, Fritsch (1985 p.4) définit cette dernière comme étant une « situation problématique requérant un savoir de spécialiste qui se traduira par un avis donné à un mandant afin qu'il puisse prendre une décision ». Selon Joly (2007), l'objet de l'expertise est de transmettre un savoir et une légitimité acquis dans le domaine de la science pour fonder des décisions qui portent sur des questions discutées dans le champ politique. Quant à eux, Crozier et Friedberg (1977) envisagent l'expertise comme une des sources de pouvoir dans une organisation. Par conséquent, l'expertise se définit à travers le caractère relationnel du pouvoir et n'existe pas indépendamment de ses relations. Le pouvoir de l'expert provient du fait qu'il est le seul à posséder le savoir-faire, l'expérience liée au contexte et les connaissances pour résoudre des problèmes (Crozier et Friedberg, 1977).

7 La majorité des définitions de l'expert lie ce dernier à un mandant et à des procédures qui représentent des opportunités pour user de leurs ressources de savoir et d'expérience. Selon Restier-Melleray (1990), on ne peut s'intéresser aux experts impliqués dans des processus de prise de décision indépendamment de leur mandant et des procédures dans lesquelles ils inscrivent leurs actions. Le cadre institutionnel participe donc à la définition de la place et du pouvoir de l'expert.

8 On constate que l'expert est appelé à œuvrer à la fois dans la sphère du savoir et dans la sphère politique. Dans cette position, l'expert doit être assez distant de la décision politique pour assurer une certaine scientificité du savoir produit et une indépendance nécessaires à sa crédibilité. Toutefois, il doit être suffisamment rapproché du politique afin de bien saisir ses besoins et veiller à ce que le savoir produit soit opérationnalisable, se démarquant ainsi du savoir théorique produit par les intellectuels et les savants (Genard et Jacob, 2004).

9 Être un expert semble quelque chose qui n'est plus aussi exclusif qu'auparavant. Alors qu'auparavant la science évoluait en vase clos, la multiplication des lieux de production de savoir et d'acteurs éduqués aurait permis la co-évolution entre la science et la société (Lidskog, 2008). Dans le cas de la société de la connaissance, l'expert apparaît donc comme phénomène qui démontre les transformations des relations de savoir.

La prolifération de l'expert

10 La recherche d'efficacité et de rationalité dans la gestion scientifique de nos sociétés a entraîné une sollicitation des scientifiques dans la construction de l'action politique (Restier-Melleray, 1990). Selon Cadiou (2006), l'augmentation de l'importance accordée aux experts démontre l'évolution des représentations de l'action politique. L'action de gouverner implique désormais le recours à des points de vue fondés sur un savoir spécialisé (Cadiou, 2006). C'est ainsi que les experts sont introduits au cœur des décisions politiques, phénomène parfois nommé « scientifisation du politique » (Joly, 2007) où les savoirs des experts servent à éclairer

la décision. Le rôle de l'expert est celui d'un médiateur entre le monde de la science et de la politique, deux univers qui ont des valeurs très différentes (Theys et Kalaora, 1992).

11 Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, le recours aux experts s'est sensiblement accru dans les pays industrialisés (Delorme, 1989). En effet, les sphères d'interventions de l'État se sont multipliées, accroissant ainsi les usages de l'expertise. Cela s'accompagna d'une diversification du contenu des expertises. L'institutionnalisation progressive du recours aux experts se constate, entre autres, par l'apparition de plusieurs nouvelles procédures comme l'évaluation environnementale dès 1969 aux États-Unis et les études coûts-bénéfices.

12 Un des facteurs à l'origine de la montée de l'expertise est l'exacerbation des incertitudes et des risques (Cadiou, 2006). En effet, plusieurs auteurs expliquent le rôle prégnant des experts d'aujourd'hui en raison de la culture du risque et de la décision complexe (Fischer, 2000; Beck et al., 1994). Faisant face à des risques de très grande portée spatiale et temporelle et étant confrontés à des incertitudes scientifiques, les décideurs, selon le principe de précaution, doivent anticiper les conséquences de leurs choix. Pour cette raison, ils doivent partager les responsabilités (Peretti-Watel, 2000) et mettre en place des procédures d'évaluation et de gestion des risques. La notion de risque a aussi introduit un élément significatif de la problématique de l'expertise. Effectivement, les incertitudes et les irrésolutions scientifiques discordent avec l'idée de l'autorité indéniable des paroles d'experts (Granjou, 2004). En matière de procédures de prise de décision, selon Ravetz (1992), les procédures d'expertise traditionnelles ne peuvent plus suffire pour aborder ces questions complexes. Cette limite qui illustre le passage des experts « formels » (Roqueplo, 1992) aux experts contestables oriente plusieurs réflexions aux environs des années 1990. De plus, la critique du manque de transparence et l'émergence de la participation citoyenne ont entraîné une certaine ouverture des procédures d'expertise dont le cas de l'environnement est celui qui semble le plus y avoir participé.

La rencontre des experts et des citoyens dans le débat public

13 Au tournant des années 1990, la mobilisation de la société dans le domaine de l'environnement semble irréfutable (Theys, 2002; Eden, 1996). La tendance à plus d'implication citoyenne[1] est reconnue tant à l'échelle nationale qu'internationale (Dorcey et McDaniels, 2001). Elle a pris forme dès les années 1960 comme critique des effets de la modernisation et de la gestion des affaires communes (Barbier et Larrue, 2011) comme le témoigne la montée de mouvements urbains (Bacqué et Gauthier, 2011) et sociaux au Québec (Vaillancourt, 1992). Selon Bacqué et Gauthier (2011), le contexte d'émergence de la participation relié à l'urbanisme se comprend aussi, entre autres, à travers une critique postmoderne de la planification et une vision de la participation publique comme instrument de mise en place du développement durable. Conséquemment, on constate que les politiques en environnement ont laissé place à une vaste expérimentation de nouvelles formes de gouvernance ou de « démocratie environnementale » (Barbier et Larrue, 2011), telles que les approches participatives utilisées ou prônées de la négociation environnementale, la médiation, les jurys de citoyens et les conférences de consensus pour ne nommer qu'eux. Ces approches témoignent de mutations importantes notamment en ce qui a trait au nombre d'acteurs impliqués et aux responsabilités interpellées (Barbier et Larrue, 2011). Elles démontrent également l'intention de démocratiser les politiques en environnement et la volonté d'accorder une légitimité à l'implication citoyenne, ce qui entraîne un possible rapprochement entre les experts et les citoyens (Beuret, 2006).

14 Ces nouvelles arènes qui accueillent experts et citoyens ont modifié la conduite de l'expertise. On constate entre autres une politisation de l'expertise. Ainsi, les divers acteurs impliqués convoquent leur propre expertise afin de défendre leurs intérêts (Cadiou, 2006; Theys, 1996; Restier-Melleray, 1990). De cette façon, l'expertise n'est plus simplement un outil d'aide à la décision, mais aussi « un équipement de la société civile » (Trépos, 2002) qui nécessite par contre des procédures d'expertises comme espace pour se déployer.

15 À travers le temps, les différents groupes d'acteurs impliqués dans les divers débats ont développé une capacité croissante pour comprendre la langue des experts (Beuret, 2006) et ont appris à maîtriser les règles encadrant les mécanismes de participation. L'expert qui était

autrefois inaccessible, tant par son savoir que par sa position, doit dorénavant expliquer et justifier son point de vue aux participants (Beuret, 2006). L'expert sacralisé devient donc accessible aux profanes, mais surtout il devient critiquable. L'expert est désormais un objet du débat.

L'expert remis en question

16 La crise de l'expertise semble généralisée. Les sources de cette crise sont multiples de même que les symptômes qui la rendent apparentent. Étant en relation avec le milieu scientifique, politique et depuis l'ouverture des procédures d'expertise, celui de la société civile, l'expert autrefois protégé par les institutions (Beuret, 2006) est aujourd'hui la cible de plusieurs plaintes à son égard. À travers la littérature, les critiques semblent prendre deux postures. La première dévoile la « scientifisation du politique » (Joly, 2007) et l'autre démontre la « politisation de la science » (Lidskog et Sundqvist, 2002). La crise de l'expertise peut donc se comprendre à travers des difficultés d'ordre scientifique et démocratique.

Des difficultés scientifiques

17 À travers la littérature, on retrouve plusieurs raisons qui expliquent et justifient les difficultés d'ordre scientifique que rencontrent les experts.

Manque de connaissances et incertitudes

18 La difficulté des experts à fournir des réponses aux questions qui leur sont posées s'explique en partie, dans le domaine de l'environnement, par un manque de connaissance. En effet, l'écologie est une science nouvelle (Morin, 1992) qui est encore en train de former ses pratiques et ses concepts. De plus, les connaissances mobilisées par cette dernière sont de nature transcientifique, c'est-à-dire qu'elles émanent de questions que la science contribue à poser sans nécessairement être en mesure de les résoudre (Turcotte, 1997). Le domaine de l'environnement demande aussi des compétences variées qui débordent des limites disciplinaires rigides (Morin, 1992).

19 D'autre part, en citant l'exemple de Francesco Di Castri, qui compare le savoir à une sphère, Theys et Kalaora (1992, p. 28) expliquent que « plus le volume de connaissances augmente, plus la surface de contact avec l'inconnu s'agrandit et plus les moyens à mobiliser pour diminuer ces incertitudes deviennent hors de portée ». Paradoxalement, l'augmentation de savoir ne fait que mettre en valeur plus de zones inconnues. Face aux inhérentes possibilités de surprise aux conséquences dévastatrices, les notions de précaution ainsi que de résilience des communautés et des écosystèmes sur lesquels dépendent ces dernières prennent toutes leur importance.

Nature des risques encourus

20 Les risques environnementaux encourus aujourd'hui ont une portée spatiale et temporelle beaucoup plus grande qu'auparavant. Par exemple, le concept de développement durable prône d'envisager les générations futures et le réchauffement climatique démontre l'ouverture de la considération des impacts au-delà du local. C'est la survie même de l'espèce humaine qui est mise en cause ce qui crée un sentiment d'urgence d'agir.

