

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LE CONFLIT DU *PETIT TRAIN DU NORD* : UN ENJEU DE DÉVELOPPEMENT
DURABLE EXAMINÉ PAR LA GRAMMAIRE DES CITÉS

MÉMOIRE
PRÉSENTÉ
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN SOCIOLOGIE

PAR
JULIE ALLARD

MAI 2008

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.01-2006). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

Merci à ma famille, Christiane, Gérald, Manon et Didier (mon support informatique!), qui m'a soutenue sans relâche, sans toujours comprendre dans quoi je m'étais embarquée...

Merci à mon directeur, Jean-Marc Fontan, pour sa constante disponibilité et ses précieux conseils, de même qu'à toute l'équipe de l'ARUC-ÉS qui a égayé mes derniers mois de labeur.

Merci à toutes les personnes interviewées pour cette étude qui ont accepté, avec générosité, de collaborer.

Merci, enfin, à mes amies et partenaires de mémoire, Mylène, Amal, Aude et Susanne, vous avez vraiment fait toute la différence...

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX	viii
LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES.....	ix
RÉSUMÉ.....	x
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE I	
PROBLÉMATISATION ET CADRE THÉORIQUE.....	8
1.1 Historique d'un conflit	8
1.2 Questions de recherche et hypothèses.....	11
1.3 État des recherches sur les impacts socio-environnementaux de la motoneige	13
1.4 La sociologie économique et les économies de la grandeur	15
1.4.1 Le programme de l'économie des conventions.....	17
1.4.2 Les économies de la grandeur : les auteurs et leur appartenance paradigmatique	18
1.4.3 Présentation de la théorie	19
1.4.4 Critiques	23
CHAPITRE II	
MÉTHODOLOGIE	27
2.1 Sociologie compréhensive et méthodologie qualitative.....	27
2.2 Collecte des données.....	29
2.2.1 Échantillon	29
2.2.2 Entrevues.....	30

2.2.3 Recherche documentaire	31
2.3 Traitement des données.....	31
2.4 L'analyse des données par l'analyse de contenu.....	33
2.4.1 Problèmes et critiques	33
2.4.2 Procédures.....	34
 CHAPITRE III	
CONFLIT DU <i>PETIT TRAIN DU NORD</i> : PRÉSENTATION DES POSITIONS DES ACTEURS	36
3.1 Nature subjective du conflit – Le conflit vu par... ..	36
3.1.1 Les riverains.....	36
3.1.2 Les motoneigistes.....	38
3.1.3 Les écologistes	41
3.1.4 Les élus	44
3.1.5 Synthèse	47
3.2 Historicité du conflit	48
3.2.1 Les événements précédant le jugement (1997-2004).....	48
3.2.1.1 Une communication difficile	49
3.2.1.2 Médiation et imputabilité.....	50
3.2.2 Le jugement Langlois (2002-2004).....	51
Réactions.....	52
3.2.3 Les suites du jugement (2004-2007).....	54
3.2.3.1 Loi spéciale 90.....	55
3.2.3.2 Consultation publique.....	56
3.2.3.3 Loi 9.....	57
3.2.4 Politique nationale ou gouvernance régionale ?.....	60
3.2.5 Synthèse	61
3.3 Représentations réflexives et réciproques.....	62

3.3.1 Les motoneigistes.....	62
3.3.2 Les riverains.....	66
3.3.3 Le gouvernement du Québec	68
3.3.4 Les élus locaux.....	71
3.3.5 Les écologistes	73
3.3.6 Dynamique du conflit : alliances et oppositions	74
3.4 « Le développement durable de la motoneige ».....	76
3.4.1 Le développement durable : un simple discours ?	78
3.4.2 Quelques définitions du développement durable	79
3.4.2.1 L'environnement : la vision écocentrée).....	79
3.4.2.2 L'économie : la vision économiciste).....	80
3.4.2.3 La nature comme « environnement » de l'être humain : la vision anthropocentrée)	81
3.4.3 Le développement durable à l'épreuve du concret.....	82
CHAPITRE IV	
LES CITÉS MOBILISÉES	83
4.1 L'économie : la cité marchande	84
4.1.1 Les retombées économiques : une réalité pour la localité ?	86
4.1.2 Quelle provenance ?	87
4.1.3 Quelle légitimité ces retombées économiques revêtent-elles ?	89
4.1.4 Démocratie et économie : un rapport équivoque	90
4.2 Le droit : la cité civique	91
4.2.1 La république démocratique comme figure harmonieuse	92
4.2.2 Le principe supérieur commun : la prééminence des collectifs	93
4.2.3 Les formes légales comme dispositifs.....	95
4.2.4 Petits contre grands	97
4.2.5 L'immunité juridique : la cité civique sacrifiée	98

4.3	Médiatisation du conflit : la cité de l'opinion	100
4.3.1	Principe supérieur commun : l'opinion.....	101
4.3.2	Dispositifs : la puissance des médias	102
4.3.3	Grands et petits : de la reconnaissance à l'indifférence	103
4.4	Légitimité par l'objectivité : la cité industrielle.....	104
4.4.1	Le répertoire des sujets : les professionnels	105
4.4.2	Dispositifs : les moyens utilisés	105
4.4.3	L'épreuve-modèle : le test.....	106
4.5	Les cités inspirée, domestique et par projet, délaissées par les acteurs ?.....	108
4.5.1	La cité inspirée	108
4.5.2	La cité domestique	109
4.5.3	La cité par projet	110
4.6	Synthèse	110

CHAPITRE V

LA POSSIBILITÉ D'UNE CITÉ ÉCOLOGIQUE ET LE COMPROMIS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE		113
5.1	La cité écologique	113
5.1.1	Les justifications environnementales invoquées par les acteurs	113
5.1.2	Construction d'une cité : quels paramètres sont nécessaires ?.....	117
5.1.3	L'écologie, la cité impossible ? Instrumentalisation de l'argument écologique.....	119
5.1.4	Synthèse : état des disputes intra et inter-cités.....	122
5.2	Le développement durable : une remise en question de la grammaire des cités ?.	126
5.2.1	Le développement durable : vers une éthique du partenariat ?.....	126
5.2.2	Une cité du développement durable ?	128

5.3 Le développement durable : une solution au litige du <i>Petit train du Nord</i> ?	129
CONCLUSION	132
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	148
ANNEXE I - GUIDE D'ENTREVUE	156

LISTE DES TABLEAUX

Tableau	Page
1.1 Schémas conflictuels.....	14
1.2 Les cités	21
1.3 Argumentaires des acteurs	26
2.1 Composition du corpus	32
3.1 Synthèse de la dynamique conflictuelle.....	76
4.1 Perception du bruit selon les DBA supplémentaires.....	108
4.2 Dynamique des cités en conflit	111
5.1 Disputes principales entre les cités en fonction du conflit étudié	124
6.1 Mobilisation des cités par les acteurs.....	136
6.2 Schémas conflictuels et médiation	139

LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

BAPE	Bureau des audiences publiques sur l'environnement
CMED	Commission mondiale sur l'environnement et le développement
CRÉ	Conférence régionale des élus
CRELA	Conseil régional de l'environnement des Laurentides
ÉC	Économie des conventions
ÉG	Économies de la grandeur
ÉHÉSS	École des Hautes Études en sciences sociales
FCMQ	Fédération des clubs de motoneigistes du Québec
GIEC	Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat
GSPM	Groupe de sociologie politique et morale
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
OMS	Organisation mondiale de la santé
UQÀM	Université du Québec à Montréal
VHR	Véhicule hors route
VRM	Véhicule récréatif motorisé
VTT	Véhicule tout-terrain
ZEC	Zone d'exploitation contrôlée

RÉSUMÉ

Il y a deux décennies apparaissait le concept de développement durable, popularisé par le Rapport Brundtland, comme un moyen de remédier à la crise écologique mondiale, devenue évidente. Ayant pour mission d'instaurer une vision plus globale de la problématique environnementale, le développement durable est aussi confronté à des conflits d'intérêts entre ses dimensions économique, environnementale et sociale. En effet, la prise en compte de l'environnement et du social dans la poursuite de certaines activités ne se fait pas sans problèmes. La population québécoise a d'ailleurs été témoin de nombreux exemples ces dernières années, qu'il s'agisse des contestations contre la centrale au gaz du Suroît, le prolongement de l'autoroute 25 et la privatisation du Mont-Orford. Le conflit qui a opposé les riverains du sentier *Petit train du Nord* dans les Laurentides aux clubs de motoneigistes, à la MRC et à l'industrie touristique de cette région en fait foi. En décembre 2004, la Juge Langlois de la Cour Supérieure du Québec a ordonné la fermeture aux motoneiges d'une portion de ce sentier reliant Saint-Faustin-Lac-Carré et Labelle, en raison de la pollution du bruit et de l'air occasionnée par leur passage. Cette décision a engendré de nombreuses réactions de la part de tous les acteurs impliqués. Pour sa part, le gouvernement libéral de Jean Charest a justifié son action par sa volonté de promouvoir le « développement durable de la motoneige ».

Par l'examen de ce conflit, cette recherche remplit plusieurs objectifs. Elle souhaite d'abord saisir le positionnement des acteurs du conflit du *Petit train du Nord* par rapport aux principes du développement durable, les intérêts individuels et collectifs en jeu, les représentations réciproques des acteurs, de même que la réflexion du gouvernement du Québec en matière de développement durable et son action dans le dossier des motoneiges. À la lecture de ce mémoire, il sera possible de prendre toute la mesure de la cristallisation des positions conflictuelles des acteurs et de l'omniprésence des intérêts individuels même lorsque des arguments plus « collectifs » sont mobilisés. L'étude du conflit du *Petit train du Nord* met aussi en évidence l'instrumentalisation du terme développement durable faite par le gouvernement du Québec dans ce dossier, ce qui amène des éléments supplémentaires permettant d'interroger la pertinence de ce concept.

Notre approche qualitative est appuyée par la grammaire des cités de Boltanski et Thévenot. À l'aide de cet apport théorique issu de l'économie des conventions, cette étude rend compte des logiques conflictuelles par l'analyse des justifications des acteurs et leurs difficultés à arriver à un accord. L'application de la grille d'analyse des cités est pertinente dans la perspective où elle met à l'épreuve un nouvel angle théorique de l'exploration du conflit social. Enfin, cette recherche est l'occasion d'appréhender les obstacles à la construction d'une huitième cité, la cité écologique, et les défaillances de la théorie elle-même.

MOTS-CLÉS : conventions, conflit, développement durable, économies de la grandeur, motoneige, Laurentides, Petit train du Nord.

INTRODUCTION

L'éthique de l'environnement doit dorénavant poser les fondements et les critères qui permettront d'opérationnaliser la réconciliation nécessaire entre les lois de l'économie soi-disant intouchables et les lois de l'écologie dont notre survie dépend, et cela au nom d'un engagement collectif à garantir notre survie en tant qu'espèce et d'un choix de société en accord avec un tel engagement.
(Waaub, 1991, p. 68)

Le rapport du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC/IPCC), publié en février 2007, est clair : le réchauffement climatique est maintenant une certitude et les humains en sont *très probablement* responsables. Selon eux, les activités humaines, depuis la révolution industrielle, auraient engendré une hausse dans l'atmosphère des principaux gaz à effet de serre, le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄) et l'oxyde nitreux (N₂O), causant ainsi un réchauffement climatique de la planète. Les données recueillies prouvant cette affirmation sont le résultat du travail réalisé par une centaine d'experts réunis au sein du *Groupe de travail I* du GIEC, fondé en 1988 par l'Organisation météorologique mondiale et le Programme des Nations Unies pour l'environnement. Les chercheurs ont, entre autres choses, noté que onze des douze années les plus chaudes jamais enregistrées depuis que ces mesures sont prises (1850) sont situées entre 1995 et 2006. Ils estiment que d'ici la fin du 21^e siècle la température moyenne de la planète pourrait augmenter jusqu'à quatre degrés Celsius. Les chercheurs sonnent également l'alarme quant à la présence inhabituelle de vagues de chaleur et de pluies fréquentes et intenses, l'augmentation du nombre de cyclones tropicaux, sans oublier la fonte de la calotte glaciaire qui risque d'entraîner une hausse considérable du niveau des océans. Même s'il y a stabilisation des émissions de gaz, le réchauffement continuera jusqu'à ce que les océans puissent libérer toute la chaleur accumulée. De nombreuses conséquences pour l'humain sont prévues, parmi elles, on craint la création d'une catégorie de réfugiés environnementaux due à l'immersion de régions habitées, la perturbation des pratiques agricoles et la vulnérabilité de certaines populations face aux vagues de chaleur et aux cyclones.

Ces conclusions sont inquiétantes, et elles ne font pas l'unanimité. Ces scientifiques ont été accusés de défendre un point de vue politiquement orienté et de ne pas rendre publiques toutes les informations recueillies. En fait, les critiques qui leur sont adressées sont tout aussi politiques, car les conclusions de ce rapport sont lourdes de conséquences : si l'on démontre que les humains sont responsables de ces changements, ils auront alors la responsabilité morale de changer leur mode de vie pour les atténuer. C'est maintenant une évidence que la production et la consommation de masse sont à l'origine d'une profonde rupture d'équilibre dans la cohabitation Humain/Nature. Le rétablissement de cette relation de coexistence dans une perspective de durabilité semble ainsi nécessiter un changement de cap sociétal.

Une réponse avec beaucoup d'écho : le développement durable

Vingt ans séparent le rapport du GIEC (2007) de celui de Mme Brundtland (1987), alors présidente de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (CMED) de l'ONU. Basé sur des expertises déjà accablantes concernant la destruction de l'environnement, le *Rapport Brundtland* propose une vision du développement des sociétés qui serait engagé dans la *durabilité*. La CMED définit le développement durable à l'aide d'un objectif simple : « s'efforcer de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de satisfaire les leurs » (CMED, 1988, p. 47). Ce qui est clairement mis en opposition en fait, ce sont les besoins humains face aux limites naturelles pour y répondre. Le rapport tente de dépasser le paradigme écologiste en misant sur la possibilité de concilier les aspects économiques, environnementaux et sociaux du développement tout en tâchant de résoudre les questions relatives à la pauvreté et à la destruction des écosystèmes naturels.

Depuis, beaucoup a été dit et fait sous le couvert du développement durable. L'apparence de consensus social à son propos donne espoir à certains qui y voient les signes d'une société prête à se transformer, et en décourage d'autres qui reprochent au concept d'être vide de sens puisqu'il rassemble des positions très divergentes. Avec plus de soixante définitions en circulation (Pezzey, 1989), les conflits d'interprétation sont inévitables. De plus, certains observateurs considèrent le développement durable comme un programme trop utopique étant donné qu'il est question d'un « développement qui sera économiquement efficace,

écologiquement soutenable, socialement équitable, démocratiquement fondé, géopolitiquement acceptable, culturellement diversifié,... » (Latouche, 2004, p. 52). Par son objectif de réconcilier écologie et croissance économique, il est aussi perçu par ses détracteurs comme une réponse visant simplement à éviter une remise en question en profondeur du régime capitaliste. Une ambition réaliste, une chimère ou un outil idéologique, *le développement durable* ?

Tenter de décortiquer la notion de développement durable représente un défi, car plus on y plonge, plus le concept peut devenir confus. Le problème principal se trouve dans le fait que les dimensions économique, écologique et sociale qui le composent répondent à des rationalités et des temporalités différentes. La « Nature » est d'abord une entité difficile à prendre en considération dans sa totalité et sa complexité. Son rapport au temps est insaisissable et la lenteur de ses processus, comme c'est le cas dans la question du réchauffement climatique, oblige une planification à long terme. En comparaison, la durée d'une vie humaine et celle des sociétés qui les rassemble, semblent infimes et délimitées. La perspective de répondre aux besoins des générations futures pour assurer une durabilité humaine nécessite une vision à long terme. Toutefois, cette attitude peut entrer en contradiction avec la logique économique qui implique des décisions à court terme et qui traite la destruction de l'environnement comme une simple externalité négative de ses activités. Pour s'engager à part entière dans la voie du développement durable, il faudrait concilier les notions de solidarité intergénérationnelle et de durabilité, chères à Hans Jonas qui rappelle que l'on « met au monde des gens qui doivent pouvoir exister, car on a des comptes à rendre à l'homme à venir, à l'idée de l'homme » (Jonas, 1990, p. 24). Il insiste donc sur les conflits, les arbitrages et les sacrifices découlant de la prise en considération de ces principes.

Mieux cerner les actions à poser dans un contexte de changement sociétal requiert une compréhension approfondie de la problématique et des concepts impliqués. Bénéficiant d'une large diffusion, on peut affirmer que le concept de développement durable est devenu un mot-clé populaire. Le Québec n'échappe pas à son influence et les citoyens paraissent accorder plus de légitimité aux projets qualifiés de « durables ». D'ailleurs, on a pu observer

que divers projets comme la vente d'une partie du Mont Orford, la construction du port méthanier de Rabaska à Lévis et le prolongement de l'autoroute 25 à Montréal, ont eu droit à une médiatisation soutenue et émotive. Conséquemment, les promoteurs publics et privés ont tout intérêt à s'adapter, superficiellement ou non, à la vague du développement durable dans la poursuite de leurs activités. En ce sens, le développement durable peut servir d'outil de légitimation, certes en raison de son imprécision, mais aussi du magnifique défi d'organisation des sociétés qu'il semble rendre possible.

Pour interpréter la portée de ces discours sur le développement durable, nous jugeons qu'il convient d'examiner le sens exact que lui donnent ses utilisateurs. Pour ce faire, nous croyons qu'il est pertinent de scruter les justifications des acteurs d'un conflit opposant les dimensions du développement durable. Depuis quelques années au Québec, les motoneiges comme produits récréatifs soulèvent précisément de nombreux enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Problématique spécifique

Le 30 novembre 2004, la Juge Langlois de la Cour Supérieure du Québec accordait à un groupe de résidants la fermeture aux motoneiges d'une portion de sentier de trente-huit kilomètres entre St-Faustin-Lac-Carré et Labelle. Après plusieurs années de mésentente et de procédures juridiques, ces citoyens des Laurentides, lieu de prédilection pour la pratique de la motoneige, ont obtenu la possibilité de demeurer dans un environnement exempt de la pollution du bruit et de l'air occasionnée par le passage des motoneiges près de leur résidence. Même si ces riverains de la piste du *Petit train du Nord* se plaignaient depuis longtemps de cette situation, la décision du Juge Langlois a provoqué un tollé chez les motoneigistes, les élus locaux et les commerçants environnants. Trois semaines plus tard, le gouvernement libéral de Jean Charest adoptait une loi spéciale interdisant toute nouvelle poursuite juridique contre la pratique de la motoneige sur les sentiers interrégionaux, le temps de trouver une solution. Cette loi vise, selon le gouvernement, à promouvoir le « développement durable de la motoneige » (Francoeur, 2004c, p. C6). Une consultation publique itinérante a eu lieu en 2005 à travers le Québec pour tenter de parvenir à un

compromis entre les différents acteurs impliqués. La Loi 9, qui en a résulté, prévoit de nouvelles restrictions aux motoneigistes et la prolongation de l'interdiction de recours judiciaires de cinq ans. La municipalité régionale de comté (MRC) des Laurentides porte présentement la cause en appel, ce qui ouvre la porte à de nouveaux rebondissements juridiques qui pourraient se poursuivre jusqu'en Cour Suprême.

