

**Mémoire déposé à la Commission du Bureau d'Audiences Publiques
sur l'Environnement concernant le projet de reconstruction du
complexe Turcot à Montréal**

**Forum de l'Institut
des science de
l'environnement
de l'UQAM**

**Cynthia Moreau
Candidate à la maîtrise en sciences de l'environnement**

**Le traitement de l'information vulgarisée
et ses biais : outil d'évaluation et de
positionnement par la population**

11 juin 2009

PRÉSENTATION : FORUM DE L'INSTITUT DES SCIENCES DE L'ENVIRONNEMENT (FISE)

Créé en 2004, le FISE est une table de discussion, de prise de décision et de conseil des candidats et des finissants de la maîtrise et du doctorat de l'Institut des sciences de l'environnement (ISE) de l'UQÀM. Nous regroupons plus de 200 membres et travaillons activement avec différents organismes tant régionaux que provinciaux. Depuis quelques années déjà, les activités du forum ont surtout consisté à prendre part, à divers niveaux d'implication, aux multiples audiences du BAPE. Cet espace, traitant spécifiquement des enjeux environnementaux, est un lieu presque de prédilection pour réfléchir sur les projets québécois.

C'est dans cette optique que une représentante du FISE s'est intéressée au projet du complexe Turcot proposé par le MTQ. Ainsi, suite à l'analyse des différents documents déposés par le promoteur et les différents experts, le FISE fait ressortir quelques éléments afin de se positionner.

Considérant:

- que le transport, principalement le transport routier, est le premier émetteur de pollution atmosphérique et de gaz à effet de serre¹ ;
- que le projet n'intègre pas les principes directeurs de la Loi sur le Développement Durable du Québec² ;
- que « depuis l'adoption du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal (PGDM), le MTQ n'est pas parvenu à mettre en place de mécanisme permanent et formel de concertation pour assurer la cohérence de l'ensemble des priorités d'intervention des acteurs de la RMM et établir un consensus.»³ ;
- que les données recueillies par le MTQ concernant le portrait des déplacements sont grandement à améliorer, tant sur le plan de la qualité et de la fiabilité, de par leurs diverses lacunes méthodologiques, tels que les opérations de comptage, la couverture incomplète du réseaux, l'inefficacité des équipements et le peu de données sur les activités de camionnage⁴ ;

¹ Ministère du Développement Durable, Environnement et Parcs. 2008. *L'inventaire des émissions de gaz à effet de serre (GES)*. Québec. p.4 et MDDEP. 2008. *Inventaire des émissions atmosphériques*. Québec. [En ligne] : http://www.mddep.gouv.qc.ca/air/inventaire/inventaire_emissions.htm (consulté le 10 juin 2009)

² Gouvernement du Québec. 2006. *Loi sur le Développement Durable*, Chapitre II, Article 6. Québec. 2p. [En ligne] : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/loi.htm> (consulté le 10 juin 2009)

³ Vérificateur général du Québec. 2008-2009. *Rapport*, Chapitre 3 : Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal. Québec. p.4 [En ligne] : <http://www.vgq.gouv.qc.ca/fr/publications/rapport-annuel/2008-2009-T2/index.aspx> (consulté le 5 juin 2009)

⁴ *Id.*

- que les dernières données du MTQ, concernant les effets du transport sur la santé et l'environnement de la région métropolitaine de Montréal, datent de 2002⁵ ;

- que les informations entourant le projet sont limitées à ce que les personnes demandent, sans plus ;

- que la population en général ne possède pas les outils intellectuels, ni scientifiques pour analyser les documents techniques et que les documents de vulgarisation ont été simplifiés à outrance et biaisés ;

Parce que:

- les impacts du transport ont des effets directs sur la santé humaine, tel que des effets cardiaques et pulmonaires⁶ ;

- le projet ne fait que renforcer le paradigme de la voiture au détriment d'autres moyens de transport plus écologique tel que le transport en commun, le vélo et la marche ;

- les volets sociaux et environnementaux continuent d'être marginalisés au profit des considérations économiques ;