21 Plusieurs auteurs font d'ailleurs référence à la notion de société du risque élaborée par Beck pour démontrer ces changements dans la nature des risques, mais aussi dans notre façon de les aborder (Fischer, 2000; Peretti-Watel, 2000; Szerszynski et al., 1996). Alors que la société industrielle se caractérisait par une division en classes sociales et par la répartition des biens, la société du risque serait plutôt basée sur la distribution des dangers qui peuvent désormais être imperceptibles et diffus (Beck, 2003). Les risques sont répartis sans frontières, indépendamment des classes sociales et peuvent se déployer dans le temps, affectant ainsi notre descendance éventuelle. Ces nouveaux risques globaux impalpables aux plausibles conséquences désastreuses vont au-delà de la définition traditionnelle du risque comme probabilité calculée entre la gravité et l'occurrence d'un événement (Granjou, 2004).

Conditions de la conduite de l'expertise

22 Collins et Evans (2007 p.1) expliquent la difficulté des experts à fournir des réponses par l'affirmation suivante : « Science, if it can deliver the truth, cannot deliver it at the speed of politics ». Gardant un point de vue positiviste, selon ces auteurs, plus de temps permettraient aux experts d'accomplir avec succès leur tâche. Toutefois, la nécessité de prendre des décisions immédiates en raison du sentiment d'urgence transforme la science et le rôle de l'expert utilisés dans les décisions publiques (Ravetz, 1992). Roqueplo (1997) mentionne également que dans les situations d'expertise, c'est-à-dire, lorsque des scientifiques sont amenés à fournir des connaissances pour éclairer une décision, ce ne sont pas eux qui posent les questions.

L'objectivité

23 Outre l'incapacité des scientifiques à fournir des réponses aux questions qui leur sont posées, plusieurs critiques sont dirigées envers l'objectivité scientifique des experts, c'est-à-dire la neutralité de leurs propos au nom de la vérité scientifique. Au-delà de la scientificité de la norme, celle-ci doit être socialement acceptable et opérationnalisable.

24 Selon Roqueplo (1997), la connaissance qui émane de l'expertise n'aurait pas le même statut que les connaissances scientifiques. Comme l'exprime Roqueplo (1997 p.20) « l'expertise scientifique transgresse inéluctablement les limites du savoir scientifique sur lequel elle se fonde ». D'un point de vue positiviste, Roqueplo (1997) justifie cet appel à la subjectivité des experts non pas parce qu'ils sont incapables d'y répondre en utilisant la science, mais bien en raison de la difficulté de cette dernière à le faire dans les conditions demandées.

25 D'un autre côté, les post-positivistes envisagent les difficultés rencontrées par les experts comme un indice de l'apparition d'un nouveau type de science. Selon Ravetz (1992) la validité de la connaissance produite en laboratoire s'acquiert aux dépens de son utilité pratique. C'est ainsi qu'à travers ce qu'il nomme la science post-normale, il prône une ouverture vers le savoir local et l'inclusion d'acteurs concernés de toutes provenances. Dans ces circonstances, le rôle de l'expert n'est plus de produire des faits, mais plutôt de fournir des témoignages (Lidskog, 2008). Ce sont les prétentions qui soutiennent et organisent les faits qui prennent de l'importance (Fischer, 2000). On ne parle plus de vérité, mais de savoir accepté. Alors que les positivistes perçoivent les contre-expertises, c'est-à-dire l'utilisation des mêmes données et pratiques (Trépos, 1996), comme un moyen d'endurcir la science produite, Hannigan (1995) l'appréhende comme une utilisation de faits par d'autres experts offrant une construction sociale plus adéquate des preuves amassées.

26 L'objectivité de l'expert a aussi été questionnée en raison de sa relation avec son mandant. Que ce soit le financement des études ou simplement la nécessité des experts à remplir leurs mandats afin de s'assurer d'en avoir d'autres, il semble y avoir une certaine méfiance envers l'indépendance des experts.

27 Les incertitudes ne seraient pas toujours de nature scientifique (Callon et al., 2001). Selon Lepage (1999), les controverses environnementales seraient plus culturelles que scientifiques, car l'idée d'un risque est élaborée à travers l'ancrage dans le tissu social et politique. Ainsi, les reproches envers les experts ne sont pas uniquement dirigés envers leur pratique scientifique.

Des difficultés démocratiques

28 De par sa prolifération et par la place qu'on lui réserve, l'expert est devenu un mode de pouvoir contemporain. C'est justement son intervention abusive et son pouvoir excessif qui sont contestés. L'accroissement du recours aux experts lors de la prise de décision aurait eu comme conséquence de déséquilibrer la relation entre les citoyens, les experts et le politique. Selon Callon et al. (2001), les citoyens sont confrontés à une double délégation; le pouvoir attribué aux élus par la démocratie représentative et le pouvoir donné aux scientifiques, laissant ainsi peu de place aux citoyens. S'il y a eu une augmentation significative des pouvoirs démocratiques des citoyens dans le siècle dernier, il y a aussi eu paradoxalement une augmentation des agences gouvernementales dirigées par des expertises techniques qui orientent les décisions (Fischer, 2000). Ainsi, la crise de l'expertise serait davantage un appel d'ouverture à d'autres acteurs et à leurs connaissances dans les processus démocratiques, d'autant plus que la science semble avoir perdu sa crédibilité.

29 Les études qui ont une vision dogmatique de la science illustrent l'incapacité des citoyens de comprendre des énoncés scientifiques ainsi que l'irrationalité de leurs propos. La science ainsi sacralisée comme savoir supérieur aurait creusé un fossé entre les profanes et les experts. La littérature sur la gestion du risque démontre que pour remédier à cette situation, une meilleure communication scientifique et plus d'informations sont nécessaires afin d'éduquer les citoyens (Lidskog, 2008; Fischer, 2000; Tesh, 1999).

30 Toutefois, plusieurs études qui portent sur la perception des risques ont tenté de démystifier l'irrationalité apparente des citoyens. Contrairement aux scientifiques, les citoyens ne questionnent pas uniquement les données scientifiques. Ils font appel à une rationalité plus étendue faisant entrer en jeu leurs valeurs (Fischer, 2004). Ils considèrent la fiabilité du promoteur et les faits historiques ont une importance significative (Peretti-Watel, 2000). Par ailleurs, plusieurs auteurs démontrent la contribution positive de profanes dans des situations complexes (Fischer, 2004; Callon et al., 2001).

31 Comme le mentionne Lepage (1999) par rapport aux audiences publiques du méga-projet hydroélectrique de Grande-Baleine, la participation est large et variée. Toutefois, il en est autrement pour ce qui est de la recherche d'harmonisation entre les diverses rationalités, car les procédures supposent et opposent une opinion publique anonyme à des avis d'experts neutres (Lepage, 1999). Même si les contre-expertises permettent de débattre de faits techniques et scientifiques, elles ne remettent que très rarement en question l'autorité et les méthodes sur lesquelles elles se fondent (Richardson et al., 1993).

L'expert dans la gestion de l'environnement au Québec

32 C'est lors de la Révolution tranquille qu'on assiste à la bureaucratisation de l'administration publique et à l'émergence du pouvoir technocratique (Delorme, 1989). L'expert comme outil de décision devient désormais un élément indispensable au gouvernement québécois.

33 Parmi les facteurs de la montée de l'expertise au Québec, on note l'intensification des interventions de l'État dans la vie collective, la tendance à la centralisation des services jadis administrés au niveau local ainsi que la complexité et le nombre croissant des problèmes soumis au gouvernement. Par conséquent, l'administration publique s'est considérablement transformée à cette époque. Toutefois, plusieurs citoyens ont rapidement dénoncé le caractère technocratique des changements instaurés. Pour cette raison, Hamel et Jouve (2006) évoquent un renversement de l'étatisation de la société entamée dans les années 1960 vers une *sociétisation* de l'État dans les années 1970.

34 Le contexte de l'apparition des experts dans l'appareil politico-administratif québécois et de l'émergence de la participation publique dans les processus de prise de décision représente également la toile de fond dans laquelle les préoccupations en environnement ont été prises en charge.

La gestion de l'environnement au Québec

35 Les préoccupations environnementales prennent de l'importance au Québec vers le début des années 1970, parallèlement aux événements à caractère international tel que la première conférence des Nations Unies portant sur l'environnement qui a eu lieu à Stockholm en 1972. Désormais, des reproches sont formulés quant aux conséquences du progrès scientifique et technique sur l'environnement.

36 C'est en 1972 que le gouvernement du Québec adopte la loi sur la qualité de l'environnement (LQE). Cette dernière met en place deux mécanismes fondamentaux du cadre législatif de la protection de l'environnement, soit l'interdiction de polluer et la nécessité de l'obtention d'un certificat d'autorisation avant d'entreprendre tout projet susceptible d'avoir des effets sur la qualité de l'environnement (Baril, 2006). Enfin, en 1978, un chapitre sur l'évaluation environnementale, une procédure qui a comme objectif d'évaluer les impacts de certains projets sur la qualité de l'environnement, est introduit à la loi modifiant la loi sur la qualité de l'environnement. Toutefois, ce n'est qu'en 1980 que le règlement est adopté. L'évaluation environnementale comporte également un volet de consultation de la population organisé par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) qui avait pour but d'instituer un droit à la participation des citoyens (Gauthier et Simard, 2011).

37 Suite aux modifications de la LQE en 1978, une plus grande place aux citoyens est octroyée, car l'environnement est reconnu comme un droit pour tous (Lepage et Simard, 2004). La province se dote ainsi du BAPE, un « organisme voué à l'information et à la consultation publique sur des projets susceptibles d'avoir un impact majeur sur l'environnement ou sur toute autre question relative à la qualité de l'environnement » (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2008). Dans la tendance à la démocratisation des processus décisionnels et à la montée du droit de savoir, le BAPE a le rôle d'enquêter sur les projets et d'informer la population.

38 Le BAPE est un organisme indépendant, car il nomme lui-même les membres des commissions chargées d'enquêter sur les projets (Baril, 2006). Cependant, il est un organisme essentiellement consultatif donc, non décisionnel. La procédure du BAPE est divisée en deux parties: la période d'information et les audiences publiques. C'est lors de la séance d'information, orchestrée par le BAPE, que les citoyens rencontrent pour la première fois le promoteur et les experts qui ont produit l'étude d'impact. Cette période est très importante pour les citoyens, car s'ils trouvent des faiblesses dans l'étude d'impact, c'est à ce moment qu'ils peuvent forcer le promoteur à reconnaître les failles de son projet (Corriveau et Foucault, 1990).