Ce conflit autour de l'activité motoneigiste dans les Laurentides illustre de façon pertinente un enjeu de développement durable. À première vue, une panoplie d'acteurs sociaux semblent bien camper les diverses dimensions argumentaires et justificatives évoquant les aspects économique, social et environnemental du développement durable : les riverains du parc linéaire, les motoneigistes (résidents et touristes), les autorités locales, l'État, l'industrie touristique régionale ainsi que les groupes écologistes. En ce sens, les préoccupations autour de cette activité dépassent le seul cadre des intérêts individuels en opposition. La référence à ce concept par le Premier Ministre a également attiré notre attention. Qu'entendait-il par « développement durable de la motoneige » et par quels arbitrages comptait-il prendre cette orientation ? Si le développement durable se donne pour mission d'instaurer une vision globale de la problématique environnementale, il est aussi confronté à des conflits d'intérêts, ce que nous tenterons de démontrer par le cas du *Petit train du Nord*.

Cadre théorique

Dans cette perspective, nous utiliserons la sociologie politique et morale de Luc Boltanski et de Laurent Thévenot (1991) pour analyser les justifications invoquées dans ce conflit. Ces auteurs ont élaboré une grammaire pour analyser les justifications utilisées par des acteurs lors de litiges. Cette école de pensée fait partie des théories socio-économiques qui se penchent, avec différents instruments, sur le conflit social, les règles, normes et arbitrages qui l'encadrent, et permettent d'appréhender les rationalités des acteurs, leurs interactions et négociations. Original et à contre-courant de la tradition sociologique classique, l'ouvrage qui en a découlé, *De la justification. Les économies de la grandeur* (1991), nous fournira une grille d'analyse, la grammaire des cités.

Cette grammaire des *cités* classe les différentes justifications auxquelles se réfèrent les individus dans leurs disputes. Elle s'appuie sur les écrits de philosophes tels que Rousseau, Saint-Augustin et Smith. Ces théoriciens mettant en scène des métaphysiques politiques n'en sont, en fait, que les communicateurs : des témoins transmettant la compréhension logique de valeurs souvent déjà bien instituées socialement. Six cités sont présentées dans l'ouvrage *De la justification* : les cités dites domestique, inspirée, marchande, industrielle, civique et de l'opinion. Une septième cité fut plus tard ajoutée à cette grammaire politique avec la parution de l'ouvrage de Boltanski et Chiapello intitulé *Le nouvel esprit du capitalisme* (1999). Cette cité réfère à un cadre argumentatif apparu dans les années quatre-vingt-dix et fortement imprégné des milieux financier et administratif.

Chaque cité est déterminée par un principe supérieur commun qui représente l'idéal collectif et selon lequel seront identifiés les rapports de grandeur entre les individus. Les auteurs affirment que ces *biens communs* « sont particulièrement repérables dans les situations de disputes où les acteurs sont contraints à défendre leur position en mobilisant des objets sur lesquels s'appuyer, objets qui ne relèvent pas toujours du même ordre de généralité » (Pfister, 2001, p. 2). Dans ce travail, nous nous emploierons à opérationnaliser cette grammaire d'analyse des discours sur le cas du *Petit train du Nord*, et nous travaillerons autour de la construction possible d'une 8^e cité, la cité écologique, pouvant contenir le discours environnemental.

En somme, un des objectifs de cette recherche est de poser un jalon additionnel dans la compréhension des enjeux théoriques et pratiques du développement durable et de mettre en lumière les utilisations discursives qu'il suscite. Nous chercherons aussi à mieux comprendre comment les pratiques socio-économiques peuvent être transformées dans une perspective de développement durable sans menacer la cohésion sociale. En ce qui concerne plus particulièrement le conflit du *Petit train du Nord*, nous présenterons la position de chaque acteur impliqué, les représentations qu'il a de ses opposants, et sa conception du développement durable. Nous espérons que cette étude pourra apporter des pistes de réflexion quant à la réalisation d'un développement « durable », de même qu'à la place, que la société québécoise décidera de faire à la motoneige.

Pour atteindre ces objectifs, nous ferons un retour sur les faits saillants du conflit du *Petit train du Nord*. Nous profiterons également du chapitre de la problématisation pour présenter des éléments essentiels concernant l'aspect socio-environnemental de la motoneige, de même que notre cadre théorique général. Cela nous conduira, au chapitre II, à expliquer la méthodologie qui a guidé nos travaux. Au chapitre III, nous exposerons les résultats de notre enquête pour mettre en lumière les représentations des acteurs sur la nature du conflit et des autres protagonistes. Le chapitre IV fera place à l'analyse des justifications des acteurs, selon la grammaire des cités. Enfin, nous explorerons la notion de développement durable et verrons à répondre aux questions de recherche que nous avons établies au départ.

CHAPITRE I

PROBLÉMATISATION ET CADRE THÉORIQUE

1.1 Historique d'un conflit

C'est au début du 19^e siècle que l'on procède à la construction du chemin de fer *Le Petit train du Nord*. Il sera utilisé pendant près de deux cent ans pour le transport de marchandises et de passagers. Cette voie de communication connaît toutefois un déclin dans les années 1970, et déjà le gouvernement du Québec manifeste l'intérêt d'en faire l'acquisition. Les décennies 1980-90 sonnent l'abandon et le démantèlement des voies ferrées. En 1991, le Comité interministériel sur les emprises ferroviaires désaffectées se forme et procède à des audiences publiques qui mènent à la conclusion qu'il est préférable que le gouvernement soit propriétaire de ces emprises ferroviaires, que leur utilisation soit à des fins publiques et qu'il en confie la gestion aux municipalités.

En 1993, la création du parc linéaire du *Petit train du Nord* est entérinée par un règlement de la MRC des Laurentides. Un bail de soixante ans entre la MRC et le gouvernement est signé et la vocation récréo-touristique du parc est alors clairement signifiée. Les motoneiges commencent progressivement à circuler sur le parc linéaire, mais l'*Association des résidents du Lac Mercier* à Mont-Tremblant proteste très rapidement contre leur passage en intentant un recours collectif qui sera débouté en Cour en raison de l'article 53 du Règlement sur la motoneige, amendé peu de temps avant le verdict par le décret 10-95. Cette modification, maintenant incluse dans l'article 12 de la Loi sur les véhicules hors route (VHR), a permis le passage des motoneiges à moins de 30 mètres des résidences qui bordent les emprises ferroviaires désaffectées. Il ne faisait pas de doute, à ce moment, que tous les acteurs

politiques étaient déterminés à ce que la motoneige trouve de plus en plus sa place dans les économies régionales.

Les démarches qui ont mené à la réaffectation de l'emprise ferroviaire du *Petit train du Nord* ont impliqué plusieurs acteurs régionaux et provinciaux. Le milieu politique des Laurentides a été consulté pour savoir quelles pourraient être les modalités d'utilisation de ce nouvel espace et les clubs de motoneige ont vite été intégrés dans ces pourparlers. Cependant, les citoyens n'ont pas bénéficié d'une consultation publique sur le sujet. Hors du « consensus », ils ont protesté face à ce nouveau voisinage. La firme Sotar, engagée pour réaliser une étude de faisabilité, avait pourtant déjà identifié la nécessité de rendre acceptable aux riverains une future piste de motoneige sur le parc linéaire. En 1997, la division des activités sur le parc linéaire est officialisée par la MRC : l'été, le vélo sera priorisé tout le long de la piste; l'hiver, cette dernière sera réservée aux activités motorisées, sauf de Saint-Jérôme à Val-David, secteur conservé pour des activités aérobiques tel que le ski de fond. Ce nouveau corridor récréatif où les motoneiges avaient déjà l'habitude de passer sans trop perturber la quiétude des résidents, est alors devenu une véritable autoroute hivernale, le nombre de passages pouvant aller à plus de 800 motoneiges les jours de fort achalandage, et parfois une cinquantaine la nuit (Cour Supérieure du Québec, 2004, p. 32). Les riverains ont protesté, mais ils n'ont réussi ni à s'entendre avec les motoneigistes et les élus, ni à trouver un compromis pour régler ce qui, à leurs yeux, représentait une injustice.

C'est en janvier 2002 que le recours collectif intenté par la *Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire du Petit train du Nord* est accepté par la Cour Supérieure du Québec. Les riverains réunis dans la Coalition représentent environ 600 familles et sont identifiés par la Cour comme « toutes les personnes physiques résidant ou ayant résidé après le 7 novembre 1997, à titre de propriétaire ou de locataire, à moins de deux cent mètres de chaque côté du parc linéaire entre la borne kilométrique 68.5 à Saint-Faustin-Lac-Carré et la borne kilométrique 106.5 située à Labelle » (Cour Supérieure du Québec, 2004, p. 3). La Coalition poursuit en dommages et intérêts la MRC des Laurentides (locataires), deux clubs de motoneiges de la région (sous-locataires), et le gouvernement du Québec en tant que

compagnie d'assurances (responsabilité civile) du parc linéaire. Elle demande également une injonction permanente pour que cesse la circulation de motoneiges sur le parc linéaire.

Il a fallu près de trois ans à la Juge Langlois pour rendre son verdict et condamner la partie défenderesse à fermer le parc linéaire aux motoneiges. La Juge a statué que cette situation représentait une nuisance selon l'article 976 du Code civil du Québec. Ce dernier article a été suffisant comme preuve, le recours à la Loi sur la qualité de l'environnement et à la Charte des droits et libertés n'a donc pas été nécessaire. Les requérants devraient recevoir environ dix millions de dollars en indemnités, toutefois seuls les riverains demeurant à 100 mètres de la piste pourront en bénéficier.

En adoptant la Loi spéciale 90 quelques semaines plus tard, le gouvernement du Québec a pris une orientation différente de celle de la Cour. Par cette loi, il interdit de nouveaux recours contre la motoneige sur les sentiers interrégionaux et en profite pour annoncer qu'il souhaite instaurer un « développement durable de la motoneige » (cité par Francoeur, 2004c, p. C6). Cet énoncé soulève de nombreuses interrogations. Que pensent réellement les acteurs du *Petit train du Nord* du développement durable et des liens possibles avec le conflit qui les impliquent ? Comment concevoir le développement durable d'une activité qui ne répond pas au principe d'acceptation sociale par les collectivités ? Au-delà des retombées économiques qui semblent évidentes, que connaît-on des impacts environnementaux de la motoneige ? Comment légitimer la pratique d'une activité récréative polluante dans un contexte où le transport utilitaire est déjà à l'avant-scène de la problématique de l'effet de serre ? Quelle est la nature exacte de ce conflit ? Comment ces acteurs trouveront-ils un espace de compréhension mutuelle et de compromis ? Du point de vue juridique et législatif, l'issue de ce conflit est déjà connue. La Juge Langlois a été claire quant à la situation qui prévaudrait à l'avenir sur cette partie du parc linéaire. Cependant, la Loi 9 modifiant la Loi sur les VHR, adoptée le 12 avril 2006, fixe de nouvelles restrictions pour les motoneigistes et une extension de l'immunité juridique dont ces derniers bénéficient. Fait intéressant à noter, la Loi 118 sur le développement durable, dont nous reparlerons plus loin, a été adoptée le jour suivant, le 13 avril 2006.

1.2 Questions de recherche et hypothèses

Bien que notre sujet se révèle riche en questionnements, notre étude se concentrera sur la régulation politique du développement durable et les justifications et représentations des différents acteurs impliqués dans un conflit y étant reliées. Notre question de recherche principale sera la suivante :

- Comment se positionnent les acteurs du conflit du *Petit train du Nord* par leurs discours relatifs aux principes du développement durable ?

Cela posé, nous devons également répondre aux interrogations suivantes :

- Quelle est la position de chaque acteur dans le conflit et quels sont les intérêts individuels et collectifs identifiés ?
- Comment les acteurs se représentent-ils entre eux ?
- Comment les acteurs concernés se représentent-ils le développement durable et quel lien y voient-ils avec le conflit qui les implique ?
- La réflexion du gouvernement du Québec en matière de développement durable et son action dans le dossier des motoneiges sont-elles réciproquement cohérentes ?
- Quelles conclusions peut-on tirer sur l'avenir du développement durable à partir des données recueillies et analysées par cette étude ?

Nous pouvons déjà affirmer que l'absence d'une cohabitation harmonieuse entre les motoneigistes et les riverains du parc linéaire du *Petit train du Nord* appelle une régulation accrue de cette activité encore peu balisée et réglementée. Le gouvernement, arbitre du conflit, doit départager plusieurs intérêts antagonistes. À première vue, la protection de l'environnement et le développement économique de la région paraissent être des intérêts collectifs à sauvegarder prioritairement. Cependant, pour les acteurs concernés, il pourrait s'agir avant tout de préserver leurs intérêts individuels : la qualité de vie pour les riverains et la pratique de leur activité pour les motoneigistes. Il conviendra d'éclaircir cet aspect dans l'analyse des ordres de justification des acteurs par la grammaire politique de Boltanski et Thévenot que nous présenterons plus loin.

Concernant la dynamique conflictuelle, nous supposons que les acteurs se perçoivent, de part et d'autre, comme des adversaires radicaux et combatifs. L'entrée en scène des sphères juridique et politique nous laisse présumer un échec du dialogue entre les acteurs et des positions polarisées et cristallisées. Nous analyserons également leurs définitions du développement durable que nous supposons variées et imprécises. En général, la notion de développement durable est interprétée dans trois perspectives différentes : écocentrée, anthropocentrique et économiciste. Nous exposerons davantage leur signification dans la section de l'analyse. Nous prévoyons que les environmentalistes se retrouvent dans la première approche, les riverains, dans la deuxième, et les motoneigistes dans la troisième. Cependant, peu importe leur position, nous soupçonnons que les acteurs y voient un piège discursif et s'aventurent avec prudence dans l'expression de sa définition.

Pour ce qui est du gouvernement, il se peut qu'il cherche à rester évasif et imprécis dans sa définition du développement durable. Cette attitude lui permettrait d'éviter de s'engager clairement face aux arbitrages à faire dans les cas de conflits entre les principes économiques, environnementaux et sociaux. Par son action dans le dossier des motoneiges, nous croyons pouvoir dénoter un certain manque de cohérence par rapport à son discours sur le développement durable. Il y a d'abord le choix de faire une étude de l'impact économique de la motoneige tout en omettant de faire une évaluation environnementale de cette activité. Ensuite, reconduire l'immunité juridique accordée aux clubs de motoneiges sur les sentiers interrégionaux pour encore cinq ans laisse présumer un parti pris pour l'industrie de la motoneige et une perception de l'environnement et du social comme contraintes au développement économique.

Le règlement de ce conflit nous paraît, pour l'instant, reposer sur l'imposition de la dimension économique aux dimensions sociale et environnementale. Toutefois, beaucoup d'intérêts sont en jeu et la détermination de l'idéal collectif est souvent le lieu de multiples interprétations. D'ailleurs, Gendron rappelle que : « ...l'harmonisation que prétendent réaliser les stratégies de développement durable entre l'économie, l'environnement et le

social se traduit bien souvent par de nécessaires arbitrages non pas tant entre différentes logiques qu'entre différents acteurs sociaux (qu'on pense aux porcheries ou à la forêt). Derrière les conflits écologiques se profilent bien souvent des luttes d'une autre nature » (Gendron et Revéret, 2002, p. B10). Le compromis théorique que semble sceller le concept de développement durable a-t-il des chances de se concrétiser ? Malgré les bonnes intentions derrière l'adoption de la Loi 118 sur le développement durable, son application ne semble pas des plus simples, surtout pas dans un dossier comme celui des motoneiges.

1.3 État des recherches sur les impacts socio-environnementaux de la motoneige

La réflexion sur les conflits engendrés par l'activité motoneigiste est assez récente. La situation conflictuelle rencontrée au Québec n'est pas unique. Par l'entremise des travaux conduits par des chercheurs étasunien et suédois (Vail, 2002; Heldt et Vail, 2004), il nous est permis de mieux comprendre comment ce phénomène est vécu en Suède et aux États-Unis (Maine). Même si les revenus générés par cette industrie sont moindres qu'au Québec où elle a généré environ 723 millions de dollars canadiens en 2004-2005 (Tourisme Québec, 2006), la motoneige est également une activité touristique importante pour le Maine. Elle a favorisé la création d'environ 3 100 emplois à temps plein dans une région aux prises avec un secteur manufacturier en déclin et où l'activité économique ralentit durant l'hiver (Vail, 2002). Des retombées économiques de 300 millions de dollars américains pour une saison y ont déjà été enregistrées.

La situation est toutefois différente en Suède, où l'utilisation de la motoneige y est davantage réglementée. Cependant, tout comme pour le Québec, la pratique motoneigiste n'est pas sans créer des conflits d'usage dans ce pays. Pour mieux saisir la nature de ces conflits et pour y apporter des solutions appropriées, Vail propose une typologie, exposée dans le tableau 1.1, permettant de les distinguer. Construite en fonction des groupes d'acteurs affectés par l'activité motoneigiste, elle fait état de cinq types de conflit dans lesquels les effets sont unilatéraux ou réciproques. Pour chaque type, le chercheur y relie les impacts subis par les différents acteurs. Par exemple, on voit qu'un conflit de type 2 occasionne des externalités réciproques alors qu'un de type 4 engendre un impact unilatéral. De nombreux acteurs sont

représentés, cependant nous ne retrouvons pas les élus, ni l'industrie de la motoneige que nous prendrons en considération dans l'étude du conflit du *Petit train du Nord*.

Tableau 1.1
Schémas conflictuels

Groupe affecté		Impacts
Type 1		Obstruction des sentiers
Motoneigistes → Propriétaires terriens		Vandalisme
Type 2		Congestion des sentiers principaux
Motoneigistes ↔ Motoneigistes		Utilisation gratuite
Type 3		Sentiers endommagés par les VTT
Motoneigistes ↔ Autres récréationnistes		Interruption de la quiétude des skieurs
Type 4		Pollution de l'air et par le bruit
Motoneigistes → Communautés hôtes		Congestion et trafic
Type 5		Pollution de l'eau et de l'air
Motoneigistes → Environnementalistes		Perturbation de la faune

Source : Vail, 2002, p. 132

Selon les auteurs, il y a trois formes de « compatibilité » entre les acteurs impliqués : une exclusivité mutuelle, une coexistence compétitive et une complémentarité viable (Heldt et Vail, 2004). Cette graduation est un instrument supplémentaire à la typologie de Vail pour analyser le cas qui nous intéresse. Par exemple, nous pouvons déjà avancer l'hypothèse que les parties sont plus enclines à faire des compromis lorsque les externalités sont réciproques, que lorsqu'elles sont unilatérales. Dans ce cas, le conflit du *Petit train du Nord*, de types 4 et 5, serait moins évident à solutionner, car un des groupes d'acteurs, les motoneigistes, trouve son compte dans le statu quo. Cette situation semble s'apparenter à un usage rival du parc linéaire, qui fait que l'utilisation par l'un empêche la jouissance des acteurs opposants de ce même espace, ce qui entraîne une exclusivité mutuelle.