- « le MTQ n'est pas en mesure de démontrer que les interventions envisagées lors de l'élaboration du PGDM s'avèrent globalement la meilleure solution [parce qu'il] n'a pas mené d'évaluation à ce moment pour apprécier les incidences globales de l'ensemble des interventions et [...] n'a pas non plus procédé à une analyse comparée et documentée des différents scénarios possible. »⁷ ;

- nous considérons que le MTQ n'est pas rigoureux dans ses projets que l'élaboration du PGDM, selon le Vérificateur général du Québec, et donc, par un processus de déduction⁸, le projet actuel ne serait être la meilleure solution ;

Le Forum de l'Institut des sciences de l'environnement doit se positionner contre le projet parce que nous considérons que ce qui est proposé ne permet tout simplement pas d'intégrer les principes de la *Loi sur le développement durable* et que le MTQ ne remplit pas ses fonctions adéquatement. À cet effet, nous soulignons qu'à notre avis, les principes de santé et qualité de vie, d'équité et de solidarité sociale, de participation et d'engagement, de précaution nous apparaissent comme non intégré dans le projet ou encore très difficilement intégrable. Par contre, nous ne pouvons défendre le statut quo, étant donné la désuétude des infrastructures routières du complexe Turcot.

⁵ *Id.*

⁶ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 2006. *Rapport annuel, Le transport urbain, une question de santé*. Québec. p.24 [En ligne] : <http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapport2006.html> (consulté le 5 juin 2009)

⁷ Vérificateur général du Québec. *Op.cit.*

⁸ Le rapport est sorti en 2009. Le contenu du rapport stipule que le principal problème du MTQ depuis 2001, est sensiblement le même : le manque de rigueur méthodologique.

Nous vous présenterons en détails les motifs de notre objection et les éléments de solutions.

Le traitement des images et ses biais

Constat

Les images dont on se réfère proviennent du document "DA4" déposé par le promoteur. C'est le document de présentation du projet auprès des membres du BAPE et des citoyens présents à la séance d'information du 11 mai 2009. Nous avons remarqué que l'on a accordé une place non négligeable à l'image. Il fût question de projeter le projet en image pour faciliter l'acceptabilité sociale du projet. En effet, la mise en scène des images, en considérant l'avant et l'après projet, a été construite pour que l'effet visuel soit plus agréable, plus favorable, plus esthétique pour l'image de l'après projet. Nous postulons que le promoteur tente explicitement de manipuler le contenu à des fins d'acceptabilité sociale de son projet. La sixième définition du verbe manipuler dans le Nouveau Petit Robert⁹ est présenté comme suit : « [...] **6.** FIG. Influencer habilement (un groupe, un individu), pour le faire penser et agir comme on le souhaite. » La manipulation ne viendrait-elle pas quand apparaît une résistance, un refus, une opposition ? Pourquoi romancer les images alors que la réalité est tout autre? Pourquoi présenter des mises en scène dont le MTQ ne peut garantir – plus en particulier sur le plan matériel que humain ?

Nous allons maintenant expliquer le fondement de nos propos, en l'occurrence les mises en scènes des images représentant l'avant et l'après projet. Nous reconnaissons, tout comme le promoteur, les situations actuelles de certains lieux, tel que démontrées sur les illustrations du document DA4 du promoteur. De plus, nous reconnaissons la nécessité d'agir et de trouver une alternative. Or, ce que nous appelons manipulation, sont les séquences de la mise en scène de certaine situation actuelle et l'après projet.

Tout d'abord, nous présenterons une brève explication théorique de l'importance de l'image dans les processus d'acceptabilité sociale, de création des besoins. Nous observons que le promoteur emploi les mêmes techniques ou procédés que les publicitaires, domaine largement étudié, analysé et faisant ressortir les motivations et les effets sur l'individu.

Nous tenterons de mettre en évidence l'explication du rôle de l'image sur la perception sociale d'un produit, projet, et autres. Nous nous sommes inspiré de Georges Balandier dans son article suivant : "Communication et image : une lecture de la surmodernité"¹⁰ et de Philippe Breton dans un livre intitulé *La parole manipulée*, publié en 2000¹¹.