39 Après plus de 25 ans d'existence, peu de changements ont été constatés au BAPE et ce, malgré l'évolution de l'action publique et des représentations de l'action collective en matière d'environnement au Québec (Lepage et al., 2003). Toutefois, l'étude de Gauthier et Simard (2011) souligne, entre autres, l'apparition de nouvelles procédures (médiation, enquêtes génériques et soutien aux MRC pour des projets éoliens), un élargissement substantif avec l'émergence du concept de développement durable ainsi que des changements chez les acteurs impliqués comme des apprentissages organisationnels de la part des promoteurs quant aux débats publics de même que des oppositions de plus en plus structurées. Malgré toutes les qualités de l'évaluation environnementale, cette procédure n'est toutefois pas absente de nombreuses critiques. C'est à travers ces dernières que l'on peut percevoir les enjeux de l'expertise, de la participation publique, mais surtout les limites du modèle rationnel duquel elle est issue.

40 Au niveau technique, la validité scientifique des études d'impacts est parfois remise en question (Douglas, 1990). En effet, l'étude d'impact demande de prévoir les effets possibles avec les informations disponibles alors que ces dernières ne sont évidemment jamais suffisantes. Essayer d'anticiper les incidences d'un projet sur une échelle spatiale et temporelle étendue est une tâche ardue, notamment en raison de la présence d'incertitudes. D'ailleurs, la mise en place des procédures d'évaluation des impacts environnementaux avant que les fondements scientifiques aient été déterminés a engendré un certain malaise dans la communauté scientifique (Beanlands et Duinker, 1983). Le manque de qualification des experts dans les évaluations environnementales a aussi été rapporté (Douglas, 1990).

41 Au Québec, plusieurs études ont été menées dans le but d'améliorer la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement au Québec (PEEIE). Par exemple, le rapport Lacoste, publié en décembre 1988, avait pour but de réviser la PEEIE suite à de nombreuses critiques. Deux des dix thèmes des recommandations concernaient, entre autres, les aspects scientifiques et techniques, soit d'allègement des études d'impact afin de les rendre plus pertinentes et le développement d'outils techniques pour la préparation des études (Lacoste, 1988). On constate ainsi le difficile équilibre entre la qualité et la quantité que les experts doivent gérer et auquel la population est soumise. Toutefois, comme le remarquent Beanlands et Duinker (1983), les bonnes pratiques scientifiques ne mènent pas nécessairement à de bonnes solutions ou décisions.

42 Au niveau de la participation publique et du processus consultatif, les consultations du BAPE arrivent trop tard dans le processus décisionnel (Beauchamp, 2006; Gariepy, 1991). Cela a comme effet d'entraîner une antagonisation des acteurs, ces derniers ne voyant pas d'autre choix que de s'opposer aux projets. Selon Côté et Waaub (2000), le processus séquentiel, où les audiences sont réalisées à la fin et selon une procédure différente de l'étude d'impact, participe à faire prévaloir une approche technocratique à la décision. Dans cette dernière, la rationalité

des experts qui ont réalisé l'étude d'impact tend à s'opposer à celle du public et crée un climat de conflit (Côté et Waaub, 2000).

43 Selon Lepage (1999), les procédures et les règles des audiences publiques présument une opinion publique et anonyme qui s'oppose à des experts neutres, ce qui évacue les intérêts portés par chacun des acteurs. De plus, comme le souligne Baril (2006), les experts des promoteurs n'ont pas limite de temps pour produire leur étude d'impact. Seule la période où le public est impliqué est contrainte par un délai.

44 Une autre limite du BAPE est que le processus d'enquête, à l'exception des audiences génériques, s'attarde aux projets alors que plusieurs enjeux débattus dépassent largement ce dernier. Ce confinement à l'échelle du projet soulève des enjeux de cohérence de l'action publique et pose un réel défi à la mise en œuvre du développement durable (Gauthier et Simard, 2011).

Méthodologie

45 L'objectif de cette recherche est de comprendre la crise de l'expertise selon le point de vue des participants afin de contribuer à la réflexion sur le rôle de l'expert et de la science dans la prise de décision en environnement. Afin de répondre à cet objectif, une analyse lexicométrique du contenu des mémoires déposés par les participants aux audiences publiques du projet de prolongement de l'autoroute 25 a été réalisée. Cette analyse s'est fait à l'aide du logiciel Lexico 3 (Fleury et al., 2001).

46 Lebart et Salem (1988 p.183) définissent la lexicométrie comme un « ensemble de méthodes permettant d'opérer des réorganisations formelles de la séquence textuelle et des analyses statistiques portant sur un vocabulaire d'un corpus de textes ». Selon eux, ces méthodes permettent aux chercheurs d'aborder toute la richesse des réponses ouvertes comme les mémoires produits lors d'audiences publiques. L'analyse lexicométrique nous permet d'avoir un regard différent sur l'ensemble des documents à l'étude (le corpus), car il n'est pas contraint à la séquence d'apparition des mots dans le corpus. Ainsi, le chercheur peut, à l'aide de balises comme les auteurs ou les groupes sociopolitiques, réaménager le corpus en différentes partitions ou sous-corpus afin de les comparer. De plus, la lexicométrie comporte, entre autres, les avantages de permettre de manier un nombre important de variables, l'exhaustivité au-delà de la capacité humaine ainsi que la précision des mesures effectuées (Polo de Beaulieu, 1987). L'analyse lexicométrique permet de naviguer plus efficacement à travers une quantité importante d'informations textuelles comme c'est le cas pour cette controverse à l'étude qui a fait couler beaucoup d'encre.

47 Afin de dresser un tableau sociopolitique des acteurs impliqués dans cette controverse, la typologie d'acteurs élaborée par Gauthier et al. (2002) a été utilisée. Cette typologie d'acteurs comprend sept catégories de participants : les individus, les administrations publiques, les groupes d'intérêts, les groupes *causes*, les experts/chercheurs/citoyens-experts, les partis politiques ainsi que les entreprises. Cependant, la typologie a été légèrement modifiée par la dissociation des citoyens-experts des experts/chercheurs afin de mieux mettre en valeur, s'il y a lieu, les différences entre ces acteurs.

48 Parmi les 98 mémoires déposés, deux n'ont pas été analysés, car ils ont été présentés sous forme de diaporama contenant très peu de texte. Toutefois, les auteurs de ces deux mémoires ont pu être classifiés.

49 Des méthodes quantitatives et qualitatives ont été utilisées afin d'étudier le corpus[2]. À l'aide du repérage des contextes entourant les concordances des mots comme impact et experts, nous avons pu cerner la perception des participants quant aux effets du projet et les principales critiques formulées à l'égard des experts dans la controverse à l'étude. Suite à ce regard sur les propos des groupes d'acteurs, nous avons fait appel à des méthodes statistiques afin de constater les convergences et les divergences entre ces derniers. Une analyse factorielle nous a permis d'avoir une représentation graphique du rapprochement et de éloignement entre les propos des types d'acteurs. Une analyse des spécificités positives et négatives, c'est-à-dire les mots qui sont sous ou sur-utilisés par les groupes d'acteurs, a aussi été menée afin de constater les thèmes communs et spécifiques à chacun des groupes. De plus, en enchaînement

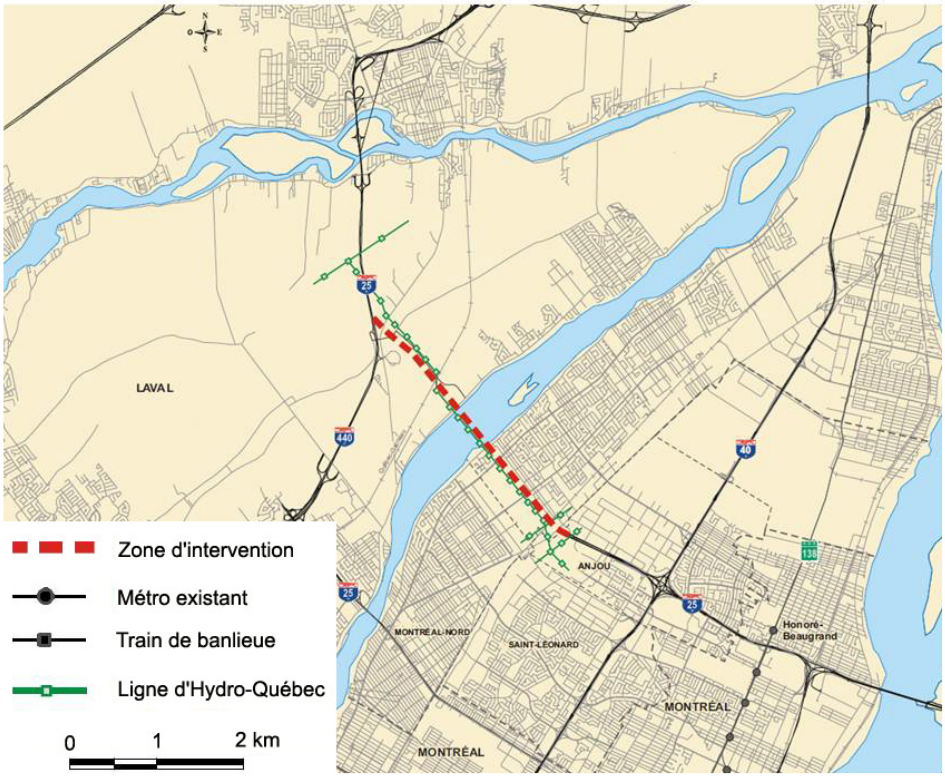
de la lecture des résultats statistiques, un retour au corpus a été effectué afin de vérifier les ambigüités (Polo de Beaulieu, 1987).

50 Enfin, une analyse documentaire a aussi été menée afin d'ancrer le projet à l'étude dans son contexte. Des publications gouvernementales du MTQ et des articles de journaux portant sur ce dernier ainsi que sur la controverse du prolongement de l'autoroute 25 ont été examinées. Cette exploration s'est faite dans deux principaux journaux montréalais, La Presse et Le Devoir, entre les années 1970 à 2010.