Cette typologie nous laisse supposer également que chaque type de litige exigera une réponse distincte. Par exemple, l'existence d'un conflit de type 1 a amené le *Department of Conservation* du Maine et la *Maine Snowmobile Association* à travailler de concert pour créer des relations solides et viables avec les propriétaires qui permettent l'accès des motoneiges sur leurs terrains. Des solutions décentralisées ont été mises en place, parmi elles, une

sensibilisation accrue pour améliorer le comportement des motoneigistes sur les terrains d'autrui, de l'assistance gouvernementale dans la négociation des permis de passage et l'octroi de certains pouvoirs aux propriétaires comme le contrôle de l'emplacement du sentier et une exemption de responsabilité quant à l'activité motoneigiste sur leur propriété. L'association des motoneigistes remet même des prix aux propriétaires les plus conciliants, les *Landowner Appreciation Award*.

Cette étude rend explicite la pertinence de gérer la pratique de la motoneige par rapport à ses impacts, quels qu'ils soient. Le cas du *Petit train du Nord* est assez complexe à cet égard. En effet, beaucoup d'acteurs s'y retrouvent impliqués, les conséquences sont souvent à sens unique et les rapports de force demeurent inégaux, surtout depuis que la possibilité de recours judiciaire a été suspendue. Ces éléments font en sorte que l'acteur gouvernemental prend une importance considérable. La complexité du cas que nous allons étudier nous amènera à prendre un autre angle d'analyse, lequel sera d'ordre théorique. L'examen des discours des acteurs, à l'aide d'une grammaire politique, nous aidera à déterminer quelles sont leurs priorités et sur quelles bases pourraient s'instaurer un compromis. Les économies de la grandeur, école conventionnaliste du champ de la sociologie économique, nous fourniront ce cadre théorique.

1.4 La sociologie économique et les économies de la grandeur

Bourdieu nous a rappelé que la sociologie générale a toujours considéré que « le monde social est tout entier présent dans chaque action économique » (Bourdieu, 2000, p. 13). Le champ plus spécifique de la sociologie économique cherche, en ce sens, à étudier les phénomènes économiques avec la même approche méthodologique et conceptuelle qu'elle utilise pour examiner les faits sociaux. Trigilia définit le programme d'analyse de la sociologie économique comme « un ensemble d'études et de recherche visant à approfondir les rapports d'interdépendance entre phénomènes économiques et sociaux » (Trigilia, 2002, p. 13). Selon Steiner, il s'agit surtout de mettre en lumière « des rapports sociaux dont la logique de fonctionnement n'est pas économique » (Steiner, 2005, p. 106), même s'ils s'inscrivent dans des activités économiques.

La sociologie économique connaît un essor dans les années 1890-1920. Toutefois, après 1920, le cloisonnement disciplinaire, le paradigme positiviste et la division du travail minent son développement. Les économistes se chargent alors de l'étude des comportements « rationnels », pendant que la sociologie se retrouve avec les comportements « non rationnels ». Cette dernière est alors perçue comme « la science des restes » (Swedberg, 1994, p. 50). Pourtant, dans les années quatre-vingt, plusieurs chercheurs annoncent un « renouveau » de la sociologie économique. Ces derniers sont stimulés dans cette affirmation par les travaux de Granovetter sur l'importance des réseaux, la crise de la science économique (Mouchot, 2003). L'objectif avoué est de « réintroduire l'économie dans le programme de recherche de la sociologie (...); de participer au lancement de la sociologie économique en tant que discipline indépendante et de mettre en lumière la richesse de ses potentialités » (Swedberg, 1994, p. 126).

Lévesque, Bourque et Forgues signalent que la définition de la sociologie économique est « un objet à construire » (Lévesque, Bourque et Forgues, 2001, p. 25) en elle-même. Selon ces derniers, la sociologie économique se déploie à l'intérieur de cinq axes principaux de recherche :

- 1) l'acteur économique et les motifs de son action;
- 2) la structure sociale de l'économie;
- 3) les modes de réglementation et de légitimation;
- 4) l'incidence de l'économie sur la société;
- 5) les interactions entre le développement économique et le changement social.

À ce programme solide et diversifié s'ajoute une posture paradigmatique qui place la sociologie économique à l'écart de nombreux antagonismes (types de rationalité en opposition, primauté de l'individu ou de la société, encastrement social de l'économie ou autonomie,...). Selon Steiner, cette situation range la discipline « dans un entre-deux où elle traque les difficultés contenues dans les situations hybrides que néglige la théorie économique standard » (Steiner, 2005, p. 108). En explorant la sociologie économique aujourd'hui, nous ne pouvons qu'être frappés par la diversité des orientations et des

paramètres d'analyse auxquels la recherche des ancrages sociaux de l'économie a donné naissance. La démarche est véritablement multidisciplinaire, comme en témoigne l'économie des conventions, courant dans lequel s'inscrivent les économies de la grandeur.

1.4.1 Le programme de l'économie des conventions

L'économie des conventions (ÉC) est marquée par la croisée des disciplines de l'économie, de la sociologie et de la science politique. Les conventionnalistes affirment sans ambages vouloir « réunifier les trois approches systématiquement découplées dans la tradition néo-classique en économie : celles des valeurs, de la coordination et de la rationalité » (Eymard-Duvernay, 2006, p. 14). L'ÉC contient, à coup sûr, beaucoup de similitudes avec le programme principal de la sociologie économique. Elle rejoint un de ses postulats constitutifs qui pose que les institutions économiques sont déterminées par certaines modalités de coordination telles que les connaissances partagées (capital culturel) et les règles implicites, coutumières et législatives. Cette approche socio-économique tente, en fait, de mieux déchiffrer les conflits de coordination et comment, par leurs discours et leurs actions, les individus réussissent à s'entendre et à fonctionner efficacement. En ce sens, il est affirmé que toute coordination n'est possible qu'à l'aide d'une convention, d'une « norme constitutive » (Lévesque, Bourque et Forgues, 2001, p. 115).

Souvent créées spontanément par les interactions sociales, les conventions sont définies comme « le résultat d'actions individuelles et comme cadre contraignant les sujets » (Dupuy, et autres, 1989, p. 143). Elles sont également étudiées dans la perspective d'une théorie du choix rationnel renouvelée, c'est-à-dire affranchie des limites imposées par le paramètre de la rationalité instrumentale et intégrant de nouvelles variables agissant sur les sujets. Il importe, en effet, que les individus soient tournés vers leur être « social », celui qui peut dire Je, mais aussi Nous. Cette attitude, ce « sens du collectif », est indispensable pour l'efficacité des conventions et des institutions. Pour Batifoulier, « suivre une règle, c'est s'engager dans une action commune en mobilisant des valeurs » (Batifoulier, 2001, p. 29). Cette forme d'individualisme méthodologique « modéré » s'oppose à la théorie du choix rationnel pur. Comme nous le verrons plus loin, les économies de la grandeur adhèrent tout à fait à ces fondements méthodologiques.

La distinction entre les économies de la grandeur et les conventions n'est pas toujours bien identifiée. Nous dirons, pour différencier les approches, que les économies de la grandeur s'intéressent à la façon dont les individus interprètent les règles et normes sociales et justifient leurs comportements par rapport à elles, alors que l'économie des conventions tente de rendre compte du rôle structurant que jouent les institutions normatives sur les comportements économiques des individus.

1.4.2 Les économies de la grandeur : les auteurs et leur appartenance paradigmatique

Le fondateur des ÉG, Luc Boltanski, est un sociologue français et professeur à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales (ÉHÉSS). Pendant longtemps disciple de Bourdieu, il s'en désaffilie un peu plus tard, désirant porter une vision différente de la sociologie. En effet, il souhaite pratiquer une sociologie de la critique plutôt qu'une sociologie critique. Au lieu de tenter de révéler au grand jour les contraintes inconscientes et aliénantes qui pèsent sur les individus, il préfère se pencher sur les manières dont ces derniers communiquent dans le but ultime de se coordonner. Selon ce sociologue, les agents possèdent un libre arbitre qui leur permet de se justifier et de défendre une position qui peut avoir différents contenus et formes selon la situation. Nul besoin donc de connaître l'histoire de la socialisation de chaque individu pour analyser ses discours et actions dans la perspective des conventions. Il faut souligner toutefois que la genèse des économies de la grandeur repose sur le concept de l'habitus de Bourdieu, qui fait correspondre certains comportements spécifiques avec une « classe » sociale particulière (par exemple, la consommation de certains produits). Boltanski et Thévenot en ont gardé la capacité des acteurs à « faire émerger des phénomènes de représentation comme des processus cognitifs et de codification sociale des groupes sociaux » (Lévesque, Bourque et Forgues, 2001, p. 105).

Se détachant cependant du courant de l'individualisme méthodologique pur, les auteurs se targuent plutôt de promouvoir un « hol-individualisme ». L'objectif est de « rompre avec une approche dualiste (...) de la société marchande, opposant deux modèles purs de régulation : selon le premier, les individus conformément à la théorie du choix rationnel; selon le second, leurs actions sont intégralement déterminées par des normes » (Orléan, 1994,

p. 14). Bien de leur époque, leurs travaux témoignent des transformations survenues en sociologie, suite à l'essoufflement du structuralisme et du marxisme : « ce tournant paradigmatique accorde une position centrale à l'action dotée de sens, réhabilite l'intentionnalité et les justifications des acteurs dans une détermination réciproque du faire et du dire » (Dosse, 1995, p. 12). Le « sujet » est bel et bien de retour (Touraine, 1986) et occupe l'avant-scène dans les économies de la grandeur. Cette sociologie de l'action et de l'acteur, bien que nouvelle dans l'univers de la sociologie française, avait déjà pourtant son nid dans la sociologie compréhensive allemande. Pour nourrir et clarifier cette pensée, Boltanski a fondé, en 1984, avec Laurent Thévenot, économiste et directeur d'études à l'ÉHESS, le Groupe de sociologie politique et morale (GSPM). Sept ans plus tard, ils publiaient ensemble l'ouvrage qui allait instituer leur école, *Les économies de la grandeur*.

1.4.3 Présentation de la théorie

Cette école théorique propose une grille d'analyse des discours reposant sur une grammaire articulée autour de mondes communs. Cette approche analytique se veut interprétative et pluraliste, c'est-à-dire qu'elle prend en considération la multiplicité des conceptions possibles du bien commun et a pour objet d'étude la pluralité des logiques d'action. Elle est définie comme une « sociologie des principes et des valeurs que les individus engagent pour justifier leurs actions dans les diverses situations sociales » (Triglia, 2002, p. 226).

La grammaire des *cités* (domestique, inspirée, marchande, industrielle, civique, de l'opinion et par projet) présente des types d'action et de discours auxquels les individus considèrent légitimes de se conformer, induisant des conventions visant à maintenir une « justice sociale ». En d'autres mots, Boltanski et Thévenot les définissent comme « des modèles de compétence auquel pourront être confrontées les capacités pratiques mises en œuvre par les personnes lorsqu'elles ont à justifier leurs jugements en réponse à la critique » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 34). Dans le vocabulaire de ces auteurs, les cités représentent les formes politiques de la grandeur, alors que les mondes communs, basés sur les cités, sont une application de la théorie, le jugement qui est mis à l'épreuve. Nous développerons davantage sur l'explication de chaque cité au chapitre IV. Pour l'instant, nous allons simplement

éclaircir l'utilisation analytique de la grammaire qui est divisée en catégories permettant de « tester la réalité des prétentions invoquées » (Boltanski, 2002, p. 284). Il faut préciser que le contexte de l'expression de la grandeur est bien celui de la dispute, c'est-à-dire le moment où la coordination des individus cause problème.

Le tableau 1.2 présente une synthèse des composantes de la grammaire. Les sept cités sont présentées et chacune d'elle est constituée de quatorze catégories. Ces éléments sont des paramètres selon lesquels on peut mesurer les autres à son aune, c'est-à-dire, « juger des autres d'après soi-même » (Rey-Debove et Rey, 1993, p. 157) tout dépendant à quelle cité l'on s'identifie. Les éléments permettent aux acteurs de « passer d'une forme de justification à une autre tout en maintenant les mêmes exigences » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 29). Le plus important de tous, celui qui pose les fondements idéologiques de chaque cité, est le *principe supérieur commun*. Il indique la convention qui guide la cité et dont le respect veillera au bien commun des sujets et des objets. L'*état de grandeur* révèle les êtres qui garantissent la conservation du principe supérieur commun. Ce sont des qualités particulières que l'on retrouve chez certains sujets (identifiés ensuite dans le *répertoire des sujets*) qui les désignent comme des références, des modèles à l'intérieur de la cité, comme les *grands*. La *dignité* réfère à des attitudes à acquérir visant l'acceptation et la poursuite du bien commun reconnu.

Quant à eux, les *dispositifs* sont des instruments permettant d'objectiver les sujets, ils servent ainsi à mesurer leur grandeur. Par exemple, dans la cité civique, le recours à des formes légales permet au sujet de « s'élever » dans la cité. Dans le même ordre d'idées, l'état de grand est aussi lié à la *formule d'investissement*, qui représente le sacrifice qui doit être fait pour y accéder. Le grand doit renoncer à certains comportements ou attitudes pour voir au maintien de la cité, ainsi, le *rapport de grandeur* peut s'exprimer. Donc, si le sujet, dans la cité de l'opinion, accepte de renoncer au secret par rapport à sa vie privée, il pourra faire bénéficier la cité de la reconnaissance qu'il suscite et de la célébrité qui le caractérise.

Au-delà de la qualification à laquelle s'astreignent les sujets, on s'attarde aussi aux *relations* qu'ils établissent entre eux à l'intérieur des cités. L'action d'éduquer, par exemple, unit les

grands et les petits de la cité domestique, ce qui permet de faire respecter l'ordre et l'équivalence entre les êtres. C'est la *figure harmonieuse* qui va révéler la « réalité » de chaque cité. Pour la cité marchande, il s'agit du marché, tandis que la famille est plutôt celle de la cité domestique. C'est l'ordre naturel qui s'impose et qui distribue les états de grandeur.

Tableau 1.2 Les cités

	Inspirée	Domestique	L'opinion	Civique	Marchande	Industrielle	Par projets
Principe supérieur commun	Jaillissement de l'inspiration	Tradition Relations personnelles	L'opinion des autres	La prééminence des collectifs	La concurrence	Objet technique et méthode scientifique	L'extension du réseau
État de grand	Indicible, éthéré, insolite	Supériorité hiérarchique	La célébrité Réputé, connu	Réglementaires et représentatifs	Désirable, valeur	Performant, fonctionnel	Engagé, mobile
Dignité	Inquiétude de la création, passion	L'aisance de l'habitude	Le désir d'être considéré	L'aspiration aux droits civiques	L'intérêt	Le travail	Le besoin de se lier
Répertoire des sujets	Les illuminés Enfants, artistes	Supérieurs et inférieurs	Les vedettes et leurs supporters	Collectifs et représentants	Concurrents clients	Les professionnels	Médiateur, chef de projets
Dispositifs	Le rêve éveillé Esprit, corps	Les règles de savoir-vivre	Noms dans les médias, marques	Les formes légales	Richesse	Les moyens	Instruments de connexion
Formule d'investissement	Évasion hors des habitudes	Don de soi Devoir	Le renoncement au secret	Le renoncement au particulier	Opportunisme	Investissement Progrès	Adaptabilité
Rapport de grandeur	Universalité de la singularité	Responsabilité, subordination	Être reconnu et s'identifier	Engagement Adhésion	Posséder	Maîtriser	Redistribution des connexions
Relations naturelles entre les êtres	Rencontres imprévues Rêver, imaginer	Commerce des gens bien élevés Éduquer	La persuasion	Rassemblement pour une action collective	Intéresser, relations d'affaires	Fonctionner	La connexion
Figures harmonieuses de l'ordre naturel	La réalité de L'imaginaire	L'âme du foyer La famille	L'image dans le public, audience	La république démocratique	Marché	Organisation Système	Le réseau
Épreuve-modèle	Vagabondage Aventure intérieure	La cérémonie familiale	La présentation de l'événement	Manifestation pour une juste cause	Affaire, marché conclu	Test	La fin d'un projet et le début d'un autre
Mode d'expression du jugement	L'éclair de génie	Accorder sa confiance	Le jugement de l'opinion	Le verdict du scrutin	Prix	Effectif, correct	Être appelé à participer
Forme de l'évidence	La certitude de l'intuition	L'anecdote exemplaire	L'évidence du succès	Le texte de loi	Argent, bénéfice	Mesure	Idem
État de petit Déchéance de la cité	Routinier Terre à terre	Vulgaire Impolitesse	L'indifférence et la banalité	La division	Indésiré, perdant Servitude de l'argent	Inefficace / L'action instrumentale	Inengageable Fermeture du réseau

Sources : Amblard, 1996, p. 88; Christophe Lejeune, http://www.smess.egss.ulg.ac.be/lejeune/Enseignements/eg_monde.html

Ces dernières catégories servent à établir les paramètres et les contextes selon lesquels les sujets seront jugés, alors que d'autres concernent l'évaluation elle-même. L'*épreuve-modèle* est un critère important, c'est le moment, la situation qui, si elle est remplie, permettra de porter un jugement sur l'acteur. La manifestation pour une cause dans la cité civique ou une affaire conclue dans la cité marchande prouvera l'état de grand à celui qui y participe. Le verdict qui en découle sera exprimé par un *mode d'expression* particulier à chaque cité, qui a pour tâche de sanctionner l'épreuve. Le prix viendra déterminer la valeur d'un objet sur un marché, notre comportement sera validé par l'appréciation d'un membre de notre famille et notre sollicitation à participer marquera notre implication dans un réseau. Enfin, la *forme de l'évidence* est la modalité de connaissance qui découle de chaque monde commun, c'est-à-dire avec quel langage le répertoire des objets et des sujets sera abordé. La forme de la cité marchande avec l'argent, et celle de la cité industrielle, avec la mesure, illustrent notamment cette catégorie.

Les conflits d'intérêt donnent souvent lieu à d'inévitables joutes orales. Les économies de la grandeur, avec cette grille d'analyse, donnent quelques outils pour analyser le discours des différents adversaires. Cependant, elle nous semble trop complexe pour être appliquée intégralement dans le cadre d'un mémoire. Nous en retiendrons donc le principe général de la recherche du bien commun par le recours justificatif aux cités. Des exemples impliquant quelques paramètres par cité seront présentés, nous ne nous imposerons pas d'exposer l'ensemble des quatorze catégories.