⁹ Rey-Debove, Josette et Rey, Alain (sous la dir.). 2004. Le Nouveau Petit Robert, SEJER. Paris. P.1562

¹⁰ Balandier, Georges. 1996. "Communication et image : une lecture de la surmodernité" dans *De la tradition à la post-modernité. Hommage à Jean Poirier*. PUF. 1^{ère} édition. Paris. 15p. [En ligne] : http://classiques.uqac.ca/contemporains/balandier_georges/balandier_georges.html

Il est important de souligner d'abord que « L'image n'y apparaît pas d'abord comme une représentation du monde extérieur, mais comme un moyen, un intermédiaire entre la pensée, l'imaginaire et l'action. »¹² C'est à travers elle que se projette une série « [...] d'information, de croyance, d'efficacité, d'effets émotionnels. »¹³

Différents types d'images existent. Celui qui nous concerne est :

Celles qui sont dites *de synthèse - produits* de l'abstraction, de l'informatique et de l'art graphique - font surgir un *monde intermédiaire* entre l'univers matériel et l'univers des idées, entre le sensible et l'intelligible. Un monde à part qui n'est plus celui de la représentation, mais de la simulation, des effets de réel, où les images peuvent s'engendrer dans une infinie métamorphose des formes. [...] Elle permet de prévoir, de voir par anticipation.¹⁴

Enfin, « elles transforment notre appréhension de la réalité au profit des apparences, des simulations ; d'une certaine façon, les images voient à notre place et nous imposent ce qu'elles font voir. »¹⁵ Elle provoque donc des impacts sur l'imaginaire social, sur l'imaginaire de l'individu, proposant donc un ensemble simulé de la réalité matérielle future. Or, ces images ne sont pas la réalité matérielle. La concrétisation matérielle de l'image n'est jamais telle qu'elle est représentée. Comme le mentionne l'auteur, « L'économie de la perception du réel est modifiée au profit de la vue, du voir - et donc, pour une part, au profit des apparences et du spectaculaire. »¹⁶ La réalité représentée n'est pas réalité. Une question fondamentale découle de ce raisonnement :

Dans quelle mesure l'image est-elle le moyen de créer des effets de réel, des illusions, de façonner des certitudes, des croyances et des émotions ? Il reste difficile de remettre en cause *l'autorité* de l'image, de se situer dans une relation critique. Il faut savoir cependant que toute production d'images est une construction et non pas une pure reproduction de la réalité.¹⁷

Quelques parallèles sont étonnamment similaires à la technique de traitement de l'image des publicités, technique employé par le MTQ pour présenter le projet Turcot. Le but premier de la publicité est d'influencer afin de faire susciter un besoin, un vote ou une attitude.¹⁸ La publicité se veut être objet de séduction, de dramatisation et/ou de manipulation. Elle est construite afin de rendre le message agréable, surprenant, attirant.¹⁹ Breton propose une typologie des actes

¹¹ Breton, Philippe. 2000. *La parole manipulée*, Paris, La Découverte / Poche. Essais, 220 p.

¹² Balandier. *Op. cit.* p.11

¹³ *Ibid.* pp.11-12

¹⁴ *Ibid.* p.12

¹⁵ *Ibid.* p.13

¹⁶ *Ibid.* p.14

¹⁷ *Id.*

¹⁸ Breton. *Op.cit.* p.48

¹⁹ *Ibid.*, p.53-55

manipulatoires. Le premier tente d'atteindre les affects et l'autre le niveau cognitif. Pour reprendre cette typologie, le traitement des images du MTQ s'inscrit plutôt au niveau cognitif des gens. Ce procédé a pour but « syntaxiquement d'accoler artificiellement des termes [à un produit, une personne] et de suggérer une association entre eux » pour ensuite les répéter afin d'obtenir la réaction recherchée.²⁰ Nous démontrerons cette association ici-bas. En bref, le MTQ a associé le romantisme d'un espace, du moins un certain potentiel, au projet de reconstruction. Il y fait un lien direct entre reconstruction, verdissement et bien-être de la population alors qu'il ne peut en faire la démonstration. Bref, il emploie la vertu pour un projet suscitant moult oppositions.