La controverse du projet de prolongement de l'autoroute 25

51 Le projet de prolongement de l'autoroute 25, proposé par le MTQ, consiste à poursuivre le tracé de l'autoroute 25, située dans l'est de Montréal, jusqu'à l'autoroute 440 à Laval. Ce projet qui s'étend sur environ 7,2 kilomètres nécessite la construction d'un pont enjambant la rivière des Prairies. La figure 1 illustre la localisation du projet.

Figure 1. La localisation du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'île Jésus (Laval) et l'île de Montréal



Source : Ministère des Transports du Québec, 2001

52 Une des justifications du projet selon le MTQ est la complétion du tracé de l'autoroute 25 selon sa planification initiale, datant des années 1960, afin d'assurer la continuité du réseau routier (ministère des Transports du Québec, 2001). En effet, suite à la planification du projet, le gouvernement a fait l'acquisition de la future emprise de l'autoroute dès 1974 (Noël, 1992a). Le MTQ défend également son projet en énonçant qu'il améliorera la mobilité des personnes et des marchandises puisqu'il soulagera les autres ponts du problème de congestion, en plus de soutenir le développement économique de l'est de l'agglomération (ministère des Transports du Québec, 2001). Une des particularités de ce projet est qu'il est réalisé selon une entente de partenariat public-privé (PPP). Conséquemment, le pont ouvert à la circulation depuis le mois de mai 2011 comprend un péage afin d'assurer sa rentabilité aux promoteurs du projet.

53 L'historique du projet nous permet de constater que la polarisation des positions et la politisation du projet existent depuis sa planification initiale dans les années 1960. Le projet a suscité une « levée de boucliers » (Perreault, 2005) de la part des groupes environnementaux, de même que d'importantes confrontations entre la Ville de Montréal et les municipalités de la couronne nord. Entre autres, les écologistes prônaient un accroissement des infrastructures

de transport en commun plutôt que la construction d'autoroutes qui, selon eux, privilégient l'utilisation de l'automobile et par conséquent, provoquent une augmentation des gaz à effet de serre.

54 Outre les visions divergentes par rapport aux transports et au développement futur de la région métropolitaine, ainsi que les perceptions dissemblables des impacts du projet, la controverse du projet de prolongement de l'autoroute 25 a porté sur de nombreux enjeux procéduraux. D'une part, les consultations publiques menées par le BAPE ont été vivement contestées. Premièrement, le projet du MTQ a été suspendu à l'hiver 2003 en raison d'un manque d'information trop significatif. Deuxièmement, les répercussions de la procédure de PPP sur les audiences publiques ont été dénoncées par plusieurs participants. Entre autres, ceux-ci ont reproché le fait que l'étude d'impact n'ait été que partielle, ce qui a aussi été souligné par le président de la commission du BAPE (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2005). Selon certains participants aux consultations du projet, les informations manquantes représentent un recul démocratique en matière de protection de l'environnement, car ni le promoteur du projet, ni les détails spécifiques liés à la construction ne sont connus au moment des audiences.

55 Enfin, malgré le fait que le BAPE ait mentionné dans son rapport déposé en novembre 2005 que le prolongement de l'autoroute 25 ne semblait pas être un projet prioritaire et que l'étude d'impact a été allégée (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2005), le gouvernement provincial a donné le feu vert à sa construction en décembre 2005. La controverse n'a toutefois pas cessé à cet instant. Suite aux audiences publiques, la Ville de Montréal a refusé de modifier son plan d'urbanisme obligeant ainsi le gouvernement à prendre des mesures exceptionnelles pour procéder aux changements. De plus, des groupes environnementaux, appuyés par le syndicat des ingénieurs en transport du gouvernement, ont remis en cause devant la Cour Suprême la légalité de l'étude d'impact et par conséquent, celle des audiences publiques dans leur ensemble pour les raisons évoquées précédemment. La Cour a cependant tranché en faveur du gouvernement provincial.

Les participants aux audiences publiques

56 Le tableau 1 dresse le portrait sociopolitique des participants selon la typologie d'acteurs élaborée par Gauthier et al. (2002).

Tableau 1. La répartition des participants aux audiences publiques du projet de prolongement de l'autoroute 25 selon la typologie d'acteurs employée

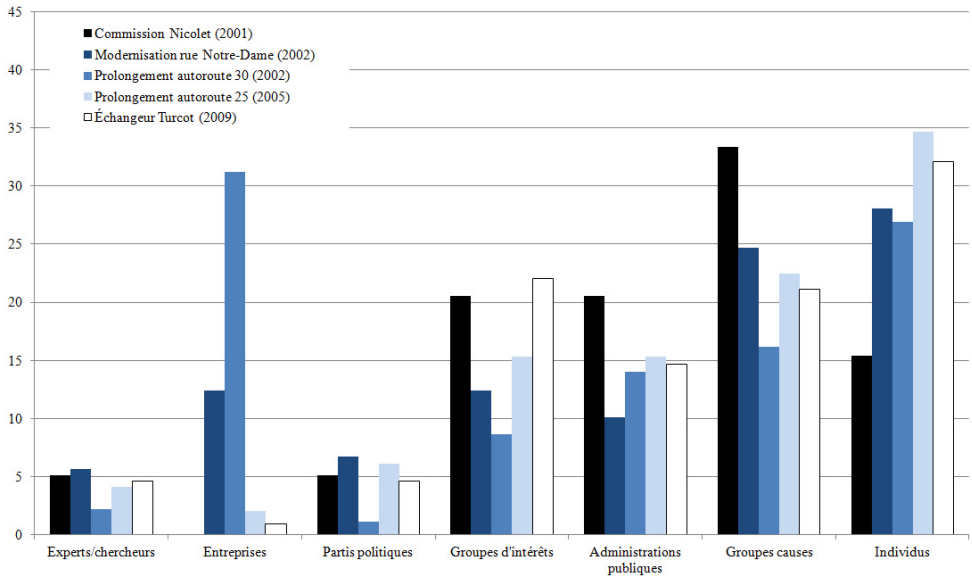
Types d'acteurs	N	%
Individus	29	30%
Groupes causes	22	22%
Administrations publiques	15	15%
Groupes d'intérêts	15	15%
Partis politiques	6	6%
Citoyens-experts	5	5%
Experts/chercheurs	4	4%
Entreprises	2	2%
Total	**98**	**99%**

57 En observant le tableau 1, on constate que ce sont les personnes de la catégorie individus qui ont déposé le plus grand nombre de mémoire. Ces personnes sont réparties environ à parts égales entre les territoires lavallois et montréalais. Environ un tiers des gens de la catégorie individus mentionnent qu'ils résident dans les secteurs de l'est de Laval ou de Montréal et par conséquent, sont plus directement touchés par le projet. Les groupes causes constituent la deuxième catégorie à avoir déposé le plus grand nombre de mémoire. On y retrouve des groupes environnementaux qui agissent à l'échelle provinciale comme Vélo-Québec et Équiterre, mais aussi Greenpeace qui agit à l'échelle internationale. Cette catégorie rassemble également plusieurs groupes dont l'action est concentrée dans l'est de Montréal. Ensuite, les administrations publiques et les groupes d'intérêts ont chacun déposé 15 mémoires. Parmi

les administrations publiques, six représentent le territoire montréalais, dont quatre plus spécifiquement l'est de Montréal, cinq défendent les intérêts de la Ville de Laval et quatre, ceux de la couronne nord-est de la région de Montréal. Certains groupes expriment aussi des intérêts à l'échelle métropolitaine. Six mémoires font partie de la catégorie des partis politiques. Un seul parti politique de Montréal a déposé un mémoire. Parmi les experts/chercheurs, on remarque la présence de groupes de recherche de l'Université du Québec à Montréal (UQAM) et de l'Université de Montréal. La catégorie qui s'est le moins mobilisée lors des audiences publiques du projet de prolongement de l'autoroute 25 est celle des entreprises. En effet, seulement deux entreprises ont déposé un mémoire. La valorisation de leurs intérêts s'est plutôt articulée par la participation de nombreuses chambres de commerce et d'industrie ainsi que d'administrations publiques vouées au développement économique.

58 Récemment dans la région de Montréal, plusieurs controverses concernant des projets d'infrastructures de transport ont émergé, signe de l'érosion de la décision rationnelle (Gauthier, 2005; Gauthier et al., 2002) et de la persistance des enjeux à travers le temps. La figure 2 illustre la répartition des participants dans ces diverses controverses selon la typologie utilisée. De plus, un regard plus approfondi sur les participants nous permet de constater que plusieurs d'entre eux (17) se sont mobilisés lors de consultations publiques relatives à des projets de transport dans la région de Montréal antérieurement aux audiences du projet de prolongement de l'autoroute 25. Cela signifie que près d'un cinquième des acteurs qui ont déposé un mémoire dans le cadre des consultations du projet de prolongement de l'autoroute 25 avait déjà une expérience de participation en matière de projet de transport. La récurrence de ces acteurs corrobore avec le constat de Gariépy (1991) ainsi que Gauthier et Simard (2011) sur l'acquisition de connaissances quant à l'expertise environnementale et les pratiques de participation publique. D'ailleurs, ces acteurs utilisent des connaissances sur les autres projets pour justifier leur position. On constate que la catégorie des groupes causes est celle qui s'implique le plus à travers les différentes consultations.

Figure 2. Pourcentage des participants aux audiences publiques selon la typologie utilisée pour différents projets de transports dans la région de Montréal



Analyse lexicométrique des mémoires

59 Cette section présente les résultats des différentes méthodes d'analyse lexicométrique appliquées au corpus dans le but de caractériser le discours, la perception des impacts du projet et les principales critiques formulées à l'égard des experts selon la typologie d'acteurs utilisée.

60 Selon l'analyse des spécificités négatives et positives, c'est-à-dire les mots qui sont sous ou sur-utilisés selon la typologie d'acteurs, les principaux thèmes abordés par les administrations publiques portent sur l'économie. On remarque aussi une certaine similitude entre les

propos des administrations publiques et ceux des groupes d'intérêts. Les mots *entreprises* et *économique* sont aussi récurrents pour ce groupe de participants de même que l'échelle métropolitaine. On note également un vocabulaire relatif à la planification territoriale pour les administrations publiques.

61 Les partis politiques sont plutôt soucieux des questions de coûts et de financement du projet. De plus, leur engagement au protocole de Kyoto afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre est souvent mentionné. Comme pour les experts/chercheurs et les groupes causes, le thème des transports en commun (ou transports collectifs) apparaît dans les spécificités positives.