1.4.4 Critiques

La sociologie politique et morale de Boltanski est une perspective récente dans le paysage de la discipline sociologique. Conséquemment, les économies de la grandeur sont une théorie encore inachevée. Les critiques n'ont d'ailleurs pas tardé à fuser face à la rupture paradigmatique à laquelle elle participe. Au centre de la théorie, il y a la question du « sujet » possédant un libre arbitre et auquel on fait confiance quant à la justesse de ses justifications. Cette conception de l'individu vient bousculer la tradition sociologique, plusieurs sociologues craignant que cette vision n'occulte l'influence des rapports de force et

des systèmes de reproduction sociale qui déterminent les justifications et comportements humains. On note que « ...l'idée de reproduction est neutralisée par l'introduction des notions d'épreuve et de formule d'investissement tandis que celle de la domination est dissoute par la notion de bien commun profitant à tous » (Juhem, 1994, p. 96). Les rapports de grandeur et l'acceptation des inégalités marquent une société méritocrate où « l'état » ou la « situation » des individus ne dépend que de leurs propres efforts.

On questionne aussi le pluralisme interprétatif et le relativisme des identités et des valeurs à la base des cités. L'équivalence des biens communs d'une cité à l'autre laisse penser que tout pourrait devenir justifiable. Thévenot cite lui-même un de ces critiques qui prévient contre le risque de ne plus saisir « qu'un poudroïement d'identités, de rôles, de comportements, d'actions et de réactions sans aucune sorte de lien entre eux » (Thévenot, 2006, p. 234; Lahire, 1998). Malgré cette diversité d'arguments, on ne peut éviter de remarquer tous les discours qui ne trouvent pas leur place dans les cités, qu'il s'agisse des points de vue écologiste, culturel, féministe ou raciste, par exemple. On reproche également à ces auteurs de faire abstraction de la perspective historique. Les situations analysées ne sont pas situées dans un contexte socio-historique pouvant faire état de conjonctures particulières interférant avec les réactions des acteurs. On ne tient pas compte non plus des moments d'apparition des cités et des transformations qu'elles auraient pu subir avec le temps, certaines datant déjà de quelques siècles : « ...rien dans les économies de la grandeur ne permet de construire un modèle de l'évolution et du développement progressif d'un principe d'ordre justifié, puisque *le sociologue des mondes* s'interdit de clarifier les motivations des acteurs » (Juhem, 1994, p. 90-91).

Pour sa part, Toni Negri (2003) souligne la faiblesse de la démarche philosophique de Boltanski et Thévenot, discipline à laquelle ils font des emprunts intéressants, mais insuffisants. Amable et Palombarini (2005) abondent dans le même sens en affirmant sans détour que « la construction théorique fondée sur les « cités » s'appuie sur des présupposés philosophiques, épistémologiques et méthodologiques contestables » (Amable et Palombarini, 2005, p. 41). Ces derniers notent également que le large programme de

l'économie des conventions est plutôt boiteux, en raison des prémisses plus ou moins compatibles et contradictoires qu'il contient, et de son manque d'unité, alors que plusieurs chercheurs voient l'ÉC davantage comme un outil d'analyse qu'une « science générale des relations humaines » (Amable et Palombarini, 2005, p. 38).

Sur le point d'appliquer cette grammaire à un cas bien précis, certains problèmes nous paraissent dès lors évidents. D'abord, les auteurs prévoient la résolution des litiges à l'intérieur même des cités, ce qui pose déjà les limites de la théorie face aux différends entre cités. Comme les auteurs avancent, sur la base du relativisme, qu'il n'y a pas une façon unique de juger de ce qui est bon, l'argumentation de chaque cité est légitime en elle-même. Thévenot et Boltanski présentent la dispute entre cités en expliquant que le compromis y est possible quoique toujours fragile, cependant, ils ne démontrent pas comment y parvenir. Dans le cas que nous allons analyser, les conflits se retrouvent à la fois à l'intérieur des cités et entre les cités. Lorsque les acteurs s'affrontent à l'aide de cités différentes, le compromis est difficile, car les ordres de grandeur ne peuvent être comparés, ni hiérarchisés.

Juhem rappelle lui aussi la fragilité du compromis « inter-cités » en doutant de la bonne foi nécessaire de la part des acteurs qui doivent se rendre aux arguments des « grands » pour marquer la fin du litige. En ce sens, il pose la question suivante : « Chacune des cités ne correspond-elle pas à l'expression de certains intérêts et, les acteurs ne sont-ils pas conduits à promouvoir la logique de la cité où ils sont les plus grands ? » (Juhem, 1994, p. 93). Nous adhérons à ce questionnement et ferons ainsi une brèche à la théorie des grandeurs : nous appliquerons la grammaire des cités à notre corpus d'analyse tout en intégrant la notion d'intérêt. Nous tenterons de comprendre comment les acteurs utilisent les cités dans leur discours selon les intérêts qu'ils défendent en faisant une *montée en généralité*, car « les acteurs doivent expliciter dans ce qu'ils disent, dans ce qu'ils font, dans les décisions qu'ils prennent ou les actions qu'ils mènent, ce qui est susceptible de remporter l'adhésion d'autrui » (Machabée, 2002, p. 74).

Malgré ces critiques, nous considérons donc que les cités peuvent contribuer à une meilleure compréhension de certains conflits comme le *Petit train du Nord* en identifiant clairement les

enjeux et les prises de position des acteurs. Le tableau 1.3 présente la façon dont les acteurs pourraient avoir mobilisé les cités pour répondre à la critique et justifier leur position spécifique dans le conflit. En résumé, nous émettons l'hypothèse que le groupe de motoneigistes concentre son raisonnement sur la cité marchande représentant l'argument économique, alors que les riverains sollicitent la cité civique et une potentielle cité écologique. Nous croyons que les environnementalistes prennent le parti des riverains et que les élus tentent, par les cités civique et marchande, d'être rassembleurs et d'arriver à un compromis inter-cités, ce qui pourrait créer une tension entre certains intérêts et cités opposés.

Tableau 1.3
Argumentaires des acteurs

Acteurs	Argument principal	Argument secondaire	Cité dominante
Coalition des riverains	Tranquillité, Jouissance de la propriété privée	Environnement	Civique Écologique
Motoneigistes	Pratique individuelle de leur activité	Économie	Marchande
Élus	Développement durable	Cohabitation Économie	Civique Marchande
Environnementalistes	Protection de l'environnement	Quiétude Pollution sonore	Écologique Civique

Face à la grille des cités présentée précédemment, nous constatons par contre qu'un type de discours omniprésent dans le conflit risque de ne pas être représenté dans la grammaire des cités : celui des environnementalistes. Nous verrons donc s'il est possible de créer une nouvelle cité écologique. Avant de présenter et d'analyser les résultats cependant, nous allons clarifier dans le prochain chapitre le protocole que nous avons suivi pour la collecte et l'analyse des données.

CHAPITRE II

MÉTHODOLOGIE

Une fois présentés notre problématique de recherche et le cadre théorique que nous utiliserons pour éclairer notre questionnement, ce chapitre servira à décrire la démarche méthodologique que nous suivrons pour répondre à nos objectifs de recherche. Nous rappelons que nous souhaitons mieux comprendre le positionnement des acteurs dans le conflit du *Petit train du Nord*, de même que leurs représentations des autres acteurs, de l'activité motoneigiste et du développement durable. Pour parvenir à recueillir et analyser le contenu de la démarche justificative des acteurs, nous allons travailler dans la perspective de la sociologie compréhensive à l'aide de l'approche qualitative dont nous exposerons les détails dans les pages qui suivent.

2.1 Sociologie compréhensive et méthodologie qualitative

Dans la perspective de la sociologie compréhensive, un statut d'informateur conscient est donné au sujet, c'est-à-dire que les chercheurs considèrent qu'il détient des informations pertinentes que lui seul peut transmettre. Kaufmann rappelle que cette démarche « s'appuie sur la conviction que les hommes ne sont pas de simples agents porteurs de structures mais des producteurs actifs du social. (...) La compréhension de la personne n'est qu'un instrument : le but du sociologue est l'explication compréhensive du social » (Kaufmann, 1996, p. 23). Même s'ils sont assujettis, en partie, aux attentes des autres individus et de la société, leur esprit modelé par le langage et les normes sociales qu'ils intègrent en raison de leur besoin vital de conformité sociale, les individus ont aussi, selon Bourdieu (1984), la capacité de transformer la structure sociale, de sorte que les générations à venir connaîtront de nouveaux rapports avec elle. Ainsi, l'étude des représentations, images subjectives et interprétations que les sujets ont des choses et des autres, est incontournable en

sociologie, car elles ont « une fonction cognitive structurante dans la construction et la reproduction de la réalité sociale » (Aebisher, Deconchy et Lipansky, 1992, p. 60), c'est-à-dire qu'elles permettent « d'intégrer les aspects de la vie ordinaire par un recadrage de nos propres conduites à l'intérieur des interactions sociales » (Fischer, 1987, p. 118).

Nous partageons ces positions épistémologiques et les considérons comme des postulats de notre recherche. Même si les individus sont influencés par leur milieu, ils comprennent ce que l'on attend d'eux et ce qui est socialement acceptable. Ils détiennent donc d'importantes informations à communiquer qui doivent être recueillies par le chercheur. Boltanski et Thévenot fondent également leur théorie sur cette prémisse : les sujets sont conscients et s'affirment en toute connaissance de cause. C'est ainsi donc que nous prendrons les contenus discursifs des acteurs. Toutefois, comme nous l'évoquions plus tôt, nous comprendrons ces justifications comme étant reliées à des intérêts qui sont particuliers aux acteurs et qui ne sont pas toujours représentatifs du bien commun.

Comme l'expression de l'identité du sujet à travers sa subjectivité est d'une grande importance pour la sociologie compréhensive, la méthodologie qualitative est toute indiquée pour réaliser ce type de recherche, car elle « met l'accent sur les acteurs et le contact direct avec le terrain » (Deslauriers et Kérésit, 1997, p. 94). D'ailleurs, l'objectif n'est pas de généraliser, mais de mettre en lumière la singularité d'un cas qui nous permettra d'en apprendre un peu plus sur un phénomène peu étudié ou nouveau. Par le témoignage de ce sujet, il est possible de souligner comment il se situe dans la société à laquelle il fait partie et comment il se la représente. Ainsi, l'identité personnelle et l'identité sociale du sujet peuvent être définis de même que les modèles et rôles sociaux qui gravitent autour et qui le contraignent. Bourdieu est de ceux qui ont souhaité que l'on reconnaisse l'existence objective du subjectif en soulignant que « la représentation subjective du monde social comme légitime fait partie de la vérité complète de ce monde » (Bourdieu, 1984, p. 25).

En somme, l'approche qualitative permet d'appréhender les significations des discours, entendus ici comme la pensée discursive et le raisonnement des acteurs. Au contraire des recherches hypothético-déductives utilisant surtout l'inférence statistique et les expériences

en laboratoire, la méthode qualitative procède par une logique bien différente : « elle est toujours, en partie, logique de la découverte, de l'exploration, de la construction émergente » (Mucchielli, 1996, p. 166). Cette méthodologie appelle des techniques spécifiques concernant la cueillette, le traitement et l'analyse des données.

2.2 Collecte des données

À l'aube de notre démarche de recherche, il a fallu d'abord identifier le type et la provenance des données dont nous aurions besoin. Ayant dès le départ lié nos questionnements au conflit du *Petit train du Nord*, le recours à la stratégie de l'étude de cas nous est apparu évident. Cette dernière peut démontrer l'unicité du cas en question, tout en rendant possible un procédé d'analogie à d'autres cas.

2.2.1 Échantillon

Pour les besoins de l'étude, les sujets pouvant fournir des informations de première main ont été identifiés et répartis en cinq catégories d'acteurs : les motoneigistes, les riverains du sentier le *Petit train du Nord*, les élus locaux et provinciaux, les groupes environnementaux et les observateurs. L'échantillon des répondants a été déterminé selon leur implication dans le conflit et leur présence discursive dans le dossier du *Petit train du Nord*, peu importe leur origine ethnique, leur sexe ou tout autre critère de discrimination. La synthèse des propos recueillis que nous nous apprêtons à présenter se veut représentative de toutes les opinions ayant trait à cette question.

Dans le groupe des motoneigistes, nous retrouvons des représentants d'associations et des usagers de la région des Laurentides. Pour leur part, les riverains rencontrés font tous partie de la Coalition. En ce qui concerne les élus, ils sont divisés en deux groupes : les élus régionaux et provinciaux. Les écologistes sont représentés par des groupes locaux et nationaux de même que par des éditorialistes ayant pris une position ferme en faveur de la protection de l'environnement. Enfin, nous avons aussi regroupé des observateurs du conflit parmi lesquels se retrouvent des journalistes, des membres de groupes régionaux s'impliquant dans des activités commerciales et touristiques, des groupes de pression et de consultation, et

des particuliers. Nous prendrons en considération leur opinion, car il est pertinent d'entendre d'autres voix que celles qui sont engagées dans le conflit, pour prendre un certain recul. Deux stratégies principales ont été utilisées pour recueillir les représentations et justifications de ces acteurs : l'entretien semi-dirigé et la recherche documentaire.

2.2.2 Entrevues

Les entrevues ont occupé une place centrale dans l'analyse : elles représentent la matière principale de notre travail. Quatorze entretiens, d'une durée moyenne d'une heure et quart, ont été réalisés entre mai et septembre 2006, le plus souvent au domicile des sujets interviewés. Au préalable, les coordonnées des sujets avaient été obtenues par l'entremise d'autres personnes, de sites Internet ou du bottin téléphonique. Le recrutement s'est fait par courriel et par téléphone, communication au cours de laquelle le projet de recherche fut expliqué et la participation à une entrevue, demandée. Une seule personne a refusé de collaborer à l'étude. Les informations concernant le consentement des sujets et le résumé du projet de recherche ont été transmises par courriel avant les entrevues.

Ces entrevues ont été conduites dans un souci d'impartialité et d'objectivité. Des questions ont bien sûr guidé les rencontres, mais le style semi-dirigé des entretiens visait à laisser beaucoup de place aux sujets. L'objectif était de permettre à ces derniers de s'exprimer et de mettre l'emphasis sur les thèmes les plus significatifs pour eux. Les sujets participant à cette étude ont été assurés du respect du protocole éthique exigé par ce type de recherche. Ils ont été prévenus des thèmes qui seraient abordés pendant l'entrevue et sur lesquels ils seraient invités à se prononcer, sans obligation toutefois. Ils avaient la possibilité de se retirer à tout moment et de refuser de répondre à certaines questions. Ces dernières se trouvent réparties en deux sections, soit la justification des positions du sujet et ses représentations du développement durable. Le guide d'entrevue peut être consulté en annexe de ce mémoire.

2.2.3 Recherche documentaire

Nous avons souhaité compléter ce corpus avec des pièces discursives tout aussi indispensables que les entrevues. Des documents provenant de sources multiples ont été inclus : des communiqués et des conférences de presse (Loi spéciale 90), des mémoires présentés par les groupes dans le cadre de la consultation publique sur les VHR, de même que le document préparatoire mis à la disposition des futurs participants de cette consultation par le Ministère des transports du Québec. Différents médias écrits nous ont fourni des articles de journaux, des lettres de lecteurs et une quinzaine d'éditoriaux. Le reste des documents réunit des extraits de débats parlementaires, un dossier de sensibilisation environnementale et quelques lettres d'appui. Les tribunes sont variées et les pièces discursives suffisantes pour prévoir l'exhaustivité des positions et la saturation des informations. Ainsi, nous pouvons affirmer que les extraits à l'étude rassemblent l'essentiel des positions des différents acteurs.

2.3 Traitement des données

Pour que nous puissions utiliser ces données recueillies, nous avons veillé à la retranscription au verbatim des entrevues pour qu'il soit possible de les traiter de la même façon que tous les autres documents écrits compris dans le corpus. Nous avons ensuite procédé à la classification du contenu du corpus selon les groupes d'acteurs.

Le corpus que nous analyserons est constitué d'environ 360 pages et le tableau 2.1 indique la répartition des sources par acteur. Nous avons veillé à ce que sa composition puisse saturer nos besoins en informations sur les sujets et le conflit lui-même, plus particulièrement sur la chronologie des événements, les personnes impliquées, le déroulement du processus judiciaire et les positions des acteurs.

Tableau 2.1
Composition du corpus

	Motoneigistes	Riverains	Élus	Écologistes	Observateurs
Verbatims	3	3	4	2	2
Mémoires	1	1	-	1	1
Éditoriaux	10	-	-	4	2
Communiqués	5	-	Conférence de presse	4	1
Autres	1 article	5 articles Extraits de débats au parlement	Document de réflexion pour la consultation publique	Document de sensibilisa- tion 5 articles	Lettre d'appui 2 articles

Au survol de ce corpus, nous avons déjà constaté que le choix de ce conflit s'est avéré approprié pour nos questionnements, cela pour plusieurs raisons. Divers événements ont montré l'impact social de ce litige entre motoneigistes et citoyens. Le jugement Langlois fait maintenant jurisprudence en la matière et a contribué à clarifier le concept de « nuisance sociale ». De plus, la consultation publique sur les véhicules hors route (VHR) qui s'est déplacée à travers le Québec en 2005 a été très fréquentée. C'est d'ailleurs la région des Laurentides qui a déposé le nombre le plus élevé de mémoires. Des travaux parlementaires ont aussi suivi donnant lieu à une nouvelle loi. Enfin, le conflit a eu une réception importante dans les médias et une grande quantité d'articles et de lettres de lecteurs ont paru dans la presse québécoise. Une analyse du contenu de ce corpus était prête à être entamée.

2.4 L'analyse des données par l'analyse de contenu

Pour Bardin, intégrer la technique d'analyse des contenus à une démarche de recherche, « c'est se ranger aux côtés de ceux qui, de Durkheim à Bourdieu en passant par Bachelard, veulent dire non à « l'illusion de la transparence » des faits sociaux, et refusent ou tentent d'écarter les dangers de la compréhension spontanée. (...) Cette attitude de « vigilance critique », d'autant plus utile pour le spécialiste des sciences humaines que celui-ci a toujours à l'égard de son objet d'analyse une impression de familiarité, exige le détour méthodologique et l'emploi de « techniques de rupture » (Bardin, 1977, p. 27).

L'analyse de contenu est définie comme « un ensemble de techniques d'analyse des communications visant, par des procédures systématiques et objectives de description du contenu des messages, à obtenir des indicateurs (quantitatifs ou non) permettant l'inférence de connaissances relatives aux conditions de production/réception (variables inférées) de ces messages » (Bardin, 1977, p. 43). Ce processus déductif et inductif à la fois, pouvant s'appliquer à tout ce qui est dit ou écrit, permet d'enrichissements va-et-vient entre la théorie et les situations sociales analysées.