Il faut alors prendre en considération le produit de l'image et de ses effets sur la pensée des humains. Proposer un après projet, en référence au projet Turcot et à sa présentation au BAPE le 11 mai 2009, provoque ainsi une construction de la réalité matérielle qui suivra le projet. On ne peut garantir, ni prédire la représentativité de l'image en rapport à la réalité de l'après projet. Or, il est un des canaux de présentation du projet à des fins d'acceptabilité sociale. À défaut de comprendre le langage technique et scientifique du projet, les gens de tous les milieux s'appuient sur les images et le langage vulgarisé, voire simpliste, du projet. Ces images et ce langage vulgarisé doivent être pris en considération lors d'une analyse profonde et critique d'un projet. Ces images et ce langage font ressortir plus souvent qu'autrement le désir effréné des promoteurs de projet de tout faire pour faire accepter le projet en question.

L'analyse présente fait ressortir le jeu de l'image du projet proposé par le Ministère des transports du Québec (MTQ). Nous voulons montrer que ces images sont le fruit d'une manipulation à des fins d'acceptabilité sociale.

Voici l'analyse des images en question, intégré au document de présentation du projet, déposé au BAPE sous la cote DA4.

1- Falaise Saint-Jacques:

La présentation de la situation actuelle est la suivante : Un chemin en béton, clôture barbelée, présence de fils électriques, verdure, autoroute, un espace sans verdure, pas de gens et ciel nuageux.

La situation présentée pour l'après projet est la suivante : Une piste cyclable en gravier, un cycliste avec des lunettes de soleil, ciel dégagé et ensoleillé, présence de fleurs, gazon et arbres, peu de circulation automobile, deux autobus de la STM et cinq voitures.

La comparaison des deux images laisse croire que le meilleur des deux mondes est l'après projet. Le fait de présenter l'après projet sous un ciel ensoleillé avec une personne avec des lunettes de soleil, plus de fils électriques, ni de clôture barbelée vise certes à rendre au yeux et dans l'esprit de tous et toutes une meilleure impression de la situation projetée que l'actuelle.

²⁰ *Ibid.*, p.121

2- La rue Angers :

La présentation de la situation actuelle est la suivante : absence de verdure, photo prise l'automne ou le printemps, présence d'une personne presque qu'invisible et absence de lumière sous le viaduc.

La situation présentée pour l'après projet est la suivante : beaucoup de verdure, cinq personnes et un cycliste, viaduc éclairé et présence de fleurs, arbres avec ses feuilles.

La comparaison de ces deux images laisse voir que le jeu de l'image se joue beaucoup dans la mise en valeur de la verdure; sujet apprécié des gens vivant en milieu urbain. La photo de la situation actuelle est biaisée puisqu'elle a été prise à un moment où les arbres n'ont pas encore déployés leurs feuilles. Certes, on pourra dire que cela était nécessaire afin de bien voir les structures de l'autoroute. Mais l'effet visuel reste certainement biaisé de par l'effet que cela fait sur les impressions. Les lumières sous le viaduc joue la corde de la sécurité. La sécurité est évidemment souhaitée en milieu urbain, mais ici elle est présentée à des fins d'acceptabilité sociale du projet, autrement dit comme un moyen plutôt qu'une fin.

3- L'échangeur :

La présentation de la situation actuelle est la suivante : focus sur la structure bétonnière de l'autoroute.

La situation présentée pour l'après projet est la suivante : mise en valeur des alentours, projet de verdissement des espaces libres, l'eau du canal Lachine est d'un bleu plus éclatant que la photo de la situation actuelle.

La comparaison de ces deux images donne à penser que la mise en valeur des alentours détourne partiellement l'attention de la structure en question. Le projet de verdissement est souhaitable en soi. Mais les jeux de couleur, tels que le vert du verdissement et l'eau du canal Lachine, insiste les gens à regarder le pourtour de l'image plutôt que l'infrastructure de l'autoroute en tant que tel.

4- La rue Cazalais :

La présentation de la situation actuelle est la suivante : absence de personnes, effet de lumière rendant les couleurs peu vives, ni attrayante, présence d'immeuble qui sera détruit si le projet vient à être mis en œuvre, ciel nuageux.

La situation présentée pour l'après projet est la suivante : présence de six personnes, dont certains sont enlacés, mise en valeur de la verdure, les couleurs sont plus éclatantes, disparition des fils électriques, ciel dégagé, nouveau style de lampadaire.