62 On retrouve chez les citoyens-experts, et de façon plus marquée chez les experts/chercheurs, la présence de concepts et de valeurs environnementales. Par exemple, une des spécificités positives des citoyens-experts est le concept d'empreinte écologique alors que les experts/chercheurs font référence au développement durable et aux valeurs de responsabilité sociale et d'intégrité.

63 Quant aux individus et aux entreprises, leurs propos semblent se croiser, car ils mentionnent les impacts directs du projet comme la pollution, le bruit et la poussière. Pour les entreprises, cela s'explique par le fait qu'une d'entre elles prévoit construire un développement immobilier près du futur pont et par conséquent, s'inquiète de la qualité de vie des futurs acheteurs.

64 Les résultats de l'analyse de concordance reliés aux impacts du projet permettent de constater l'hétérogénéité des effets soulevés par les participants. De manière générale, les participants relèvent les conséquences du projet selon les intérêts qu'ils défendent. Ainsi, les groupes d'intérêts de nature économique mentionnent les bienfaits du projet sur le développement alors que les groupes environnementaux s'attardent aux répercussions environnementales. De leur côté, les citoyens s'inquiètent de leur qualité de vie et les experts/chercheurs ainsi que les citoyens-experts tentent de redéfinir la problématique des transports.

65 En outre, les impacts du projet qui sont identifiés par les participants semblent, dans la majorité des situations, variés selon l'échelle de leurs actions d'où ils tirent également leur légitimité. De cette façon, un résident de l'est de Montréal évoquera habituellement les impacts directs du projet sur sa qualité de vie alors que les partis politiques s'interrogeront sur la cohérence du projet notamment avec la signature du protocole de Kyoto.

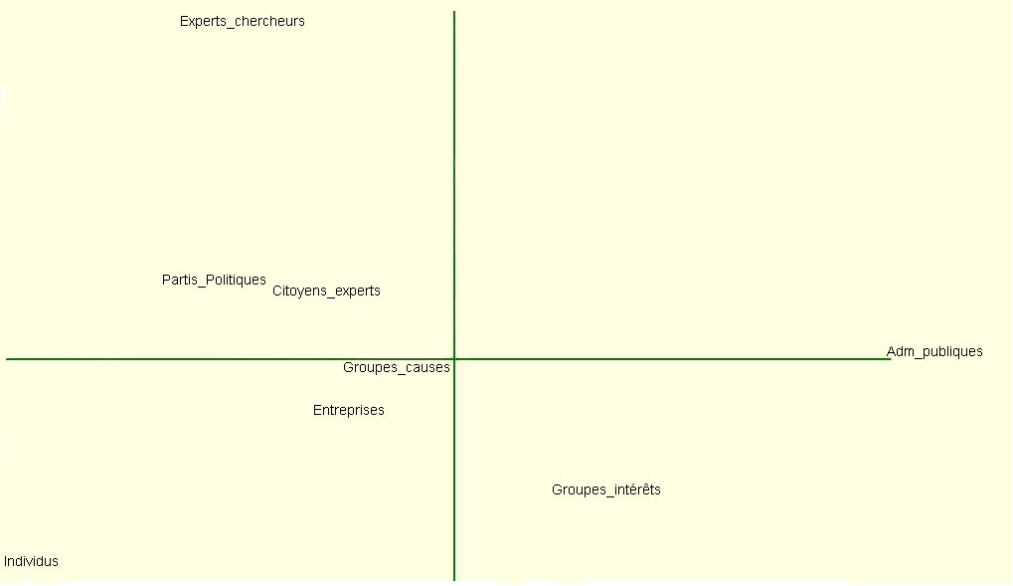
66 À travers une deuxième analyse de concordance entourant cette fois-ci les formes « expert » « MTQ » et « promoteur », nous pouvons dégager plusieurs constats sur les critiques formulées. Premièrement, ce qui ressort le plus est la critique de la vision trop étroite du MTQ. Ainsi, à l'exception des entreprises et des groupes d'intérêts, toutes les catégories d'acteurs reprochent au MTQ l'insuffisance d'informations de l'étude d'impact. Selon ces participants, plusieurs éléments ne sont pas pris en compte par le MTQ et aucune solution alternative à la construction de l'autoroute 25 n'est offerte. Par conséquent, on comprend par ces critiques la présence d'une demande envers le MTQ d'accorder de l'importance à certains éléments, notamment aux transports en commun, à la santé humaine et à l'environnement.

67 Le deuxième constat consiste en la méfiance des participants envers les faits apportés par le MTQ. Le manque de confiance se remarque plus spécifiquement pour les catégories des citoyens-experts, des partis politiques, des groupes causes et de façon plus marquée chez les individus. Selon ces acteurs, l'insuffisance d'informations fournies par le MTQ témoigne de sa mauvaise volonté afin de favoriser l'atteinte de ses intérêts aux dépens de ceux de la société.

68 Troisièmement, nous avons constaté plusieurs interrogations de la part des participants sur les responsabilités du MTQ, notamment en raison de l'entente de PPP. D'ailleurs, lorsqu'il est question d'incertitude, les participants font généralement référence au PPP.

69 La figure qui suit illustre en quelque sorte un résumé de l'ensemble des résultats. Une analyse factorielle de correspondance a été réalisée afin de déterminer, de façon géométrique, les proximités et les distances entre les discours des différents types d'acteurs (Lebart et Salem, 1988). La figure donne une représentation visuelle des associations entre les profils-lignes et les profils-colonnes qui permettent, pour chaque donnée, d'établir son importance par rapport aux autres formes et catégories. Ainsi, les catégories de participants qui utilisent plusieurs formes communes seront plus rapprochées.

Figure 3. Analyse factorielle des correspondances du corpus du projet de prolongement de l'autoroute 25



Source : corpus du projet de prolongement de l'autoroute 25, logiciel Lexico 3 (Fleury et al., 2001)

70 La figure 3 illustre que les propos des individus, des administrations publiques ainsi que des experts/chercheurs se retrouvent en périphérie. Toutefois, on remarque certaines proximités entre les groupes causes, les entreprises et les citoyens-experts ainsi que les partis politiques et les groupes d'intérêts. À la lumière de l'analyse des spécificités, on constate que les dimensions économique et métropolitaine expliquent la proximité entre les administrations publiques et les groupes d'intérêts. Ce sont aussi les deux catégories qui formulent le moins de critiques envers le MTQ. À la mise de l'avant du développement économique semble s'opposer les préoccupations quant à la qualité de vie que l'on retrouve chez les individus et les entreprises, quant au transport collectif et l'étalement urbain chez les groupes causes et quant au développement durable chez les partis politiques, les experts/chercheurs et les citoyens/experts.

71 Il est intéressant de remarquer une certaine distance entre les citoyens-experts, les experts/chercheurs et les individus. Ainsi, l'entrecroisement des catégories distinctes que sont les individus et les experts/chercheurs semble produire une classe possédant un discours qui lui est propre. Le discours des citoyens-experts se rapproche cependant plus de celui des experts/chercheurs que de celui des individus, ce que nous a révélé l'analyse des impacts du projet et des critiques du MTQ dont ils font mention. Enfin, la proximité entre le discours des entreprises et des groupes causes s'explique par la nature et le nombre d'entreprises à avoir déposé un mémoire. Seulement deux entreprises ont déposé un mémoire et l'une d'elle est un promoteur immobilier qui s'inquiète de la qualité de vie des résidants de son futur développement.

Discussion

Des problèmes de nature scientifique?

72 La crise scientifique s'explique par un effritement de la crédibilité de la science en raison de l'incapacité des experts à fournir des réponses aux problèmes qui leur sont posés (Theys et Kalaora, 1992). Par exemple, Callon et Rip (1992) démontrent que les experts doivent considérer, lors de la formulation de normes, l'acceptation sociale de ces dernières. De plus, l'existence de l'expert dépend de son mandant. Cette relation génère donc un certain questionnement quant à l'autonomie et, de ce fait, l'objectivité de l'expert.

73 L'analyse des résultats du corpus du projet de prolongement de l'autoroute 25 révèle qu'à plusieurs reprises, les participants interrogent l'objectivité des experts du MTQ comme l'illustre l'extrait suivant :

> «À mon sens, les membres du BAPE gagneraient à agréer aux argumentations écologistes par rapport à celles des promoteurs; les premiers tiennent à cœur l'intérêt de l'ensemble de la population alors que les autres placent leurs intérêts particuliers comme prioritaires.» (individu)

74 Les participants semblent très conscients de la politisation de l'expertise et ils interrogent la neutralité du MTQ. Les experts/chercheurs, les citoyens-experts et les groupes causes tentent d'offrir des explications aux prétentions qui soutiennent et organisent les faits énoncés par le MTQ. De cette manière, ils démontrent que le MTQ n'est pas tout à fait objectif. Par exemple, un citoyen-expert critique le « paradigme du tout-à-l'auto » sur lequel se fonde le raisonnement du MTQ.

75 Les plus nombreuses critiques exprimées envers le MTQ portent sur les lacunes de l'étude d'impact. De façon générale, on reproche le manque d'études et le fait que plusieurs facteurs n'ont pas été considérés dans les calculs du MTQ, tels que la demande induite que produira l'augmentation de l'offre de transport automobile ou l'étalement urbain qu'engendrera le projet. Comme le démontre l'exemple ci-dessous, plusieurs participants demandent une ouverture du débat au-delà des aspects scientifiques et techniques.

> « Je laisse donc aux spécialistes les chiffres et les modélisations. Ce mémoire et j'espère les réflexions des décideurs s'attarderont davantage aux questions qui déterminent les choix de société qui ne doivent pas être évacués par des calculs sophistiqués et théoriques. » (individu)

76 Quant à eux, les experts/chercheurs, les citoyens-experts et les groupes causes remettent aussi en question les méthodes d'analyses employées par le MTQ et sa façon de problématiser. Ils reprochent, entre autres, au MTQ que ses résultats proviennent d'un modèle linéaire simpliste. On retrouve aussi chez ces trois mêmes groupes d'acteurs une critique de la dimension temporelle envisagée par le MTQ. Selon eux, les prévisions du MTQ ne seraient qu'à court terme. Ces acteurs semblent donc octroyer plus d'importance au nouveau rôle réflexif de la science (Roqueplo, 1997) ou du moins, sont plus habiles à l'employer et plus exigeants en ce qui concerne son utilisation. Ils sont d'ailleurs les principaux porteurs du concept de développement durable qui prône la prise en compte des générations futures.