2.4.1 Problèmes et critiques

L'analyse de contenu comme technique d'analyse qualitative est critiquée pour plusieurs raisons qu'il convient de présenter. Lors des débats sur la scientificité des méthodes, ce type d'analyse ne fut pas accepté d'emblée. Les positivistes doutaient de la rigueur de l'approche qualitative et de la validité du discours du sujet, remettant en question le bien-fondé de cette posture méthodologique. Pourtant, les limites du positivisme lui-même ont fini par se manifester dans la discipline sociologique, ce qui a laissé davantage de place pour une approche herméneutique. Weber avait souligné très tôt l'usage excessif des statistiques en sciences sociales (Berthelot, 2000, p. 22), pourtant chéries par les positivistes. Plusieurs études ont aussi mis en lumière les biais humains auxquels les sciences exactes ne pouvaient plus se vanter d'échapper (Wallerstein, 1998). C'est donc la fin de l'illusion de l'objectivité pure et le commencement d'une application complémentaire des méthodes (qualitatives et quantitatives), selon le type d'objet.

Autant dans la collecte que l'analyse des données, les critères de scientificité ont été adaptés. Un travail de fond des instruments a été fait pour pouvoir respecter les normes de rigueur scientifique, d'ailleurs inspirées de la rigueur positiviste, mais propres à la méthode qualitative, tout en profitant de la richesse apportée par l'intuition subjective du chercheur et les apports incontestables des représentations des sujets. Les tenants de l'approche qualitative se sont donc attelés à la tâche d'établir de nouveaux critères de scientificité. En fait, par l'utilisation de dispositifs de recherche plus adéquats, tels que l'observation directe et les différents types d'entrevue, la validité interne est grandement solidifiée, les théories n'étant plus élaborées autour de strictes statistiques, mais bénéficiant plutôt d'un plus grand niveau de cohérence grâce, par exemple, à la théorisation ancrée. Le critère de validité externe n'est plus de chercher la représentativité et la généralisation, mais la profondeur et la complexité des composantes d'un phénomène. Finalement, la fiabilité n'a tout simplement plus sa place dans les méthodes qualitatives étant donné la reconnaissance de la singularité de chaque situation et de chaque individu. On tente plutôt de souligner les orientations et transformations des faits sociaux. En modifiant de façon si profonde les attentes et objectifs de la recherche scientifique en sociologie, il est évident que les instruments et dispositifs de recherche doivent être adaptés à cette nouvelle approche et l'analyse de contenu en fait partie.

2.4.2 Procédures

Les façons d'aborder le contenu d'un discours sont très nombreuses, en fait, elles dépendent de ce que l'on cherche à connaître et du type d'objet traité. Cette diversité se manifeste surtout dans la construction des catégories et de la grille d'analyse, deux étapes incontournables. En général, on retrouve la description analytique du corpus qui permet l'identification des signifiés importants (thèmes) et des signifiants (lexique, procédés linguistiques) pouvant correspondre aux hypothèses qui ont été émises. Ensuite, l'inférence, processus suivant la description et précédant l'interprétation, fait émerger les significations réflexives des discours. La dernière phase, celle de l'interprétation, voit à l'élaboration et l'application de concepts et de théories pouvant découler de cette analyse. Henry et Moscovici, des auteurs ayant bien critiqué ce type d'analyse, reconnaissent aussi que « les procédures (...) où l'on part de la mise en évidence des propriétés des textes » par rapport à

ce qu'ils nomment « les procédures closes » (catégories a priori) (cités dans Bardin, 1977, p. 97) sont à privilégier. C'est donc dire que les allers-retours entre les procédures analytiques établies et le corpus sont essentiels.

Ce sont ces étapes que nous tâcherons de suivre dans notre recherche. Le chapitre III servira à présenter les résultats obtenus par les entrevues et la recherche documentaire, c'est-à-dire à rendre compte de la thématisation que nous avons faite suite à des lectures répétées du corpus. Nous aurons repéré, regroupé et hiérarchisé les catégories de sens ayant émergé des contenus discursifs des acteurs préalablement retenus. Ensuite, grâce au marquage codé du corpus, nous procéderons à l'opérationnalisation de la grille d'analyse des cités, ce dont nous rendrons compte au chapitre IV. Il faudra « classer » les discours dans les cités correspondantes par le recours aux catégories qui composent toutes les cités. Les résultats de ces deux étapes analytiques nous mèneront à une réflexion théorique au chapitre V. Nous rappelons que le choix de cette méthodologie vise à faire vraiment ressortir le point de vue des acteurs pour mettre en lumière les thèmes qui sont abordés et les représentations qui s'y rattachent. Nous verrons au prochain chapitre ce qui découle de cet exercice.

CHAPITRE III

CONFLIT DU *PETIT TRAIN DU NORD* : PRÉSENTATION DES POSITIONS DES ACTEURS

Rappelons d'abord notre question centrale. L'objectif de ce mémoire est de faire état du positionnement des acteurs du conflit étudié à travers l'analyse de leur discours. Quelle compréhension ont-ils du différend dans lequel ils sont impliqués et quelles sont leurs représentations de leurs alliés et opposants ? Ce chapitre nous aidera à répondre à ces questions en faisant ressortir les thèmes et arguments principaux évoqués par les acteurs quant à la nature et le déroulement du conflit.

3.1 Nature subjective du conflit – Le conflit vu par...

3.1.1 Les riverains

Ce sont les riverains du parc linéaire qui ont identifié le passage des motoneiges sur cette piste comme étant un problème. Leur frustration s'est accentuée au même rythme que le trafic augmentait sur la piste du *Petit train du Nord*. La fréquence et la vitesse des passages étaient devenues des sources importantes de pollution par le bruit et de l'air, et la sécurité ne semblait plus assurée aux abords de la piste. Même si la circulation se concentrait la fin de semaine en journée, certains motoneigistes utilisaient la piste la nuit, ce qui troublait le repos de plusieurs résidents : « depuis l'arrivée de la neige, je ne crois pas avoir dormi une nuit complète sans me faire réveiller » (Coalition, 2005, p. 16) témoigne une riveraine. Plusieurs répondants n'hésitent pas à dire que certains motoneigistes y faisaient de la vitesse et des courses, que le parc linéaire était devenu une véritable « autoroute de motoneiges » (entrevue 8, p.1). Les riverains reconnaissent d'ailleurs que cette piste avait plusieurs qualités qui pouvaient plaire aux motoneigistes. Plusieurs résidents perçoivent cette situation comme une « expropriation », se sentant envahis dans leur demeure, importunés à différents moments de leur vie quotidienne.

L'intention principale, à la base de la formation de la Coalition des riverains, était carrément de faire fermer le tronçon de la piste entre Saint-Faustin et Labelle. Certains riverains questionnent, en effet, l'objectif de « cohabitation » dont font abondamment état les groupes des élus et des motoneigistes. Pour eux, il est difficile d'évoquer cette possibilité alors qu'il « y a du monde qui habite et il y a du monde qui passe... » (entrevue 4, p. 8). Les riverains souhaitent recouvrer la quiétude de leur domicile, mais aussi le sentiment qu'ils sont des citoyens dont les droits sont respectés. D'ailleurs, ils ont beaucoup reproché aux autorités, l'absence d'une démarche consultative des citoyens avant l'ouverture de la piste du *Petit train du Nord* aux motoneigistes.

Les solutions proposées par les résidents à ce problème sont résumées dans le mémoire qu'ils ont présenté à la consultation publique sur les VHR. Essentiellement, ils suggèrent de créer des zones tampons de 300 mètres entre les résidences et les pistes de motoneiges, d'annuler le décret 10-95 qui a permis leur passage à moins de 30 mètres de résidences, de créer des « pourvoieries de VHR » permettant aux utilisateurs de s'adonner à cette activité avec un peu plus de liberté, d'accroître la réglementation sur le bruit en s'inspirant des études commandées par la Coalition et de s'assurer de la représentation des citoyens aux tables de concertation sur les VHR. Les riverains sont particulièrement intraitables quant à l'idée d'une zone tampon. Les mesures d'atténuation mises en place par les clubs de motoneiges et la MRC sont jugées inefficaces, insuffisantes et inapplicables par les riverains. De plus, même lorsque les règles sont observées, des problèmes demeurent. Par exemple, la signalisation sur la piste visant à diminuer la vitesse ne résout pas le problème de bruit : si les motoneigistes respectent les arrêts, ils sont d'autant plus bruyants lorsqu'ils accélèrent pour repartir.

Les riverains ne cherchent pas à cacher leur perception négative de la motoneige, même s'ils ont décidé d'adopter une position conciliante en ne remettant pas en question publiquement la pratique de cette activité. Ils tiennent donc à être clairs à ce sujet : « On ne remet pas ça en cause. Les prémisses, c'est dire à quelles conditions. Sur quoi on se base pour dire qu'on va avoir la paix et la tranquillité ? » (Travaux parlementaires, 2006, p. 2). Malgré cela, ils ont exprimé une opinion particulière sur la motoneige tout au long du conflit. D'abord, la

motoneige semble davantage acceptable si elle est utilisée dans une perspective utilitaire, principalement comme un moyen de transport. On confirme d'ailleurs son utilité dans le Grand Nord québécois, mais on la refuse en zone urbaine. En fait, l'idée d'en faire un « sport » est tournée au ridicule. Cet aspect est si évident selon les résidents, qu'il suffit, croient-ils, que les touristes expérimentent la motoneige pour qu'ils s'en désintéressent : « S'asseoir sur une machine bruyante, c'est pas le fun, mais ils n'ont jamais fait ça parce qu'en Europe, ils ne peuvent pas le faire, ils ont pas les espaces, il y a trop de contraintes... » (entrevue 8, p. 11). Ils considèrent également que c'est une activité peu sécuritaire, en raison des comportements délinquants et du non-respect de la signalisation par certains motoneigistes. Concernant le bruit, les riverains ne se font pas d'illusions, qu'il s'agisse d'un moteur « 2 temps » ou « 4 temps », la machine reste polluante et bruyante. Malgré ces critiques, ils reconnaissent avoir quelques motoneigistes dans leurs rangs, qui vont cependant dans la forêt pour s'y adonner.

3.1.2 Les motoneigistes

L'orientation argumentaire de la « communauté » des motoneigistes est bien résumée par l'énoncé suivant : « La pratique de ce véhicule chez nous est un loisir populaire sain, aux retombées économiques essentielles pour le Québec et ses régions, et (qu') elle peut se pratiquer avec civisme, en respect des zones résidentielles et de l'environnement » (FCMQ, 2005, p. 5). En définitive, la situation prévalant sur le *Petit train du Nord* avant le jugement Langlois était loin de représenter un problème pour les motoneigistes. Au contraire, le milieu motoneigiste avait accueilli avec enthousiasme l'annonce de cette nouvelle piste, y voyant l'opportunité de voir fleurir leur sport et de le pratiquer avec plus de facilité et d'agrément. En effet, la popularité de ce sentier n'a cessé de croître durant les années suivant son ouverture. Alors que certains motoneigistes questionnent la tolérance des riverains et la validité de leurs plaintes, d'autres ne peuvent que reconnaître l'ampleur du problème : « ...c'est sûr que quand ça passe dans le parc, ça pouvait en faire beaucoup (...) l'entreprise louait 2 ou 3 fois dans une journée ses motoneiges, ben ça passe et ça revient, ça passe et ça revient. (...) C'est vrai qu'il y a du trafic. On peut pas dire qu'il y en a pas » (entrevue 9, p. 4).

Les motoneigistes rencontrés attribuent cet engouement à de nombreux facteurs. D'abord, la signature d'un bail annuel avec la MRC permettait de disposer d'un droit de passage permanent. Par conséquent, les droits de passage de sentiers parallèles n'ont pas été renouvelés, les clubs les ayant abandonnés pour épargner les coûts d'entretien. Également, ce sentier interrégional étant facile d'accès et près de plusieurs villages, des entreprises de location de motoneiges se sont installées à proximité du parc. Comme la région des Laurentides n'est pas très loin des grandes villes de Laval et Montréal, ce sentier fut de plus en plus fréquenté par des touristes, des excursionnistes québécois, et des locaux. Enfin, les motoneigistes interviewés ayant circulé sur cette piste la considéraient parfaite autant pour les amateurs de vitesse que pour les motoneigistes débutants, ce qui aida les entreprises faisant affaire avec des touristes inexpérimentés. Le fond de terrain est plat et sans embûches, les côtes sont rares et les courbes, longues. En plus d'être sécuritaire, le sentier ne requerrait pas pour être utilisé que la neige soit abondante, les saisons pouvaient donc être prolongées par rapport aux autres sentiers. Pour toutes ces raisons, la circulation régionale s'est donc concentrée sur le parc linéaire du *Petit train du Nord*.

Les motoneigistes affirment avoir fait plusieurs propositions pour résoudre le problème avant que ne soit enclenché le procès, mais la plupart ont été ignorées ou réalisées beaucoup trop tard. Il y a eu l'installation de panneaux de vitesse qui traîna en longueur, la recommandation d'une étude scientifique sur le bruit que les municipalités ne voulurent pas payer, de même qu'un redoublement des efforts de sensibilisation et d'éducation de la part des motoneigistes patrouilleurs. De plus, ce groupe d'acteurs soutient que le discours des citoyens a changé pendant le conflit et qu'il n'a pas été possible de s'adapter à leurs nouvelles demandes. En effet, selon eux, ils seraient passés de la contestation de la vitesse au concept plus large de nuisance. Les motoneigistes se défendent en affirmant qu'il n'en avait pas été question avant et qu'ainsi, ils n'ont pu prendre des mesures qui auraient évité un procès.

Les motoneigistes ne manquent pas d'arguments pour contredire les opposants au développement de ce loisir. D'abord, ils ne le considèrent pas nuisible pour la santé bien qu'ils lui reconnaissent certains désagréments : « Ça cause des inconvénients oui, il peut y avoir des étourdissements, oui tu peux avoir un mal de tête après tant d'heures, mais c'est pas

dommageable » (entrevue 13, p. 21). Le jugement Langlois a d'ailleurs établi que les preuves de dommages sur la santé étaient insuffisantes pour statuer à ce sujet.

L'environnement est un autre élément abordé par les amateurs de motoneiges. La plupart d'entre eux ne nient pas la pollution produite par les engins qu'ils conduisent, bien que certains affirment qu'ils ne sont pas plus bruyants qu'une automobile, à moins qu'ils ne soient modifiés. Certains reconnaissent par ailleurs que la recherche d'une puissance motorisée n'a pas toujours été compatible avec la protection de l'environnement dont le symbole, dans l'univers de la motoneige, est souvent le moteur quatre temps : « on aime être avec des amis, on aime la famille, on aime voir les paysages, mais on aime conduire un véhicule, c'est ça qu'on aime, s'asseoir sur un véhicule, le maîtriser, le conduire,... Et le 4 temps, à ce moment-là, en 2000, ne correspondait pas à ça... » (entrevue 13, p. 11). Ils signalent enfin que la question de la pollution reste hors de leur contrôle, se voyant limités par l'offre des fabricants de motoneiges. Ils croient cependant que les gouvernements provincial et national devraient mettre davantage de pression sur les manufacturiers pour rendre la machine plus écologique.

Essentiellement contenues dans le mémoire de la FCMQ déposé à la consultation publique sur les VHR, voici quelques suggestions des motoneigistes pour une meilleure pratique des VHR :

- instaurer un zonage particulier, une « zone protégée » pour les sentiers, empêchant le développement immobilier;
- allouer aux motoneigistes des heures de passage et des zones d'accès au centre-ville et aux villages pour permettre le ravitaillement;
- recourir aux expropriations lorsque nécessaire, si le nombre de résidents impliqués est très minime par rapport à l'enjeu économique;
- privilégier une gouvernance régionale des VHR respectant les caractéristiques démographiques, économiques et culturelles de chaque localité.

3.1.3 Les écologistes

Ce groupe d'acteurs, ayant peu d'intérêts personnels dans le dossier, peut se permettre de prendre une position sans équivoque. L'un d'entre eux qualifie ainsi le cas du *Petit train du Nord* de « disgrâce sociale et environnementale » (Francoeur, 2003b, p. B7), ayant écrit un peu plus tôt qu'il « y a des situations iniques qui, malgré leur aspect local, traduisent une rupture avec l'équité la plus primaire au profit d'une inacceptable logique d'intérêts. Le dossier des riverains de la piste de motoneige du *Petit train du Nord* est de ceux-là » (Francoeur, 2003a, p. 1). Il est donc évident que les écologistes, surtout les groupes locaux, soutiennent les riverains : « on les a appuyés avec du support moral et les ressources qu'on avait » (entrevue 1, p. 2). Ils identifient comme eux les problèmes du bruit et de la pollution, de la modification et de la puissance des véhicules, des motoneigistes délinquants et comprennent l'irritation des riverains. Cependant, lorsqu'on regarde de plus près les recommandations des écologistes quant aux VHR, on note qu'elles ratissent beaucoup plus large que celles des autres acteurs.

Les solutions proposées par les écologistes sont, en effet, nombreuses, originales et diversifiées. Pour améliorer l'acceptabilité sociale des motoneiges, ils suggèrent d'abord que la population soit davantage incluse dans le processus décisionnel par le biais de référendums. Une procédure d'harmonisation des usages et une politique nationale du bruit devraient aussi être instaurées. Les véhicules doivent être modernisés par l'industrie sous l'obligation de normes plus sévères de fabrication. Les écologistes conseillent en ce sens qu'un investissement gouvernemental soit fait dans la recherche de technologies plus propres, au lieu d'encourager la création de bolides comme le nouveau *Spyder* de Bombardier, un véhicule de promenade trois roues pouvant circuler sur la route.

Concernant plus spécifiquement la conduite de ces véhicules, les écologistes militent pour une plus grande responsabilisation des usagers, des amendes plus élevées, une taxe à la nuisance et le bannissement complet de la circulation dans certaines portions densément peuplées du territoire, les Basses-Laurentides, par exemple. Évidemment, ils souhaitent que soient appliqués des règlements plus stricts régulant la vitesse et les heures de circulation sur les sentiers. Une démarche de gestion, de contrôle, de rationalisation doit être mise de

l'avant. Un répertoire à jour des sentiers effectifs serait aussi utile. La construction de voies de contournement respectant les distances séparatrices requises des résidences doit être assurée, en plus d'une adaptation des schémas d'aménagement qui déterminera la construction immobilière en fonction des sentiers (modification des zonages). On propose aussi de fusionner des pistes de motoneiges et de VTT pour diminuer leur nombre et de bâtir un « réseau aérobique laurentien » pour encourager des activités de plein air non motorisées.

Un des principes les plus importants dans la résolution de ce conflit est la permanence des solutions choisies. En effet, même si les écologistes ne sont pas nécessairement en faveur d'une pérennisation des sentiers, ils se rallient à l'adoption d'une vision à long terme. Ils sont partagés entre l'aspect écologique et sécuritaire (meilleur contrôle) de cette mesure et le fait qu'elle inscrit, en quelque sorte, la pratique de la motoneige prioritaire face au développement immobilier et à la qualité de vie des résidents de la région. On s'inquiète justement qu'en « conférant un caractère semi permanent ou permanent à des sentiers, on prend le risque d'avoir de la difficulté à les modifier ou les éliminer, par la suite, s'il devenait nécessaire de le faire » (CRELA, 2005, p. 7). Ce serait, en effet, l'instauration d'une sorte de droit acquis, une appropriation du territoire par les clubs de motoneiges; à moins qu'un mécanisme législatif ne permette d'éventuels référendums pour réévaluer la question.