La seconde image, en comparaison avec la première, fournit un style romancé de la réalité. Le jeu des couleurs est beaucoup plus vivant et l'harmonie entre les personnes permet une situation idéale et l'environnement du lieu, qui somme toute, est plus convivial que la première image. La

disparition des fils électriques laisse croire à un enfouissement des fils ou à un déplacement non loin de la rue Cazalais.

5- La rue Saint-Jacques:

La présentation de la situation actuelle est la suivante : mis en valeur de la structure bétonnée, des lampadaires, d'un espace de gravier et de clôture et la photo a été prise au moment où les feuilles étaient absentes des arbres.

La situation présentée pour l'après projet est la suivante : beaucoup de verdure (gazon, fleurs et arbres feuillus), 3 personnes dont 2 enlacées, absence de lampadaires, un oiseau, design sur l'autoroute et panneau d'inscription sur l'autoroute caché ou absent.

Nous retrouvons encore ici une version romancée du lieu aménagé. La verdure est ici un vecteur d'appréciation est donc un moyen de faire accepter le projet. La présence de personnes donne à croire un lieu où il fait bon vivre, tout en obstruant la réalité de la vie près des autoroutes. Encore une fois, la première image a été prise au moment où les feuilles des arbres sont absentes, donnant une impression d'une nature morte, donc une image lugubre, sinistre et triste.

6- Traitement architecturale des structures

La présentation de la situation actuelle est la suivante : structures dégradées.

La situation présentée pour l'après projet est la suivante : nouvelles structures.

Il n'y a peu de commentaires à faire à ce propos outre que cette photo représente certes une des structures les plus dégradées, mais ne peut être représentatif des lieux en général. Toutefois, on ne peut nier les besoins criant de réparation du complexe.

7- Les rues Saint-Rémi et Laurendeau :

La présentation de la situation actuelle est la suivante : absence de personnes, feuillages d'automne, absence de voitures, quelques lampadaires, un camion sur l'autoroute.

La situation présentée pour l'après projet est la suivante : beaucoup d'arbres avec feuilles, une plate bande au centre de la rue, cinq personnes dont deux couples enlacés, présence de voitures, rabaissement de l'autoroute et absence de véhicules motorisés sur l'autoroute.

Nous constatons à quel point la verdure joue un rôle important dans la présentation des images du projet. Encore ici elle est très présentes. La présence de personnes aussi joue un rôle favorable à l'acceptabilité sociale de par la représentation d'un lieu convivial.

8- La rue Roberval :

La présentation de la situation actuelle est la suivante : beaucoup de lampadaires, présence de fils électriques, cônes et graffitis.

La situation présentée pour l'après projet est la suivante : nouveau style de lampadaires, disparition des fils électriques, déplacement de la structure de l'autoroute.

Le jeu ici s'est fait au niveau du confort matériel et de la beauté de la rue réaménagée en intégrant verdure, nouveau style de lampadaire, fils électriques enfouis ou déplacés. On ne peut que souhaiter aux personnes habitant ce tronçon de rue d'avoir ce que nous voyons sur la photo mais selon nous cette illustration est un moyen pour atteindre une fin.

9- L'école Marie-de-l'incarnation :

La présentation de la situation actuelle est la suivante : présence de fils électriques, absence de personnes, autoroute bien en vu.

La situation présentée pour l'après projet est la suivante : présence de beaucoup d'enfants, de cyclistes, de gens, de verdure, absence de fils électriques et autoroute déplacée plus loin.

Nous assistons ici au paroxysme de la manipulation de l'image à des fins d'acceptabilité sociale. L'intégration d'enfant, joyeux et jouant ensemble, est selon nous malhonnête, surtout que les enfants ne sont pas présent dans la première image. Un projet d'amélioration de la convivialité des lieux habités par les humains est valable en soi, mais le proposer afin de faire accepter un projet dont les conséquences environnementales et sociales sont importantes, il y a une limite à la manipulation des gens.