77 Quelques acteurs reprochent au MTQ de ne pas être en mesure de répondre aux questions des participants. Toutefois, les raisons qu'ils évoquent pour expliquer ce comportement sont généralement le manque de volonté du ministère plutôt que son incapacité. Comme nous le verrons un peu plus loin, cette critique est également liée à l'entente de PPP. Par conséquent, les symptômes de la crise de la crédibilité scientifique dans le cas du projet de prolongement de l'autoroute 25 se constatent dans les reproches de la vision trop étroite du MTQ, motivée par les intérêts de ce ministère.

Problèmes démocratiques ?

78 Les lacunes de l'étude d'impact identifiées semblent grandement affecter les relations de confiance entre le MTQ et les participants. La confiance est l'élément de critique le plus significatif chez les participants de la catégorie individus. Comme le remarquent, entre autres, Fischer (2004) et Peretti-Watel (2000), on constate que les individus ne s'attardent pas uniquement aux données scientifiques pour justifier leur position. Ils évaluent notamment la fiabilité des experts et du promoteur, et accordent beaucoup d'importance aux faits historiques. En raison des nombreuses controverses entourant les projets de transports du MTQ au cours des dernières années, les participants sont d'autant plus craintifs et plusieurs relèvent des incohérences dans les faits et les prévisions apportés par ce promoteur. Cette ressource que représente le recours à l'expérience passée est utilisée par plusieurs autres catégories d'acteurs et ce, peu importe leur position.

79 Outre la remise en cause de la crédibilité du MTQ, les doutes des participants s'expliquent par les conditions de l'entente de PPP. En raison de cette dernière, plusieurs détails du projet n'étaient pas connus au moment des audiences, tels que l'identification du futur promoteur

privé, la conception finale du projet et les coûts du péage, pour ne nommer qu'eux. Puisque les individus évaluent la fiabilité du promoteur (Fischer, 2004; Peretti-Watel, 2000), dans ces circonstances, il n'est pas surprenant que la méfiance de ces acteurs soit l'élément qui ressort le plus de notre analyse.

80 La controverse de ce projet d'infrastructure est donc exacerbée en raison du PPP. Le PPP semble avoir entraîné une remise en question de la confiance et de l'intégrité de la décision d'aller de l'avant avec ce projet et surtout, il a rendu plus obscure la réputation et le rôle du MTQ de même que celui du BAPE. À l'appel notable à la démocratisation de l'expertise, le MTQ répond en confiant le pouvoir à une entreprise privée absconse. Certains participants évoquent un recul démocratique. À la double délégation (démocratie représentative et pouvoir scientifique) identifiée par Callon et al. (2001), une troisième, tout aussi inaccessible à la population et incontrôlable par cette dernière, semble s'ajouter : l'économie de marché. En effet, la population n'a pas été consultée quant au choix du partenaire privé du MTQ, ni quant au choix de procéder par PPP. L'arrimage difficile entre les audiences publiques tenues par le BAPE et l'entente de PPP démontre l'incompatibilité entre ces procédures. La première a permis une ouverture du processus de prise de décision alors que le recours au PPP a entraîné une critique du manque de transparence du MTQ.

81 La crise de l'expertise dans le cas à l'étude semble davantage correspondre à un appel à l'ouverture à d'autres acteurs et à d'autres connaissances dans les processus de prise de décision. En effet, les participants remettent en cause le MTQ comme autorité légitime de l'État pour faire les analyses reliées aux grands projets d'infrastructure et par conséquent, la vision positiviste de l'expertise comme rationalisation des choix publics et comme instrument de gouvernance neutre. Alors que plusieurs auteurs tentent de démontrer que les profanes peuvent contribuer à des débats portant sur des questions complexes (Callon et al., 2001; Fischer, 2000), l'analyse des mémoires montre plutôt que les participants demandent que leurs intérêts soient pris en compte. Au-delà de la question de la participation significative se pose plutôt le problème de la difficile intégration d'intérêts divergents (Lepage, 1999).

82 L'expertise a pour objet l'exportation d'un savoir et d'une légitimité acquis dans le champ scientifique pour éclairer un processus de prise de décision (Joly, 2007). Les participants revendiquent une légitimation de leurs propos sans que cette dernière ne provienne nécessairement de connaissances scientifiques comme l'illustre l'extrait ci-dessous.

> «À titre de citadin de Laval-des-Rapides, à titre de piéton et de cycliste dans les îles de Laval et de Montréal, à titre de père de deux adultes vivant dans l'île de Montréal, à titre de personne vieillissante, à titre de personne éprouvant depuis 20 ans des problèmes pulmonaires liés notamment au smog et à la poussière, à titre de personne responsable et consciente de la nécessité d'agir pour diminuer la pollution atmosphérique causée par l'automobile et les problèmes de santé qu'elle engendre, à titre finalement de citoyen ordinaire observateur de l'impact de l'accroissement planétaire des gaz à effet de serre, avec un esprit critique vis-à-vis les questions touchant au bien commun dont l'environnement, je désire exprimer les réserves suivantes concernant le pont dans l'Est.» (individu)

83 À la demande de l'intégration d'autres aspects comme les changements climatiques et de l'extension des considérations spatiales et temporelles s'ajoute une revendication d'une légitimité qui ne provient pas du pouvoir scientifique ni du pouvoir délégué aux élus.

Le rôle des experts

84 L'analyse de concordance quant aux impacts du projet révèle que plusieurs participants implorent la prise en compte de l'étalement urbain et de ses effets sur l'environnement et la santé publique de la part du MTQ. Il est intéressant de noter qu'à cette demande, qui fut d'ailleurs exigée par le ministre de l'Environnement, Pierre Paradis, en 1992 (Normand, 1992), le MTQ précise qu'il faudra prévoir des règles d'aménagement strictes pour contrôler le développement suite à la réalisation du projet de l'autoroute 25. Le MTQ affirme que « le rôle du ministère des Transports du Québec n'est pas d'abord de gérer l'organisation spatiale en empêchant, par exemple, la réalisation d'un projet routier comportant des incidences sur

l'étalement urbain. Son mandat vise plutôt à résoudre les problèmes de déplacement de la population » (Noël, 1992b).

85 À travers cet exemple, on constate une certaine confusion entre le rôle d'expert, qui est de réaliser une étude d'impact, et celui de promoteur de projet. S'il est vrai que l'aménagement du territoire ne fait pas partie des compétences du MTQ, les participants reprochent toutefois que cet aspect ne soit pas pris en compte dans l'étude d'impact. Cet embrouillement est d'autant plus présent en raison du fait que c'est un promoteur privé qui sera responsable de l'exploitation du projet.

86 De plus, plusieurs participants s'interrogent sur la responsabilité du MTQ et, en raison du PPP, de celle du promoteur privé. L'exemple suivant illustre les préoccupations d'un participant de la catégorie individus.

> «Mais les décideurs (conseils des ministres, fonctionnaires du MTQ) qui souhaitent le développement du pont ne semblent pas se sentir concernés par ces morts. Lorsque les calculs prédictifs prennent le pas sur l'éthique et sur de simples questions de responsabilités face aux « autres », les risques de s'engager dans des solutions inhumaines deviennent grands. Je crois que cette question est fondamentale : qui est responsable des décès attribués à la pollution atmosphérique? […] Qui est responsable des personnes actuellement malades ? À qui attribuer la responsabilité des futures mortalités ? » (individu)

87 L'accroissement du recours aux experts lors de la prise de décision aurait entraîné un recul démocratique, d'autant plus que ceux qui maîtrisent un savoir spécialisé ne sont pas responsables (Theys, 1996). Le concept polysémique de la responsabilité renvoie cependant plus à des difficultés démocratiques qu'à une crise de l'expertise en tant que telle, ce qui démontre toute l'importance de l'ouverture des processus de prise de décision (Theys, 1996). Les risques sur la santé et l'environnement ouvrent la porte aux questions de responsabilités, auxquelles on ne trouve toutefois pas de réponse. Les politiques s'appuient sur les connaissances et les compétences des experts. Cependant, lorsque ces dernières sont insérées dans la sphère politique, elles changent de nature (Roqueplo, 1997). Conséquemment, il est ardu d'attribuer la responsabilité aux experts, surtout lorsque ces derniers sont difficilement identifiables comme cela est le cas dans le cadre du projet de prolongement de l'autoroute 25.

88 La perte d'objectivité scientifique des experts, inhérente au paradigme environnemental, explique l'affirmation de François Ewald selon laquelle l'expert est une « illusion nécessaire » (Granjou, 2003). Le cas particulier du prolongement de l'autoroute 25, où les enjeux d'expertise ont été partiellement évacués en raison du PPP, nous permet de constater que l'expert est un élément essentiel au débat public. Si son rôle est désormais indispensable dans la prise de décision, comme le mentionne Limoges (1993), l'enjeu s'avère d'assurer son efficacité et son acceptabilité, ce qui requiert un regard plus approfondi sur les procédures qui encadrent son recours.

Conclusion

89 Cet article a comme objectif de participer à la réflexion sur le rôle de l'expert et de la science dans la prise de décision. Ce questionnement prend place dans le contexte de complexité des décisions publiques actuelles dont les répercussions peuvent être une menace aux générations futures. Il s'insère également dans la remise en cause de modèle rationnel de prise de décision selon lequel les décisions doivent être éclairées par des détenteurs de savoirs spécialisés. Face aux nouveaux risques invisibles qui ont une portée spatiale et temporelle étendue, les experts éprouvent beaucoup de difficulté à énoncer des certitudes alors que le politique évoque l'urgence d'agir. Plusieurs controverses, en exacerbant les incertitudes et les risques, ont d'ailleurs servi à illustrer les limites des pratiques de l'expertise. De cette façon, de nombreux chercheurs s'interrogent sur les relations entre les scientifiques, les citoyens et le politique. On constate donc un appel au changement des processus décisionnels publics qui requiert une révision des rôles et des responsabilités des acteurs concernés, mais aussi une demande pour

plus de participation des citoyens. Ainsi, c'est l'expertise en tant qu'outil d'aide à la décision et d'instrument de légitimation de l'action publique qui est remise en cause.