Pour un groupe environnemental local, le *Petit train du Nord* représente bien le type de conflits d'usage auxquels fait face la région des Laurentides : « parce qu'il y a tellement de monde et d'activités » (entrevue 10, p. 2). Bien des discordes se sont exprimées dans le conflit du *Petit train du Nord* et certains groupes environnementaux, qui reconnaissent la tension sociale et l'animosité entre les deux camps, préconisent une « réflexion rationnelle plutôt qu'émotive » (CRELA, 2005, p. 7). Il y a d'ailleurs une prise de conscience claire du caractère agressif du conflit.

Concernant plus spécifiquement la motoneige, les écologistes la considèrent comme un privilège fragile et non comme un droit de pratique établi, ils sont d'ailleurs les seuls à remettre en question sa pratique. Certains osent dire que l'on devrait laisser mourir ce « sport » de sa belle mort : « Si j'avais une motoneige, je la mettrais en vente avant que le

réchauffement du climat ne limite la saison hivernale à un mois et que le marché de cet engin polluant par le bruit et les émissions toxiques ne s'effondre définitivement. Et je m'achèterais une paire de skis de fond, ce qui est sensiblement meilleur pour garder la forme et profiter des plaisirs de l'hiver » (Francoeur, 2003b, p. B7). Même s'il est clair pour eux que la priorité devrait être mise sur les activités physiques (aérobiques), ils reconnaissent que cela demeure un choix personnel. Ils ne somment donc pas le gouvernement d'interdire complètement les véhicules récréatifs motorisés, mais ne peuvent comprendre que l'État n'ait pas profité de cette occasion pour faire un virage en faveur de la santé publique et du développement durable dans un contexte de vieillissement de la population, de sédentarité des individus, de l'augmentation constante des frais reliés à la santé et de l'ancrage des valeurs environnementales. En fait, la position de la majorité des environnementalistes dont le discours a été étudié repose sur l'absence « d'une justification sociale sérieuse » (Francoeur, 2003b, p. B7) à la poursuite et à la protection juridique d'une activité récréative aussi polluante que la motoneige.

Les écologistes ne croient pas qu'il y ait une fierté à avoir une activité comme la motoneige au Québec. Comme plusieurs observateurs et riverains le soulignent aussi, cette pratique attire des touristes et des motoneigistes d'expérience qui ne peuvent profiter de cette activité dans leur pays parce que trop polluante et asociale : « La nouvelle image du Québec à l'étranger est celle de la motoneige : venez nous polluer, on aime ça! Belle logique tiers-mondiste! » (Francoeur, 2003b, p. B7). Par conséquent, on considère qu'il est important de changer ces messages envoyés aux touristes de « conduite sans contraintes, en toute liberté et à toute vitesse » (CRELA, 2005, p. 10). Malgré cela, les écologistes reconnaissent l'aspect pratique de la motoneige par les déplacements utilitaires qu'elle rend possible. Il n'en demeure pas moins qu'une utilisation abusive et injustifiée en est faite : « par leur capacité d'intrusion dans la vie privée, leur impact sur l'environnement et la pollution sonore qu'ils génèrent, les véhicules récréatifs motorisés (VRM) ont, en effet, une incidence démesurée à leur nombre et à leur taille sur le territoire urbanisé et semi-urbanisé du Québec » (CRELA, 2005, p. 10). On considère également que la motoneige n'est plus compatible avec l'évolution de la conscientisation environnementale au Québec, ni d'ailleurs avec nombre de milieux qu'elle traverse, qu'il s'agisse de zones habitées ou de parcs nationaux. En ce sens,

l'attitude protectrice du gouvernement est, selon eux, une insulte à l'intelligence et à la volonté générales.

3.1.4 Les élus

La ministre des Transports n'hésite pas à qualifier les 1200 km de sentiers interrégionaux d'autoroute pour les motoneiges et de « colonne vertébrale » (Boulet et Normandeau, 2004, p. 6) du réseau. Cette caractéristique en fait, selon le gouvernement, un élément indispensable pour les retombées économiques, mais aussi une source de conflits d'usage. D'autres répondants de ce groupe avouent aussi que cette appellation décrivait bien le comportement de ses utilisateurs qui « pouvaient filer à grande vitesse là-dessus » (entrevue 2, p. 1). La situation conflictuelle est clairement résumée par cet élu : « Pourquoi les gens se plaignent ? À cause du bruit et de la pollution, le nuage noir quand il y a 52 motoneiges de suite qui passent, et en plus, évidemment, ça passe à des vitesses de fou, alors pour la sécurité des gens qui ont des petites familles... » (entrevue 5, p. 4).

Ce conflit est considéré difficile à résoudre. En effet, dans les documents, on parle constamment de « défi de grande taille », de « problème complexe », de « travail considérable ». Selon le gouvernement, « les enjeux en cause nécessitent une implication de la part de tous les partenaires, que ce soit les MRC, les CRÉ, les municipalités, les manufacturiers, les fédérations et tous les citoyens et organismes qui doivent se mobiliser pour faire place à des solutions novatrices adaptées à chaque milieu » (Ministère des Transports du Québec, 2005, p. 5). Pendant que les riverains se plaignent d'être constamment exclus, les mots d'ordre du gouvernement sont collaboration, cohabitation et tolérance

Le monde municipal a, pour sa part, une perception distincte des événements. En général, les élus locaux sont eux aussi en faveur de la motoneige, mais ils affirment qu'il y a des endroits où il n'est tout simplement pas possible de les laisser passer. Ils donnent raison aux plaintes des riverains : « ...ici, ils passent entre 2 maisons. Je vais vous dire quand il en passe une dizaine à 3h du matin qui reviennent de veiller, oublie ça, tu peux pas dormir, tu te fais réveiller. Faque même si les nouvelles motoneiges sont moins bruyantes, il y aura toujours

du bruit » (entrevue 6, p. 8). Conséquemment, la solution qu'ils privilégient, tout comme les riverains est la construction de voies de contournement laissant des zones tampons entre les sentiers et les résidences.

Du côté du gouvernement, on s'interroge quant aux solutions de rechange pouvant concilier le bien-être des riverains et les « impératifs touristiques » (ministère des Transports du Québec, 2005, p. 35). On souhaite trouver des solutions permanentes qui s'inscriront « dans le contexte des grandes priorités gouvernementales que sont le développement durable, le développement économique des régions, ainsi que l'amélioration de la santé publique et de la sécurité publique par la prévention » (ministère des Transports du Québec, 2005, p. 5). Un élu de l'opposition officielle appelle donc des mesures plus concrètes en souhaitant la naissance d'une motoneige « verte » : « ...il faut cesser dans un dossier comme celui-là, de travailler sur les effets causés par la motoneige, mais plutôt sur la cause. Les effets c'est que les gens se plaignent du bruit, la cause c'est que les motoneiges font trop de bruit » (entrevue 5, p. 3). Le gouvernement en place propose aussi des solutions comme le contrôle du développement immobilier en bordure de certains sentiers par un zonage différent. Comme le groupe des motoneigistes, il est prêt à accepter que la motoneige soit priorisée dans certains endroits face à d'autres projets privés ou publics.

À l'intérieur de ce groupe d'acteurs, on ne remet pas en question l'existence de cette activité, même si certains répondants préfèrent ne pas se prononcer plus clairement: « ... si on considère qu'il doit y avoir de la motoneige au Québec, parce que je pense que même qu'on soit pour ou contre, ça fait partie du décor. (...) On peut dire qu'il faudrait qu'il n'y ait pas de motoneige, c'est une autre hypothèse (...), mais à partir du moment où il faut qu'il y en ait, (...) au moins, ce qui a été fait là, c'est dans la bonne direction » (entrevue 7, p. 5 et 11).

En général, l'objectif est clairement de favoriser la cohabitation entre motoneigistes et riverains et diminuer les coûts sociaux de la motoneige qui sont reconnus par le gouvernement, mais qui ne sont pas soustraits au calcul des retombées économiques. D'ailleurs, on l'identifie comme « un des produits touristiques prioritaires du Québec » (ministère des Transports du Québec, 2005, p. 33). Plusieurs arguments sont utilisés pour

justifier cette prise de position. Tout comme les motoneigistes, le gouvernement en place recourt d'emblée au mythe québécois que représente la motoneige construite par Joseph-Armand Bombardier : « Il y a plus d'un demi-siècle, les Québécois ont inventé la motoneige. (...) Nous avons toutes les raisons d'être fiers de cette initiative de chez nous » (ministère des Transports du Québec, 2005, p. 5). On se targue également du fait que ce véhicule permet la découverte d'endroits naturels inaccessibles, fournit un mode de transport indispensable (pour la route blanche dans le Grand Nord, par exemple), contribue au développement régional et donne un rayonnement du Québec à l'étranger. Les environmentalistes sont loin de partager ce dernier point de vue, mais certains élus croient possible qu'un jour on puisse allier écologie et motoneige : « je pense qu'à terme, on va être capable de dire à l'étranger : venez faire de la motoneige verte au Québec » (entrevue 5, p. 3). On demandait justement lors de la consultation publique sur les VHR en 2005 quelles pourraient être « les évolutions technologiques qui permettraient d'améliorer la performance des véhicules en terme de protection de l'environnement ? » (ministère des Transports du Québec, 2005, p. 24). Les élus savent reconnaître tous les problèmes engendrés par cette activité, simplement, ils ne croient pas que leur résolution réside dans l'abolition de la pratique.

Enfin, on peut observer une dissension entre les élus locaux et nationaux par rapport au conflit et à l'identification des facteurs problématiques. Les élus régionaux ne tarissent pas de reproches quant à l'inertie du gouvernement qui aurait aggravé le conflit et fait en sorte que le procès n'ait pu être évité. Quant à lui, le gouvernement libéral rappelle l'imputabilité des MRC et l'absence d'application de certaines dispositions législatives qui sont pourtant de leur ressort : « Elles ne les utilisent toutefois pas suffisamment, peut-être en raison d'une certaine méconnaissance des possibilités qui existent, y compris des solutions ou moyens techniques qui sont à leur disposition » (ministère des Transports du Québec, 2005, p. 14). Ils sont cependant tous d'accord pour qu'à l'avenir, la gouvernance de la motoneige et des VHR soit régionale plutôt que nationale, ce à quoi s'opposent les riverains et la plupart des écologistes.

3.1.5 Synthèse

La forte fréquentation de la piste par des motoneiges, son utilisation la nuit, la vitesse inappropriée et les comportements délinquants ont donc eu raison de la patience des riverains du parc linéaire. Voyant que leurs récriminations ne trouvaient pas d'écho auprès des motoneigistes, ils ont décidé de monter le ton d'un cran pour retrouver leur quiétude. Pendant ce temps, les motoneigistes ont espéré que les choses ne changent pas. Pour eux, cette situation ne pouvait être un problème, elle était plutôt une solution à maintes difficultés qu'ils rencontraient auparavant, telles que la consolidation d'une offre touristique dans le secteur de la motoneige et des droits de passage parfois difficiles à obtenir. Les élus, en général, maintiennent une position favorable face à la motoneige, ce qui peut expliquer leur inaction jusqu'au jugement. Enfin, les écologistes se positionnent à l'autre extrême du spectre en remettant en question la pratique récréative de la motoneige et en suggérant des pistes de solutions variées.

3.2 Historicité du conflit

Au-delà de la position qu'ils défendent par rapport à ce qui les oppose, les protagonistes retiennent aussi des moments particuliers dans le déroulement des événements. Avec le recul, il a été possible de constater que le jugement Langlois a été la pierre angulaire du conflit, modifiant la perspective et les perceptions des acteurs. Jusqu'au jugement, ils ont tenté de dialoguer et de résoudre la dispute par différents moyens, cependant le procès et la médiatisation du conflit ont amplifié la tension sociale. Cet événement va donc structurer leur présentation. Nous mettrons en lumière ces faits en prenant le jugement Langlois comme point tournant.

3.2.1 Les événements précédant le jugement (1997-2004)

En 1997, quelques résidants ont pris l'initiative de rencontrer tous les riverains du parc pour leur demander s'ils étaient aussi incommodés qu'eux par les motoneiges. La majorité répondit par l'affirmative, mais à ce moment, le défaitisme avait envahi les rangs des riverains qui ne croyaient pas possible de voir la situation changer. Réunis, ces résidants se sont pourtant transformés en acteurs sociaux pouvant prendre la parole. La création de la Coalition a concrétisé cette mission qui reposait sur des objectifs bien clairs : en finir avec le bruit et la pollution sur le parc linéaire. Cependant, il n'était pas question dès le départ d'entreprendre des recours judiciaires, le dialogue étant la première option. Les démarches commencées, les membres de la Coalition sont devenus plus confiants quant à la capacité d'écoute et d'action de leurs interlocuteurs : « On va leur expliquer, évidemment, ils vont comprendre et prendre une décision » (entrevue 4, p. 2).

La situation n'avait d'ailleurs pas toujours été tendue entre les motoneigistes et les citoyens. Certains riverains évoquent des ententes qu'ils avaient prises par le passé avec certains d'entre eux pour permettre leur passage sur leur propriété. Ils soulignent que le civisme et la courtoisie étaient au rendez-vous et préservaient les relations amicales. Toutefois, cette paix sociale n'a pas survécu à l'ouverture de la piste du *Petit train du Nord*. Alors que certains pensaient que cette question relevant « du gros bon sens » (entrevue 3, p. 3) serait réglée en quelques mois, d'autres prévoyaient que ce serait peut-être ardu, laissant sous-entendre un

climat d'animosité et d'agressivité. Enfin, quelques riverains n'ont jamais cru qu'un compromis serait réellement possible.

3.2.1.1 Une communication difficile

La Coalition soutient avoir multiplié les lettres, les demandes de rencontres, et les tentatives de création de comités, en vain : « la mission de départ, c'est de s'asseoir avec le club de motoneiges pour discuter du problème. On a eu beau essayer de le faire, mais personne voulait nous parler, (...) personne ne voulait écouter ce qu'on vivait » (entrevue 8, p. 2-3). Les membres de la Coalition ne se sentaient pas respectés par les élus et les motoneigistes, ce qui engendra sans doute une frustration qui les poussa à mener leur combat plus loin. En ce sens, ils ne tarissent pas les uns les autres d'exprimer comment ils se sentaient perçus : « Ils pensaient qu'on était pas trop futés » (entrevue 8, p. 3); « ...on avait pas d'interlocuteurs pour exprimer nos doléances, (...) non seulement un dialogue de sourds, mais on nous a pris pour des caves (...) ils pensaient qu'on était des tatas. On avait des petites nouvelles pour eux autres. On était pas si tatas que ça... » (entrevue 4, p. 3); « ...on a pas été entendu, on a ri de nous autres... » (entrevue 3, p. 2); « une gang de chialeux » (entrevue 3, p. 17). Les résidants ont aussi encaissé une fin de non-recevoir des clubs à leur demande de dialogue: « nous ne participerons pas à cette rencontre-là, nous sommes sur le parc, nous sommes bien et ça nous convient » (entrevue 4, p. 3) se seraient-ils faits répondre.

De leur côté, les motoneigistes impliqués affirment avoir tenté de dialoguer avec les riverains et de proposer des solutions qui auraient pu éviter un recours à la justice. Ils nient les efforts de la Coalition dans la recherche de solutions : « Est-ce qu'il y a eu des gens qui ont mis de l'eau dans leur vin ? » (entrevue 13, p. 3). Contrairement à eux, les motoneigistes se perçoivent comme étant de bonne foi pour régler les problèmes de la pratique. Ils considèrent également que leurs différentes interventions ont permis de faire diminuer le trafic sur la piste. Ils continuent donc de maintenir une position ferme en faveur de la motoneige sur le *Petit train du Nord* : « Il y a des endroits où on a peut-être pas d'affaire là. Mais on est là, le club a obtenu un droit de passage pis la Ville a besoin de la motoneige... » (entrevue 13, p. 17). Les motoneigistes soulignent que les nuisances ne pourront être complètement enrayerées et qu'il faudra plus de tolérance : « ...je pense qu'il y a des endroits où on ne pourra

pas passer ailleurs que où on passe. Mais comment on va travailler ça avec les riverains ? (...) la situation a été tellement cristallisée... » (entrevue 9, p. 16). D'ailleurs, des élus évoquent des assemblées municipales particulièrement houleuses. Les réactions sont très fortes face à toutes les nouvelles dispositions législatives instaurées. Il y a de l'agressivité dans l'air : « Je vous dirais qu'ici, à la traverse, il y a une motoneige qui a passé proche d'attraper un résidant qui a dit : hé, écoute, je suis sur le trottoir, j'ai le droit de passer! Pis là, le motoneigiste a débarqué pis il en a ramassé un sur le nez. C'est rendu là. Les gens sont tellement agressifs » (entrevue 6, p. 5). On conclut que le dialogue n'a pas été suffisamment encouragé, mais le constat est facile à faire après les événements, fait remarquer un élu.

Il faut noter que le conflit du *Petit train du Nord* revêt certaines particularités auxquelles la communauté motoneigiste n'avait jamais eu à faire face. Habituellement, les clubs de motoneiges négocient et s'entendent directement avec les propriétaires des terrains ou les autorités municipales ou provinciales. Dans ce cas-ci, ils ont dû composer avec des individus qui n'avaient aucun lien légal de propriété avec le sentier lui-même. Les clubs de motoneiges et les autres organismes associatifs n'avaient pas, à ce moment, de mécanismes d'analyse et d'intervention pour ce type de plaintes. Comme le constate ce motoneigiste, les réactions étaient sensiblement les mêmes à travers la province : « ... la personne qui est incommodée va appeler le club, le président va dire : écoute ben, je passe même pas chez vous. T'as pas d'affaire à venir te plaindre, je passe même pas chez vous. C'est peut-être le premier réflexe qu'ils vont avoir » (entrevue 13, p. 7).

3.2.1.2 Médiation et imputabilité

Certains élus reconnaissent que le gouvernement s'implique depuis longtemps dans la pratique de la motoneige : « Je sais que nombreux députés, ministres, chaque hiver, devaient intervenir pour demander aux agriculteurs qui, des fois, ne voulaient pas, ou des privés : est-ce qu'on peut passer chez vous ? » (entrevue 5, p. 2). Comment expliquer qu'il semble si impuissant à secourir les riverains ? Certains élus locaux admettent que la tension sociale est exacerbée par le manque de leadership du gouvernement : « ...l'inertie du gouvernement créait des conflits autant entre les motoneigistes et les non-motoneigistes, entre les maires des différentes municipalités et entre la MRC et le gouvernement » (entrevue 6, p. 2). D'ailleurs,

un élu de l'Assemblée nationale affirme sans ambages que cette cause n'a jamais été prise au sérieux politiquement, peu importe le parti. Jusqu'à ce que la Coalition ait gain de cause en Cour, tous les avocats défenseurs considéraient cette éventualité impossible. Ce répondant se défend d'avoir cru la même chose : « À mon avis, ce que les gens invoquaient était suffisamment important pour faire la démonstration qu'on ne respectait pas la Charte » (entrevue 5, p. 2).