10- Le secteur Angrignon et Montréal-Ouest :

La présentation de la situation actuelle est la suivante : cours abandonnée

La situation présentée pour l'après projet est la suivante : réaménagement, verdure, reforestation du secteur Nord (impression de plantation d'arbres aussi matures que ceux déjà existant)

Il est d'une évidence que la reforestation au nord du secteur ne se fera avec des arbres aussi matures que ceux déjà existant. Il se créera donc deux étages de forêt dont une mature et l'autre plus jeune. On nous dira que c'est seulement une représentation, mais il faut savoir que les images entrent dans l'esprit des gens et ils se font une représentation de la réalité telle qu'elle est présentée. Il y a donc une fausse représentation de la réalité et donc une manipulation. De plus, un filtre a été mis sur la seconde image pour rendre le vert plus foncé et donc une impression d'un espace avec plus de verdure.

Enfin, nous aurions souhaité avoir plus de temps afin d'analyser les documents écrits vulgarisés pour évaluer la présence de biais et si oui, évaluer les types de biais qui ont été induits. Nous aurions souhaité approfondir le paradoxe du paradigme de la voiture à l'ère du développement durable mais nous avons jugé qu'il sera grandement couvert par d'autre personnes, organismes, et

autres. Nous allons tout de même intégrer une série de recommandation du domaine environnemental pour demander au promoteur de considérer et mettre en œuvre un projet dont les volets sociaux, environnementaux, économiques soient intégrés à son projet.

Nous recommandons :

1- de porter une attention à l'utilisation d'image du promoteur, c'est-à-dire les prendre avec un grain de sel. Celles-ci ne représentent aucunement la réalité mais plutôt une projection. Aucune garantie ne peut être démontré par le promoteur de la fidélité des images face à la réalité matérielle du projet.

2- de porter une attention à tout autre acte de vulgarisation du promoteur. Si le traitement de l'image a été biaisée comme mentionné ci haut, il en convient de considérer les documents écrits vulgarisés.

3- de faire une étude comparative de tous les scénarios, tels que recommandé par le vérificateur général, et d'exposer clairement à tous les acteurs, impliqué de près et de loin, les possibilités d'action.

4- de mettre en œuvre un projet dont les 16 principes de la *Loi sur le développement durable* soient intégrés parce qu'il est un devoir des ministères de mettre en application cette loi.

5- de mettre en œuvre les solutions suivantes :

a) Amélioration de l'offre de transports collectifs avant le début des travaux

- Mise en place de la navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal
- Augmentation de l'offre de service des trains de banlieue Delson-Candiac, Dorion-Rigaud et Blainville-St-Jérôme
- Mise en service du réseau de tramways et de son prolongement à Lachine
- Mise en service de la voie réservée pour les transports collectifs
- Amélioration de la desserte par autobus

b) Démantèlement de l'autoroute 20 et recréation de la trame urbaine

- Démantèlement de l'autoroute 20 à l'ouest de l'échangeur Turcot
- Recréation de la trame urbaine avec un réseau routier et une piste multifonctionnelle
- Développement mixte (résidentiel, commercial, industriel) sur les terrains de l'ancienne cour de triage Turcot
- Prolonger la «falaise» Saint-Jacques sur cent mètres en piémont pour en assurer l'accès

c) Réduction de la capacité routière de l'autoroute Ville-Marie

- Retranchement d'une voie de circulation par direction à l'autoroute existante, pour un usage à des fins de transport collectif

- Récupération de terrains pour améliorer la zone tampon entre l'autoroute et le quartier

d) Favoriser l'intégration urbaine

- Maintien de l'autoroute 15 en hauteur dans Cote Saint-Paul
- Étudier la possibilité de détourner le Grand Tronc du quartier Saint-Henri via le secteur industriel Cabot
- Optimiser les opportunités de mise en valeur et de redéveloppement des quartiers anciens.
- Mettre en place un plan d'apaisement de la circulation dans les quartiers touchés

Conclusion

L'analyse qui a été produite n'est qu'un élément de ce que nous aurions souhaiter couvrir comme thème de réflexion. Le manque de temps nous a obligé à circonscrire dans ce que nous jugions peu étudié. Le manque de temps a été une contrainte pour nous mais nous jugeons que ce travail d'analyse est essentiel. Enfin, nous avons voulu que notre travail soit constructif et axé sur les solutions.