90 L'analyse des mémoires de la controverse du projet de prolongement de l'autoroute 25 nous a permis de constater la variété des critiques envers les experts. Parmi ces dernières, la plus significative est celle d'une vision trop étroite de la part du MTQ, l'initiateur du projet. Les participants reprochent au MTQ de ne pas tenir compte de plusieurs facteurs dans son étude d'impact, comme l'étalement urbain ou les effets sur la santé humaine. Un autre constat appréciable est celui du manque de confiance des participants envers le MTQ. Pour certains, les lacunes de l'étude d'impact témoignent de la mauvaise volonté du MTQ alors que pour d'autres elles sont reliées à la l'entente de partenariat public-privé.

91 Malgré la présence de symptômes d'une crise scientifique, la controverse du projet de prolongement de l'autoroute 25 semble s'expliquer davantage par une crise de la décision publique. Le cas particulier du prolongement de l'autoroute 25, où les enjeux d'expertise ont été partiellement évacués en raison du PPP, nous permet de constater que l'expert est un élément essentiel au débat public. Certes, le MTQ aurait sûrement avantage à élargir les facteurs qu'il considère dans la planification de ces projets. Toutefois, plusieurs reproches envers les experts émanent de la procédure qui encadre leurs actions. Pour cette raison, un regard plus approfondi s'impose sur les procédures impliquant un recours aux experts, en vue de leur changement. La référence obligée qu'est devenu le BAPE (Gauthier et Simard, 2011) expose les experts à de multiples critiques qui entraînent une diminution de leur crédibilité et de l'utilité de leur usage dans la prise de décision. Les médias ont d'ailleurs grandement participé à occulter le rôle des experts dans le cas à l'étude et il se dégage un certain questionnement quant à la façon dont ils exacerbent les controverses. S'ils évoquent comme éthique l'exactitude de l'information divulguée, ils demeurent toutefois politisés.

92 Face à ce qu'on pourrait qualifier d'une crise de la décision publique, il semble que des procédures facilitant les échanges et la coopération entre les experts et la société civile seraient davantage profitables. Les procédures d'expertise et de décision publique requièrent désormais de prendre en compte les incertitudes inhérentes au contexte actuel. Plusieurs modèles de prise de décision comme les forums hybrides (Callon et al., 2001) et l'évaluation environnementale stratégique constituent des pistes de solutions à envisager. Les limites d'une étude d'impact à l'échelle du projet sont clairement démontrées dans la controverse à l'étude. Un meilleur arrimage entre l'aménagement du territoire, la planification des transports, l'évaluation environnementale et les PPP ainsi que les diverses procédures de participation publique s'avère nécessaire afin de faire face à toute la complexité des choix de société reliés aux infrastructures de transports. De plus, le remplacement de l'emphase sur l'identification des impacts négatifs et les mesures d'atténuation par la poursuite de contributions positives vers un développement durable que suggère Gibson et al. (2005) semble une piste de recherche pertinente afin de rendre plus pragmatique le recours à la science et aux experts. En effet, le principal enjeu n'est pas celui de trouver le projet le plus acceptable et le moins dommageable pour la société, mais bien d'élucider les différentes façons dont un projet peut contribuer positivement à une transition vers un développement durable.

Remerciements

93 La présente recherche a été menée dans le cadre de l'élaboration d'un mémoire de maîtrise sous la direction de Laurent Lepage, professeur à l'Institut des sciences de l'environnement de l'Université du Québec à Montréal.

Bibliographie

Alexander, E.R., 1984, After Rationality, What? A Review of Responses to Paradigm Breakdown. Journal of American Planning Association, vol. 50, no 1, pp. 62-69

Bacqué, M.-H. et M. Gauthier, 2011, Participation, urbanisme et études urbaines. Quatre décennies de débats et d'expériences depuis «A ladder of citizen participation» de S.R. Arnstein. Participations, vol. 1, no 1, pp. 36-66.

Barbier, R. et C. Larrue, 2011, Démocratie environnementale et territoires: un bilan d'étape. Participations, vol. 1, no 1, pp. 67-104

Baril, J., 2006, Le BAPE devant les citoyens. Pour une évaluation environnementale au service du développement durable, Lévis, les Presses de l'Université Laval, 192 p.

Beanlands, G. E. et P.N. Duinker, 1983, Un cadre écologique pour l'évaluation environnementale au Canada. Ottawa Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales, Halifax, 132 p.

Beauchamp, A., 2006, Le BAPE: une expérience forte, mais limitée. In L. Simard, L. Lepage, J.-M. Fourniau, M. Gariépy et M. Gauthier, Le débat public en apprentissage, Aménagement et environnement, Regards croisés sur les expériences française et québécoise, Paris, L'Harmattan, pp. 41-49.

Beck, U., 2003, La société du risque: sur la voie d'une autre modernité, Paris, Flammarion, 521p.

Beck, U., A. Giddens et S. Lash, 1994, Reflexive Modernization. Politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order, Stanford, Stanford University Press, 225 p.

Beuret, J-E. 2006. La conduite de la concertation: pour la gestion de l'environnement et le partage des ressources, Paris, L'Harmattan, 340 p.

Brière, L., 2013, L'exercice du jugement dans les débats publics expertisés : le cas de la reconstruction de l'échangeur Turcot à Montréal, [VertigO] – la revue électronique en sciences de l'environnement, Volume 13 no 2, [En ligne] URL : http://vertigo.revues.org/14000

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (2005). Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa:Rapport d'enquête et d'audience publique (Rapport 215). Québec: 158 p.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2008, «BAPE», Gouvernement du Québec. [En ligne] URL : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/bape/index.htm. Consulté le 21 février 2008.

Cadiou, S., 2006, Savoirs et action publique : un mariage de raison? L'expertise en chantier. Horizons stratégiques, vol. 2006/1, no 1, p. 112-124.

Callon, M., P. Lascoumes et Y. Barthe, 2001, Agir dans un monde incertain, Paris, Éditions du Seuil, 357 p.

Callon, M., et A. Rip, 1992, Humains, non-humains: morale d'une coexistence, In La terre outragée: les experts sont formels!, J. Theys et B. Kalaora, Paris, Éditions Autrement, pp. 140-156.

Collins, H. et R. Evans, 2007, Rethinking Expertise. Chicago et Londres, The University of Chicago Press, 159 p.

Corriveau, Y. et A. Foucault, 1990, Le pouvoir du citoyen en environnement. Outremont, Québec VLB, 425 p.

Crozier, M. et E. Friedberg. 1977. L'acteur et le système. Paris, Éditions du Seuil, 437 p.

Côté, G. et J.-P. Waaub. 2000. L'évaluation des impacts d'un projet routier : l'utilité de l'aide multicritère à la décision. Cahiers de géographie du Québec, vol. 44, no 121, p. 43-64.

Delorme, P. 1989. Décentralisation municipale et pouvoir technocratique, In Y. Bélanger et L. Lepage, L'administration publique québécoise: évolutions sectorielles 1960-1985, Presses de l'Université du Québec, Sillery, pp. 201-223.

Dorcey, A. et T. McDaniels, 2001, L'implication des citoyens en environnement: attentes élevées et résultats incertains, In Edward A. Parson, Gérer l'environnement: défis constants, solutions incertaines, Presses de l'Université de Montréal, Montréal, pp. 249-301.

Douglas, A.J., 1990, Decision Techniques for Environmental Policy: A Critique. In D. Torgerson et R. Peahlke Managing Leviathan, Environmental Politics and the Administrative State, Peterborough, Broadview Press Ltd, pp. 59-79.

Eden, S., 1996, Public participation in environmental policy: considering scientific, counter-scientific and non-scientific contributions. Public Understanding of Science, vol. 5, p. 183-204.

Fischer, F., 2000, Citizens, Experts, and the Environment: The Politics of Local Knowledge. Durham et Londres, Duke University Press, 336 p.

Fischer, F., 2004, Citizens and Experts in Risk Assessment: Technical Knowledge in Practical Deliberation. TA-Konzepte und TA-Methoden, "Technikfolgenabschätzung", vol. 2, no 13, p. 90-98.

Fleury, S., C. Lamalle, W. Martinez et A. Salem, 2001, Lexico 3. Paris, Université de la Sorbonne, SYLED-CLA2T: Outil de statistique textuelle

Fritsch, P. 1985. Situations d'expertise et expert-système. Situations d'expertise et socialisation des savoirs, Actes des rencontres des 14-15 mars, CRESAL, UA CNRS 899, Saint-Étienne, pp.11-48

Gariépy, M., 1991, Toward a Dual-Influence System: Assessing the Effects of Public Participation in Environmental Impact Assessment for Hydro-Québec Projects. Environmental Impact Assessment Review, vol. 11, pp. 353-374.

Gauthier, M., L. Lepage, L. Simard, V. Saint-Amant et U. Lachapelle, (2002), Évaluation environnementale des infrastructures routières, vers l'élaboration d'un cadre régional pour intégrer les facteurs de changement climatique. Monographies en recherche et développement. Ottawa, Agence canadienne d'évaluation environnementale, 96 p.

Gauthier, M., 2005, La planification des transports et le développement durable à Montréal: quelles procédures de débat public pour quelles solutions intégrées? Flux-Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires, no 60/61, Avril-Septembre, pp.50-63

Gauthier, M. et L. Simard, 2011, Le bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec: Genèse et développement d'un instrument voué à la participation publique. Télescope, vol. 17, no 1, pp. 39-67.

Genard, J.-L. et S. Jacob, 2004, En guise de conclusion : Les métamorphose de l'expertise, In J.-L. Genard et S. Jacob, Expertise et action publique, Université de Bruxelles, Bruxelles, pp. 145-154.

Gibson, R.B., S. Hassan, S. Holtz, J. Tansey et G. Whitelaw, 2005, Sustainability Assessment: criteria and processes London: Earthscan, 254 p.

Granjou, C., 2003, Note de recherche sur l'expertise scientifique à destination politique. Cahiers internationaux de sociologie CXIV, p. 175-183.

Granjou, C., 2004, La gestion du risque entre technique et politique. Comités d'experts et dispositifs de traçabilité à travers les exemples de la vache folle et des OGM. Paris, Thèse de doctorat à l'École Doctorale Éducation, langages, sociétés, Université René Descartes, 519 p.