Des environnementalistes n'ont pas manqué de blâmer l'attitude gouvernementale, selon eux, complaisante devant la problématique écologique : « Il faut espérer que les riverains du corridor de boucane toxique continueront cette lutte qui devrait leur donner raison ou qui démontrera l'incapacité de certains gouvernements, des lois ou de l'administration judiciaire face à des problèmes environnementaux » (Francoeur, 2003a, p. 1). De leur côté, les riverains accusent les divers paliers d'autorité de se lancer tout simplement la balle : « au plan des ministres, j'ai été rencontré les différents ministères, j'ai été présenté nos affaires, on est allés dans les journaux, dans la radio, dans la télévision, on est allés partout. C'est incroyable l'énergie qu'on a mis là-dessus. Après un an, on s'est rendu compte que ça donnait rien et c'est là qu'on a décidé d'aller en recours collectif » (entrevue 3, p. 4).

3.2.2 Le jugement Langlois (2002-2004)

La « judiciarisation » du conflit est l'élément qui a définitivement coupé les liens fragiles existant entre les camps. L'utilisation des médias par la Coalition a aussi entraîné une recrudescence de la tension sociale, ce que nous analyserons dans la *citée de l'opinion*. À ce moment, les positions sont cristallisées, il y a de l'agressivité dans l'air et la violence verbale aurait pu céder la place facilement à des actes irréparables : « ...il y avait des obstacles qui étaient mis dans des sentiers pour vraiment qu'il y ait des accidents. Qui a fait ça ? On le sait pas. On a fait faire des rapports de police. (...) J'avais des interventions à faire auprès des motoneigistes de la région pis j'en ai entendu des vertes pis des pas mûres : on va faire ci, on va faire ça. Je leur dis : vous ne faites rien » (entrevue 9, p. 13). Le conflit est donc exacerbé et émotionnel : « C'est un débat social mêlé de sentiments. Quand tu mêles les sentiments à quelque chose, c'est très très difficile de le régler » admet un motoneigiste (entrevue 15, p. 21).

Alors que le recours collectif déposé par la Coalition avait été accepté en janvier 2002, la Juge Langlois a rendu son verdict le 30 novembre 2004. Le jugement est essentiellement basé sur les expertises sonores qui ont prouvé la présence importante d'une pollution par le bruit des motoneiges. On s'est conséquemment référé au concept de nuisance de l'article 976 du Code civil du Québec, qui pouvait englober aussi la pollution de l'air. Le sentier est donc fermé et la MRC aura à déboursier plus de dix millions de dollars pour indemniser les riverains. Les clubs de motoneiges ont cependant été exonérés, ils ne font donc pas partie de l'appel du jugement qui a été intenté par la partie défenderesse.

Réactions

Dès le départ, les riverains n'avaient pas manqué de noter que l'acceptation d'un recours collectif par la Cour démontrait déjà la présence d'un fondement de droit, ce qui renforçait la crédibilité de leurs revendications. Le jugement Langlois fut donc très bien accueilli par les riverains et a provoqué la surprise chez le camp opposé. En effet, les avocats de la partie défenderesse avaient pris à la légère l'enjeu du procès, ne pouvant pas croire à une possible victoire de la Coalition. En fait, tous les acteurs s'entendent pour dire qu'ils ont été déconnectés des possibilités du jugement : « Ils trouvaient... parce que vous savez la motoneige c'est un apport économique très important... et ils ne pensaient jamais que personne aurait pu dire que pour la quiétude des gens, nous allons empêcher... » (entrevue 2, p. 3). Pendant que certains doutaient de leurs chances de réussite dans les rangs de la Coalition, d'autres riverains ne pouvaient admettre que leur argumentation logique, basée sur la Charte des droits, serait réfutée par la Juge.

Pour leur part, les motoneigistes ne s'en cachent pas : ils sont largement en désaccord avec les conclusions de la Juge Langlois et les moyens pris pour mettre un terme au problème. Leurs arguments principaux, la perception subjective du bruit et les retombées économiques, n'ont pas été pris en compte par la juge et ils contestent bien d'autres éléments du procès. Ils déplorent, entre autres, le rejet des témoignages de motoneigistes et d'autres citoyens vivant le long de la piste qui n'étaient pas dérangés par la motoneige. La Juge a estimé que ces personnes, faisant souvent partie de familles rapprochées de motoneigistes, étaient en conflit

d'intérêts. Ils trouvent également que l'étendue du dommage jusqu'à 100 mètres, c'est-à-dire le paiement des dommages et intérêts aux résidents demeurant à 100 mètres et moins du sentier, est exagérée. Ils arguent que le décret permettant la circulation des motoneiges à moins de 30 mètres sur les emprises ferroviaires aurait dû servir de référence. Il faut noter que les résidents demandaient 200 mètres et que la Ville de Mont-Tremblant a établi un nouveau règlement empêchant les motoneiges de passer à moins de 300 mètres des résidences. Les motoneigistes prennent toutefois acte de la nécessité de revoir l'usage des VHR : « Le jugement nous dit oui, mais pas n'importe comment, il faut revoir la pratique » (entrevue 13, p. 8).

Du côté des élus, on affirme que ce jugement « a forcé le gouvernement à prendre ses responsabilités... » (entrevue 7, p. 5). Alors que pour certains, il a soulevé nombre de questionnements, pour d'autres il est venu clarifier la problématique : « le bruit, la nuit, à 100 mètres » (entrevue 11, p. 3). Pour sa part, bien qu'il ait décidé d'aller en appel, le gouvernement en tire la conclusion suivante : « C'est un jugement qui nous envoie un message très clair quant à la nécessité de prendre le virage d'un tourisme durable qui réussit à concilier les intérêts des citoyens qui veulent vivre dans un environnement de qualité et d'autre part tous les citoyens qui pratiquent la motoneige et qui en vivent » (Boulet et Normandeau, 2004, p. 1). Justement, certains écologistes recommandent au gouvernement du Québec de retirer son appel du jugement qui démontre une autre fois son plein appui aux motoneigistes et son indifférence face aux aspects socio-environnementaux du problème. Enfin, ce qui inquiète davantage les élus locaux, c'est l'indemnisation des riverains de plusieurs millions de dollars, un montant que les municipalités affirment être incapables de payer.

Outre le retour à la tranquillité des riverains du *Petit train du Nord*, le jugement aura atteint d'autres buts : « Si, dans la mesure où les objectifs étaient la question environnementale et de la santé, je pense que le jugement Langlois a eu l'effet qu'il fallait, c'est-à-dire faire bouger le gouvernement du Québec » (entrevue 7, p. 12). La question de la santé, bien que mise de côté par plusieurs acteurs, est pourtant abordée maintes fois par les riverains et les écologistes. Le président de l'Ordre des orthophonistes et audiologistes du Québec a même

fait une sortie en déclarant : « ce jugement apporte enfin un peu d'air frais dans le dossier de la pollution sonore » (Francoeur, 2004b, p. 1), question que l'on considère souvent ignorée. Enfin, les écologistes sont unanimes quant au verdict de la Juge Langlois : ce fut une décision courageuse et légitime.

3.2.3 Les suites du jugement (2004-2007)

Les membres de la Coalition ne ratent pas une occasion de rappeler que le jugement Langlois a « remis tout le monde à l'ouvrage » (Travaux parlementaires, 2006, p. 1). Les actions gouvernementales ont justement suivi le pas. Suite au jugement, une *loi spéciale* a instauré certaines restrictions aux motoneigistes et une immunité juridique temporaire pour les sentiers interrégionaux. Pour alimenter les travaux du gouvernement, une *consultation publique* à l'échelle du Québec a été organisée où les différents acteurs dans le dossier et plusieurs observateurs ont pu se rencontrer et s'exprimer, ce qui a préparé les travaux menant à la *Loi 9*.

Avant d'examiner de plus près ces événements, il faut préciser que le jugement Langlois a eu plusieurs conséquences concrètes sur les acteurs. Par exemple, l'hiver 2004-2005 a été difficile pour certains commerçants qui ont dû relocaliser leur entreprise. D'autres sentiers ont dû être aménagés engendrant des coupes d'arbres, l'acquisition de nouveaux droits de passage et une complexification des trajets. Il y a eu également une baisse du nombre d'adhésions touristiques dans les clubs de la région, les excursionnistes privilégiant d'autres zones. Les conséquences négatives quelles qu'elles soient sont malheureuses, cependant plusieurs répondants ne fléchissent pas devant l'argument de « l'économie à tout prix » des motoneigistes : « on va pas mettre les sentiers en fonction des commerces. Les commerces viendront après. On peut faire des stationnements incitatifs dans des endroits à l'écart où on partira les sentiers, les commerces de location iront s'installer là. L'idée de rentrer pis de circuler à travers les villes et les villages, c'est pas une bonne idée » (entrevue 11, p. 1).

Des observateurs ont aussi remarqué une tension sociale dans la communauté locale en raison des indemnités qui ont été accordées par la Juge et qui devront être payées par les taxes de tous les citoyens de la MRC. Le débat est animé entre les municipalités qui refusent aussi de

participer au paiement des indemnités. On observe un repli de celles qui ne sont pas traversées par le parc linéaire : « Mais là, les maires ont dit : regarde, c'est comme le mariage, on se marie à vie. Qu'il y ait des profits ou des pertes, il dit : on est dedans, on a signé » (entrevue 6, p. 2). Enfin, bien que la Coalition soit sortie gagnante de ces années de « bataille », certains riverains n'ont pas pu sauver tous les meubles. Plusieurs témoignages évoquent le désarroi de certaines personnes qui, avant le jugement, ont décidé de vendre leur maison, parfois un legs familial, ne pouvant plus endurer les externalités de l'activité motoneigiste : « Quand tu perds ton héritage à cause d'un groupe de motoneiges, it doesn't make sense at all » (entrevue 8, p. 11).

L'affaire du *Petit train du Nord* a aussi mis en lumière l'existence de conflits d'usage et de « culture » entre différents résidents des Laurentides. Quelques motoneigistes rencontrés soulignent que plusieurs résidences sont vides durant l'hiver en raison des retraités partis dans le Sud et des villégiateurs retournés en ville. Ils considèrent ainsi que les plaignants véritablement affectés étaient peut-être moins nombreux que les six cent familles inscrites. Les motoneigistes consultés affirment également que les clubs ont perdu beaucoup de crédibilité en général, de même que de nombreux droits de passage à certains endroits, car des propriétaires sont maintenant craintifs de se faire actionner par des voisins. Toutefois, les dispositions législatives mises en place après le jugement ont tôt fait de les rassurer.

3.2.3.1 Loi spéciale 90

Ceux qui endossaient la cause de la Coalition ne devaient pas avoir terminé de célébrer le jugement Langlois lorsque la réplique du gouvernement est venue avec la loi spéciale, adoptée le 16 décembre 2004. La Loi 90 établit tout ce qui allait être entrepris dans les mois suivants pour résoudre la problématique. Bien que pour les riverains du *Petit train du Nord*, le problème se trouvait concrètement réglé, le débat public sur les VHR ne faisait que commencer. Le contenu de cette loi est assez succinct : on impose que les motoneiges roulent à 30 km/h au lieu de 70 km/h à moins de 30 mètres des résidences, que la circulation soit interdite sur les anciennes emprises ferroviaires entre 22h et 6h, que les MRC soient identifiées comme responsables des autres sentiers et invitées à suivre le pas du gouvernement dans ces règlements. On prévoit des agents de surveillance des sentiers et une

présence accrue des policiers, de même qu'une amélioration de la signalisation. Enfin et surtout, une immunité juridique pour les propriétaires et gestionnaires des sentiers interrégionaux de 18 mois est prescrite, le temps de trouver une solution.

Certains observateurs admettent que ce revirement a eu l'effet d'une douche froide chez ceux qui se réjouissaient de voir enfin la pratique des VHR questionnée, balisée et contrainte. On a pu noter un rejet assez généralisé de cette loi suite à un « jugement qui fait date au sens où, pour une rare fois, la qualité de vie des citoyens a prévalu sur l'industrie habituée à s'approprier l'espace public au nom du progrès et des jobs » (Foglia, 2006, p. A5), même si les actions prévues par la loi laissaient espérer une réflexion originale et fructueuse.

3.2.3.2 Consultation publique

La loi spéciale a bien sûr protégé temporairement la pratique de la motoneige, mais a aussi obligé le gouvernement à se donner un échéancier dans la résolution du problème. Une consultation publique itinérante a donc eu lieu six mois plus tard, à laquelle le gouvernement espérait une large participation pour trouver « des solutions rassembleuses et adaptées à chaque milieu » (ministère des Transports du Québec, 2005, p. 36). C'est aussi le moment où a été réalisée l'étude de Tourisme Québec sur les impacts économiques de la motoneige qui fait la preuve de retombées importantes pour les régions. Certains environnementalistes espéraient que la consultation publique soit préparée par un organisme indépendant, arguant que « sans cet indépendance et cette vision, les vraies questions ne seront pas posées » (Francoeur, 2004c, p. C6). Toutefois, ce même journaliste concluait qu'elle fut plutôt une occasion pour les clubs de « renouveler le discours lourdaud basé sur l'intérêt économique du loisir motorisé dans les régions éloignées » (Francoeur, 2005, p. B5). La consultation s'est donc tenue du 13 mai au 27 septembre 2005 et a visité plus d'une quinzaine de villes québécoises. Les mémoires recueillis ont été abondants, et ceux de la région des Laurentides ont été les plus nombreux, représentant 13% du total.

3.2.3.3 Loi 9

Cette loi, qui vient modifier la précédente Loi sur les VHR, est l'aboutissement des réflexions et travaux qui ont eu cours depuis la Loi spéciale 90. Elle était aussi une nécessité, car la prescription d'immunité juridique se terminait au moment de son adoption en avril 2006. Même si plusieurs mesures sont prises, cette loi n'est que le début d'une démarche visant à encadrer la pratique des VHR au Québec. Elle était en quelque sorte une demande des municipalités qui menaçaient de fermer les sentiers s'ils restaient sans une protection assurée par le gouvernement.

La Loi 9 est perçue par certains comme une exigence du lobby de l'industrie, un répondant la baptise même la loi « Beaudoin » (entrevue 4, p. 3), du nom du président de Bombardier. Elle est aussi dénoncée par l'opposition qui la considère comme un aveu d'échec de la ministre des Transports et une démonstration d'insouciance de la part du ministre de la Justice, qui n'a pas questionné la reconduction de l'immunité. Ces élus soutiennent la même position que les riverains qui affirment que cette législation crée deux catégories de citoyens : « Tous les citoyens ont droit d'être à 100 pieds d'une motoneige, pourquoi que les citoyens sur le bord d'une emprise ferroviaire auraient pas droit à leurs 100 pieds ? » (entrevue 5, p. 2). D'autres élus locaux, au contraire, approuvent la loi, sauf qu'ils déplorent qu'il n'y ait rien de prévu pour le problème d'indemnisation qui est difficile à accepter pour les municipalités et la MRC : « Si je suis tout seul à payer ou on est quatre municipalités à payer, je le paierai pas pour votre inertie, pour ce que vous avez pelleté par en avant, moi je paierais pas pour ça, je ferai pas payer mes citoyens » (entrevue 6, p. 8). D'ailleurs, la Loi 9 est pour plusieurs la preuve que la MRC n'avait pas les pouvoirs pour faire ces changements et que le gouvernement se devait d'intervenir. La plupart des restrictions prévues par la Loi 9 s'adressent aux motoneigistes, en voici quelques unes :

- L'augmentation de l'âge minimal requis pour conduire un VHR de 14 à 16 ans;
- Une formation obligatoire pour les conducteurs de 16 et 17 ans;
- Un pouvoir réglementaire d'établir des normes relatives aux émissions sonores polluantes et d'interdire la circulation des véhicules ne rencontrant pas ces normes;
- L'instauration d'amendes progressives liées aux excès de vitesse.

Cependant, on a peu parlé de ces nouvelles contraintes. L'élément essentiel qui divise ceux qui sont en accord avec la loi et ceux qui la critiquent est l'*immunité juridique*. Il s'agit d'une protection, limitée aux sentiers interrégionaux, contre les recours juridiques basés sur les inconvénients de voisinage, le bruit et les odeurs. Elle sera d'une durée de cinq ans et sera révisée après trois ans par l'Assemblée nationale. Cette disposition est en vigueur à moins qu'un conducteur n'enfreigne un autre article de la Loi sur les VHR. Elle est également constitutionnelle selon le gouvernement, car il s'agit d'un contexte particulier, d'une situation exceptionnelle, ce que réfutent presque tous les autres acteurs qui n'y voient pas de cas de force majeure.

La Loi 9 est évidemment très bien reçue par les motoneigistes qui reconnaissent l'utilité de cette mesure en raison de la présence du même problème dans d'autres régions : « il y avait plusieurs endroits au Québec où il y avait des citoyens qui s'apprêtaient à déposer des poursuites contre le gouvernement (...), il a passé ça pour sécuriser le réseau parce qu'il savait très bien que ça allait débouler » (entrevue 9, p. 12) affirme un motoneigiste. Cependant, ce n'est pas non plus la solution miracle, car la loi maintient l'insécurité, l'incertitude et l'ambiguïté de la situation de la motoneige à long terme : « Les remparts législatifs à l'intérieur desquels nous aménageons actuellement nos sentiers, bien qu'indispensables, demeurent une palliation et peuvent s'effondrer à tout moment » (Leduc, 2006, p. 1). De plus, les motoneigistes espèrent que cette immunité mène à des solutions durables qui feront consensus dans les tables de concertation et dans la population.

Pour les écologistes, la Loi 9 renferme certaines incohérences. Par exemple, ils se demandent quand seront bannis les moteurs à deux temps. Ils notent aussi qu'il y a peu de chose dans la loi concernant l'environnement, à part l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement des véhicules. L'application des normes californiennes avait été recommandée, mais cela n'apparaît pas dans la loi. Relativement à l'immunité, on exprime un doute quant à son caractère temporaire et on la qualifie, de même que l'organisation du travail de réflexion sur les sentiers, « d'expression d'une politique systématique d'aliénation du territoire et des pouvoirs publics au profit de groupes d'intérêts privés » (Francoeur, 2006, p. 1).

Faire respecter ces nouvelles réglementations n'est pas chose facile, et cela, tous les acteurs le reconnaissent. En effet, le manque de ressources pour la surveillance des sentiers est flagrant et les motoneigistes font même remarquer que « le gouvernement pourra promulguer les meilleures lois, mais les bonnes intentions resteront vaines en l'absence d'une force de surveillance » (FCMQ, 2005, p. 29). Les effectifs de police sont considérés insuffisants, et les patrouilleurs des clubs de motoneiges manquent de crédibilité et d'autorité pour pallier cette carence. Pourtant, le gouvernement soutient qu'en « ce qui a trait aux VHR, plus de 1350 opérations, totalisant près de 10 000 heures, ont été effectuées en 2003, par l'ensemble des corps de police du Québec » (ministère des Transports du Québec, 2005, p. 30). Donc, beaucoup d'argent a déjà été investi dans cette surveillance.