Hamel, P. et B. Jouve, 2006, Un modèle québécois? Gouvernance et participation dans la gestion publique. Canada: Les Presses de l'Université de Montréal, 142 p.

Hannigan, J., 1995, Environmental Sociology: A Social Constructivist Perspective. London, Routledge, 236p.

Jastremski, K., 2010, Le rôle des experts mandatés selon le point de vue des participants aux audiences publiques dans le cadre de la controverse du projet de prolongement de l'autoroute 25. Mémoire. Montréal (Québec, Canada), Université du Québec à Montréal, Maîtrise en sciences de l'environnement, 136p.

Joly, P.-B., 2007, Scientific Expertise in Public Arenas: Lessons from the French Experience. Journal of Risk Research, vol. 10, no 7, p. 905-924.

Lacoste, P. 1988. L'évaluation environnementale: une pratique à généraliser, une procédure d'examen à parfaire, Rapport du Comité d'examen de la procédure d'évaluation environnementale, Gouvernement du Québec, pp.105-116

Lascoumes, P., 2002, L'expertise, de la recherche d'une action rationnelle à la démocratisation des connaissances et des choix. Revue française d'administration publique, vol. 2002/3, no 103, p. 369-377.

Lebart, L. et A. Salem, 1988, Analyse statistique des données textuelles: Questions ouvertes et lexicométrie. Paris, BORDAS, 209 p.

Lepage, L., 1999, Les controverses environnementales sont plutôt culturelles que scientifiques, In B. Dumas, C. Raymond et J.-G. Vaillancourt, Les sciences sociales de l'environnement, Presse de l'Université de Montréal, Montréal, pp. 133-147.

Lepage, L., M. Gauthier et P. Champagne, 2003, Le projet de restauration du fleuve Saint-Laurent: de l'approche technocratique à l'implication des communautés riveraines. Sociologies Pratiques, no 7, pp.65-89.

Lepage, L. et L. Simard, 2004, Gestion publique de l'environnement au Québec. Quel bilan à l'heure de la concertation, In R. Bernier, L'État québécois au XXIe siècle, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, pp. 351-379.

Lidskog, R. et G. Sundqvist, 2002, The Role of Science in Environmental Regimes: The Case of LRTAP. European Journal of International Relations, Mars 2002 vol. 8, no. 1, pp. 77-101.

Lidskog, R., 2008, Scientised citizens and democratised science. Re-assessing the expert-lay divide. Journal of Risk Research, vol. 11, no 1-2, p. 69-86.

Limoges, C., 1993, Expert knowledge and decision-making in controversy contexts. Public Understanding of Science, no 2, pp. 417-426.

Ministère des Transports du Québec, (MTQ) (2001). Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le Boulevard Henri-Bourassa. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement. Rapport de justification. (MTQ) Ministère des Transports du Québec: 62 p.

Morin, E., 1992, Pour une pensée écologisée, In J. Theys et B. Kalaora, La terre outragée, Éditions Autrement, Paris, pp. 66-77.

Noël, A., 1992a, En attendant le magot... Les 75 millions de pieds carrés que possède la société Monit dans l'est de Laval sont sur le point de rapporter gros. La Presse (Montréal), 29 avril, p. A1.

Noël, A., 1992b, Le prolongement de la 25 et un nouveau pont réduiraient la pollution, selon une étude. La Presse (Montréal), 27 août, p. A4.

Normand, G., 1992, Nouveau pont entre Laval et Montréal: les études d'impact sont prêtes. Un lien entre l'autoroute 25, le pont et l'Hôtel-Dieu à Rivière-des-Praires? Marc-Yvan Côté reste évasif. La Presse (Montréal), 3 avril, p.A3.

Peretti-Watel, P., 2000, Sociologie du risque. Paris, A Colin, 286 p.

Perreault, L.-J., 2005, Levée de boucliers contre le prolongement de la 25. Les écologistes craignent un nouvel afflux de voitures à Montréal. La Presse (Montréal), Dimanche 16 janvier 2005, p. A5.

Polo de Beaulieu, M.-A., 1987, Panorama de la lexicométrie. Histoire et Mesure, vol. 2, no 3-4, p. 173-197.

Ravetz, J., 1992, Connaissance utile, ignorance utile?, In J. Theys et B. Kalaora, La terre outragée: les experts sont formels!, Éditions Autrement, Paris , pp. 87-102.

Restier-Melleray, C., 1990, Experts et expertise scientifique: Le cas de la France. Revue française de sciences politique, vol. 40, no 4, p. 546-585.

Richardson, M., J. Sherman et M. Gismondi. 1993. Winning back the words, confronting experts in an environment public hearing. Toronto, Garamond Press, 191 p.

Roqueplo, P., 1992, L'expertise scientifique, consensus ou conflit?, In J. Theys et B. Kalaora, La terre outragée: les experts sont formels!, Éditions Autrement, Paris, pp. 157-169.

Roqueplo, P., 1997, Entre savoir et décision, l'expertise scientifique. Paris, INRA, 111 p.

Szerszynski, B., B. Wynne et S. Lash, 1996, Introduction: Ecology, Realism and the Social, In Sciences. B. Szerszynski, B. Wynne et S. Lash, Risk, Environment and Modernity: Towards a New Ecology, Sage publication, London, Thousands Oaks, New Delhi, pp. 1-26.

Tesh, S.N., 1999, Citizen experts in environmental risk. Policy Sciences, vol. 32, p. 39-58.

Theys, J. et B. Kalaora, 1992, Quand la science réinvente l'environnement. In J. Theys et B. Kalaora, La terre outagée: les experts sont formels!, Éditions Autrement, Paris, pp. 15-54.

Theys, J., 1996, L'expert contre le citoyen? Le cas de l'environnement. Notes du Centre de prospective et de veille scientifique. France, Ministère de l'environnement: 39 p.

Theys, J., 2002, La gouvernance, entre innovation et impuissance. Développement durable et territoire, Dossier 2: Gouvernance locale et Développement Durable. [En ligne] URL : http://developpementdurable.revues.org/document1523.html.

Trépos, J.-Y., 2002, L'expertise comme équipement politique de la société civile. Questions de communication, vol. 2, pp. 7-18.

Trépos, J.-Y. 1996. La sociologie de l'expertise. Collection «Que sais-je».
Paris, Presses Universitaires de France, 128 p.

Turcotte, M.-F., 1997, Prise de décision par consensus leçons d'un cas en environnement. Montréal, L'Harmattan, 172 p.

Vaillancourt, J.-G., 1992, Deux nouveaux mouvements sociaux québécois: le mouvement pour la paix et le mouvement vert, In G. Daigle, Le Québec en jeu. Comprendre les grands défis, Presses de l'Université de Montréal, Montréal, pp. 791-807.

Notes

1 « Processus par lesquels les citoyens sont impliqués dans l'analyse, le conseil et la prise de décision en des matières où le gouvernement a autorité par les canaux habituels d'un gouvernement représentatif » (Dorcey et McDaniels, 2001 p. 251)

2 Pour plus de détails sur la méthodologie, voir Jastremski (2010).

Pour citer cet article

Référence électronique

Kathryn Jastremski, « Controverses entourant les projets d'infrastructures de transport dans la région de Montréal : quel rôle pour les experts? », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Volume 13 Numéro 2 | septembre 2013, mis en ligne le 06 octobre 2013, consulté le 03 septembre 2014. URL : http://vertigo.revues.org/14178 ; DOI : 10.4000/vertigo.14178

À propos de l'auteur

Kathryn Jastremski
Doctorante, Université de Waterloo, Environment and Resource Studies (ERS), 200 University Avenue West, Ontario, Canada, N2L 3G1, Courriel : kjastremski@uwaterloo.ca

Droits d'auteur

© Tous droits réservés

Résumés

Que reproche-t-on aux experts? Selon la littérature scientifique, la crise de l'expertise semble généralisée. Parmi ses symptômes, on note l'abus de pouvoir des experts dans la prise de décision et leur perte de légitimité. Cette impasse s'insère dans le contexte de la remise en cause de la prise de décision rationnelle. Face à ce problème, plusieurs reconfigurations des relations entre les experts, le politique et les citoyens sont proposées. Ces modèles sont toutefois constitués selon des visions parfois aprioriques de ce que devrait être le rôle des experts. La question a donc été retournée afin de s'attarder au point de vue des participants dans le cadre de procédure de prise de décision. Cet article porte sur l'étude du cas de la controverse du prolongement de l'autoroute 25 présenté devant la population par le Ministère des Transports du Québec en 2005. Une analyse lexicométrique des mémoires déposés aux consultations tenues par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a été accomplie afin de cerner la perception des participants quant à l'expertise mandatée et quant aux impacts et enjeux du projet. Cette étude révèle une crise de la décision publique qu'elle met en lumière selon l'angle nouveau du point de vue des participants aux audiences publiques. La crise de l'expertise semble davantage un appel à l'ouverture à d'autres acteurs et à d'autres connaissances dans les processus de prise de décision. Selon ces constats, un regard plus approfondi s'impose sur les procédures qui encadrent le recours aux experts en vue de leur changement.

Scientific research related to the use of experts in decision making processes highlights the emergence of vast criticism, but what specifically are experts blamed for? Symptoms of the expertise crisis are varied and can be understood through broader questioning of the rational decision making paradigm which supposes that good science provided by experts leads to good decisions. As a response to this problem, many proposals for a new relationship between citizens, experts and politics have been made. However, these proposals are often based on pre-established definitions of the role of science and experts in decision making. Therefore, we suggest changing perspective by exploring stakeholders' perception of experts in the controversial highway 25 extension project in the region of Montreal. A lexicometric analysis of the different briefs provided by public hearing participants was undertaken in order to uncover participants' perception of appointed experts and of the impacts and issues related to the project. The project was presented by the Ministère des Transports du Québec in 2005 and public hearings were held by the Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. In

this specific context, the expertise crisis appears to be a plea for more opened and democratic procedures as well as a more reflexive practice of science. These findings underline the need for a closer examination of the procedures that govern the use of experts in order to improve them.

Entrées d'index

Mots-clés : experts, expertise, controverse, prise de décision, évaluation environnementale, infrastructure de transport, Montréal, autoroute 25
Keywords : experts, expertise, controversy, decision-making, environmental assessment, transportation infrastructure, Montréal, highway 25
Lieux d'étude : Amérique du Nord