Malgré les discussions, débats, lois et tables de concertation, ne sommes-nous pas en présence du même problème qu'au départ, c'est-à-dire au refus de prendre des décisions claires ? Ce représentant d'un groupe écologiste va dans ce sens : « Leur objectif, leur souhait, c'était de dire : on peut tout faire. On n'a pas à choisir : golf, motoneige, ski de fond,... on peut avoir de la tranquillité pis du bruit, il y a pas de problème, c'est juste de trouver une façon de s'harmoniser. (...) Alors que la réalité c'est qu'il va falloir faire des choix » (entrevue 10, p. 14).

Il n'en demeure pas moins que la plupart des répondants convient de l'amélioration générale de la situation: « Ça se fait encore un peu n'importe comment, mais au moins, les gens sont plus conscients » (entrevue 1, p. 14). Cette loi ne règle toutefois pas le problème du bruit, ni celui de la pollution de l'air, en fait, ce que l'on tente de faire, c'est de déplacer la nuisance : « On va trouver les meilleurs endroits où faire passer les sentiers. C'est là que le citoyen va se retrouver davantage, il va être concerné, consulté, impliqué... » (entrevue 13, p. 16). On aurait pu croire qu'une fois le jugement rendu, les tensions allaient s'apaiser, cependant même si les tables de concertation sont perçues comme une solution en elles-mêmes, elles ne sont pas la panacée, il faudra s'entendre et cela ne semble pas gagné.

3.2.4 Politique nationale ou gouvernance régionale ?

Cette question pourrait synthétiser une bonne partie des discussions qui ont eu lieu durant tout le processus de réflexion sur l'utilisation des VHR. Les solutions proposées ont été multiples, cependant, c'est surtout l'autorité responsable de les faire respecter qui a constitué un enjeu. L'option de la gouvernance régionale est clairement la préférence du gouvernement qui avance que le contexte de l'utilisation des VHR n'est pas le même d'une région à l'autre. Précisément, le problème serait que « l'encadrement législatif et réglementaire actuel ne fait pas de distinction entre les différents usages qui sont faits des VHR, et il s'applique partout et à tous de la même manière » (ministère des Transports du Québec, 2005, p. 28). Les motoneigistes appuient cette orientation du gouvernement, pour la même raison. On peut penser aussi que les négociations régionales rendront plus difficile la mise en place de décisions drastiques en défaveur de la motoneige. Les riverains militent donc pour une politique nationale stricte des VHR qui ne laissera pas les citoyens de certaines régions lutter à armes inégales contre un lobby très bien organisé. Ils ne font pas non plus confiance aux MRC qui réunissent des individus qui sont élus au niveau municipal, mais dont le siège à la MRC est obtenu par acclamation. Certains y voient un problème de démocratie et perçoivent cet organe comme un grand conseil d'administration inaccessible et arbitraire.

Dans ce litige concernant la gouvernance, certains environnementalistes croient qu'une décision gouvernementale doit s'imposer alors que d'autres opteraient pour une approche hybride : une écoute des besoins régionaux, mais l'acteur gouvernemental comme centre décisionnel. On propose dans ce sens trois paliers décisionnels dans l'évaluation des sentiers : « ...la première validation des sentiers actuels ou nouveaux devrait se faire, à notre avis, dans le cadre d'une consultation publique, par le BAPE, pour les sentiers dits provinciaux, par les autorités de la MRC pour les sentiers régionaux et par la municipalité pour les sentiers locaux. De cette manière, les autorités municipales, en particulier, n'auraient pas toujours le fardeau de régler des problèmes, souvent insolubles, à leur niveau » (CRELA, 2005, p. 6). Les observateurs se rallient pour la plupart à l'idée d'une gouvernance des VHR qui serait davantage régionale. Selon eux, les MRC devraient être responsables d'établir les tracés à partir de leur schéma d'aménagement et des résultats d'une concertation locale. Même si les motoneigistes militent aussi pour ce changement, un observateur

souligne qu'il n'en a pas toujours été ainsi : « C'est un grand changement, inimaginable, pour les motoneigistes, qu'eux autres que ça fait 40 ans qu'ils font leurs trucs de leur côté, mais là, c'est plus ça » (entrevue 11, p. 1).

3.2.5 Synthèse

Bien que ce jugement défende formellement à tout véhicule motorisé de s'aventurer sur le parc linéaire, des motoneigistes « délinquants » empruntent toujours ce chemin, selon quelques riverains. Il ne semble pas y avoir eu d'arrangement consensuel, et les résidents ressentent encore une certaine amertume : « Même si la Cour d'appel dit : « les gens ont raison », je ne sais pas combien de temps ça va prendre avant que les gens comprennent que tu peux pas détruire la qualité de vie de ton voisin » (entrevue 8, p. 10). Les positions demeurent cristallisées : « M. X, je suis même plus capable de le saluer » (entrevue 9, p. 13). Beaucoup de motoneigistes pensent du moins que ce jugement a eu la conséquence positive d'en finir avec les tergiversations des élus et l'incertitude dans les localités traversées par le *Petit train du Nord*. Le Québec en entier pourra aussi en profiter, étant donné que la réflexion a été nationale, même si les conclusions ont attesté de la nécessité de privilégier une gouvernance régionale à une législation provinciale uniforme. Enfin, plusieurs motoneigistes font état d'un renforcement des liens de solidarité des associations de motoneigistes : « ...ceux qui menacent l'avenir de notre loisir doivent maintenant faire face à un groupe structuré et solidaire qui n'hésite pas à remettre les choses en perspective » (Boucher, 2007, p. 1).

3.3 Représentations réflexives et réciproques

L'analyse des représentations des acteurs est aussi importante que celle des événements, car elle nous permettra d'approfondir notre compréhension de la dynamique du conflit. Les individus ont une représentation d'eux-mêmes, de ce qu'ils pensent, ce qu'ils sont. Ils font de même avec leur propre société et agissent en fonction de ce qu'ils croient être des comportements souhaitables et partagés par les autres membres de la société. Cet exercice nous apportera des informations supplémentaires sur les acteurs qui pourront être mises en perspective par la théorie des cités. Chaque partie de cette section sera consacrée à un groupe d'acteurs, objet des représentations et jugements de tous les autres acteurs impliqués dans le conflit du *Petit train du Nord*.

3.3.1 Les motoneigistes

Les motoneigistes et les riverains du parc linéaire constituent le noyau du système d'acteurs de ce conflit. L'usage distinct et rival qu'ils souhaitent faire du parc et de ses environs les oppose un à l'autre. Leurs relations semblent être donc tendues et irréconciliables. Les motoneigistes paraissent en général peu appréciés des riverains qui les considèrent inconscients, irresponsables et peu soucieux des autres : « ...j'entends les gars discuter : est-ce qu'on s'en va au St-Hubert ou on s'en va chez Moose ? À haute voix, ils ont pas fermé leurs engins, ça porte... Ils avaient aucune idée de ce qu'ils faisaient, en faisant du bruit de même » (entrevue 8, p. 1). Plusieurs résidents font état de problèmes de civisme, qu'il s'agisse de vandalisme, de bruit, d'accidents impliquant des animaux,... En fait, certains répondants les croient carrément écervelés : « faites-leur des pistes, qu'ils aillent se casser la gueule en gang » (entrevue 3, p. 15). De façon implicite, on sous-entend que nombre d'entre eux sont très imprudents, utilisant les pistes la nuit, sans doute sous l'influence de l'alcool : « Et les gens qui passaient à 2-3-4 heures du matin, c'est parce qu'ils sortaient des bars et ils risquaient d'avoir des accidents » (entrevue 8, p.1). Le discours des riverains confirme bien l'image médiatique négative des motoneigistes qui sont présentés comme dangereux : « J'ai vu un monsieur sauter un banc de neige avec sa motoneige, il s'en allait dans le trafic, sur la rue principale. C'est un non-sens. Un vrai cow-boy » (entrevue 8, p. 7).

Le lobby et l'industrie de la motoneige s'attirent également les foudres des riverains. Certains vont jusqu'à dire que des personnes impliquées dans l'industrie de la motoneige sont prises dans un lobby tellement puissant que même si elles reconnaissent le problème, elles ne peuvent en parler sans conséquences. On ne fait pas non plus confiance à la motivation des manufacturiers à construire des motoneiges moins polluantes. L'univers de la motoneige semble se caractériser aussi par des organismes de représentation qui ont beaucoup d'argent selon les riverains : « ...ils disent toujours qu'ils sont pauvres, que c'est rien que du bénévolat et tout, sauf qu'ils reçoivent énormément » (entrevue 3, p. 1).

Les élus sont loin d'être aussi intransigeants envers les motoneigistes, cependant, ils conviennent de leur responsabilité dans le conflit et ils les invitent sérieusement à se responsabiliser et à faire preuve de respect envers l'environnement et les citoyens : « ...la collaboration que nous pourrions obtenir des motoneigistes va être un élément de succès, un élément clé dans l'atteinte effectivement des objectifs qu'on se fixe... » (Boulet et Normandeau, 2004, p. 4). Des maires peuvent d'ailleurs témoigner que plusieurs motoneigistes rejettent complètement les contraintes qu'on souhaite leur imposer, montrant beaucoup de résistance aux changements, toute entrave pouvant être interprétée « anti-motoneigiste ». Ces derniers voudraient continuer à pratiquer leur activité avec la même liberté qu'autrefois. Pourtant, d'autres élus remarquent que les représentants d'associations de motoneigistes peuvent faire preuve d'ouverture d'esprit et que les conducteurs sont conscientisés concernant l'environnement.

Chez le groupe des écologistes, les motoneigistes sont plutôt représentés comme des pollueurs sans scrupule, des « envahisseurs impénitents et impertinents » (Francoeur, 2006, p. 1). D'ailleurs, les verts remettent grandement en doute l'attrait de la nature parmi les motivations principales des motoneigistes. Ils pensent plutôt qu'ils aiment faire de la distance : « C'est pas là pour regarder les petits oiseaux, c'est « là, j'ai fait 400 milles aujourd'hui, je suis allé en Abitibi souper... » (entrevue 10, p. 2). On dit aussi que « le milieu naturel sert essentiellement de surface à leurs ébats » et qu'il s'agit d'une « manière égocentrique d'envisager son rapport avec la nature » (CRELA, sans date, p. 3). Ce groupe

d'acteurs partagent également l'avis des riverains quant au caractère peu civique des motoneigistes, on en fait un portrait de gens peu recommandables : « Ils passent à 100 km, à 3h du matin, ça revient des bars, ça revient de partout. C'est très dangereux ce qu'ils font et c'est épouvantable pour les gens qui vivent en bordure » (entrevue 1, p. 3-4). L'important problème des délinquants est soulevé et on reconnaît que ce sont eux qui ternissent le plus l'image des motoneigistes en général.

À l'instar de certains élus, les écologistes les perçoivent fermés au changement : « Ils ont des habitudes, (...) ils considèrent qu'ils ont le droit de circuler partout, n'importe où » (entrevue 10, p. 7). La présence de touristes inconscients de la problématique régionale des VHR n'aiderait pas non plus la perception générale des motoneigistes : « ils se foutent complètement de passer à 2-3 heures du matin parce qu'ils sont en vacances et qu'ils s'amusent. (...), les touristes français qui viennent s'éclater parce qu'ils peuvent pas faire n'importe quoi dans leur propre pays... » (entrevue 10, p. 2).

L'industrie de la motoneige, comme on peut facilement le déduire, n'occupe pas une place privilégiée dans le cœur des écologistes. On qualifie les fabricants d'irresponsables sociaux, car « ils continuent de produire des machines inutilement polluantes et bruyantes bien que la technologie existante leur permettrait de réduire considérablement tant la pollution que le bruit » (CRELA, 2005, p. 9). De plus, cette industrie ne contribue pas au coût d'utilisation de ses véhicules et au règlement des controverses qui en découlent : « ...ils n'apportent aucune solution ou contribution visible à la réduction des conflits d'usages et des irritants majeurs reliés à la pratique des VRM » (CRELA, 2005, p. 9). Cette critique fuse même du camp des motoneigistes qui luttent de « façon altruiste » pour la protection des retombées économiques de cette industrie. En effet, les publicités qu'elle fait de ses engins ne tiennent aucunement compte des répercussions de l'activité. Selon les écologistes, une réglementation stricte est absolument nécessaire. Ils se demandent pourquoi l'industrie n'a pas profité de cette cause pour redorer son image en faisant l'annonce, par exemple, de l'arrêt de la production des motoneiges munies de moteurs deux temps.

La « communauté motoneigiste » a une tradition de bonne entente avec le reste de la population, presque tous les problèmes de cohabitation, affirme-t-elle, ont été réglés à l'amiable jusqu'à maintenant. Le *Petit train du Nord* serait la « 1^{ère} cause entendue en 32 ans » (entrevue 13, p. 5). Ils reconnaissent toutefois qu'ils ont une image médiatique à modifier : « on est ouvert, on n'est pas des cow-boys » (entrevue 13, p. 20), bien que certains aiment bien la vitesse et le bruit : « ...on en voyait avec des bouchons. Mais ils aiment ça et ils ont l'impression qu'ils vont plus vite ou je sais pas trop quoi » (entrevue 9, p. 10) confesse une motoneigiste. Ils avancent toutefois que l'industrie de la motoneige a aussi un rôle à jouer dans cette mutation : « les manufacturiers de motoneige qui font une publicité qu'on dit erronée depuis le début. Tu vois jamais une famille se promener en motoneige, tu vois toujours un énervé les skis dans les airs, c'est très agressif » (entrevue 15, p. 7). Selon eux, le motoneigiste est un amant de la nature, protecteur de l'environnement avec un grand esprit de liberté. Néanmoins, ils ne se cachent pas que leur intérêt principal réside dans la conduite d'un véhicule à moteur. Ce sont souvent des gens aisés, car les motoneiges et l'essence coûtent cher.

Selon tous les répondants pratiquant la motoneige, les délinquants seraient rares bien qu'ils ternissent grandement l'image de tous les motoneigistes. Les campagnes de sensibilisation sont importantes, on insiste beaucoup sur l'amélioration des comportements civiques et courtois des motoneigistes. En effet, le respect des lois n'est pas toujours présent : « Les motoneiges modifiées c'est une peste, c'est même une peste pour nous, on se bat contre ça » (entrevue 15, p. 2). Des motoneigistes déplorent aussi l'attitude de certains qui sont négligents avec l'environnement, par exemple, en laissant leurs déchets sur les sentiers : « À cause de votre insouciance, on risque de perdre des sentiers (...) nous avons déjà perdu des droits de sentiers en raison du non respect de l'environnement » (Tremblay, 2006, p. 1). Enfin, les touristes américains sont aussi cause de tracas et les associations de motoneigistes tentent d'instaurer un changement de culture : « il va s'agir maintenant que nos amis du Sud qui viennent avec leur propre motoneige au Québec, viennent avec des machines qui correspondent à nos valeurs » (entrevue 13, p. 18). Fait étrange s'il en est un, malgré leur contestation des délinquants, certains motoneigistes se mettent dans une classe à part d'experts conducteurs qui leur permettrait de faire des écarts : « Moi, mettons mon chalet est

à Labelle et je m'en vais à Mont-Laurier, ça me prend pas trois heures. Je choisis les heures que je circule aussi. (...) je repars de Mont-Laurier à minuit et je suis chez moi à une heure et quart le matin » (entrevue 15, p. 3). Ce motoneigiste met donc une heure et quart pour parcourir environ 70 km, alors que la limite est fixée à 30 km/h à 30 mètres des résidences, distance à laquelle se trouvent nombre de maisons près du parc linéaire.

3.3.2 Les riverains

Les motoneigistes ne sont pas plus tendres envers le camp opposé. Ils accusent d'abord les riverains de faire du NIMBY, c'est-à-dire « not in my back yard ». Cette expression, qui signifie « pas dans ma cour », est souvent attribuée à des citoyens qui militent contre la réalisation d'un projet dans leur localité. Les motoneigistes déplorent cette attitude : « ...dans la société où on vit actuellement, il y a beaucoup moins de tolérance, les gens sont plus prêts à aller sur la place publique ou bien afficher davantage leurs opinions que dans le temps » (entrevue 13, p. 1). De plus, ils identifient aussi une attitude combative chez l'autre camp, « ...les gens ont une recette maintenant : le *Petit train du Nord*... » (entrevue 13, p. 13); « ...on était les premiers civils, ils se sont servis de nous comme exemple » (entrevue 15, p. 10).

Les motoneigistes ont trouvé les citoyens particulièrement arrogants lorsqu'ils exprimaient, au procès, leur désir de dormir les fenêtres ouvertes pendant l'hiver, ce qui les rendait encore plus sensibles au bruit. Contrairement à eux, les motoneigistes s'identifient comme des gens n'aimant pas se battre, bien qu'ils avouent avoir consacré beaucoup de leur temps et de leur énergie à se défendre dans ce dossier. Certains motoneigistes soupçonnent que plusieurs citoyens ayant participé au recours collectif ont été, en grande partie, attirés par le montant d'argent leur revenant au bout de la poursuite : « ...pis il y a une gang d'affamés d'argent. Ils se sont faits promettre des choses incroyables, mais ça, ça sera jamais payé, il y en a qui rêve en couleurs... » (entrevue 15, p. 5).

Les élus ont, pour leur part, un discours plus calculé et ils tentent de ne pas tomber dans des critiques sans nuances. Ils identifient tous l'épuisement de la patience des riverains, mais certains les divisent souvent en deux groupes : « les vrais », ceux qui ont consacré tous leurs

efforts à cette cause et ne veulent pas d'argent, et les autres qui, par opportunisme, attendent leur chèque d'indemnité. Ils admettent que certains les ont appelés pour savoir quand ils seraient dédommagés : « je vais avoir mon chèque, pis après ça, je vais pouvoir changer mes 2 motoneiges » (entrevue 6, p. 11) a même concédé un riverain à un maire. Même si l'on considère que les résidants ne sont pas tous contre la motoneige, ils sont néanmoins perçus pour la plupart comme des « chialeux ». Comme les motoneigistes, certains élus croient que les résidants sont difficiles à satisfaire, exigeants et intolérants, que la population aurait « la mèche courte » (entrevue 5, p. 7). Selon eux, les citoyens doivent accepter d'être dérangés un minimum, dans les limites de l'acceptable. Un élu pense toutefois que la population ne fait pas systématiquement du NIMBY et est prête à faire des sacrifices si les objectifs d'un projet sont sérieux, sa réalisation, écologique et les retombées, collectives.

Étrangement, les écologistes font le même constat que les acteurs précédents concernant la diminution de la tolérance des citoyens. Ils remarquent, sans nécessairement le déplorer, que les exigences sont de plus en plus grandes pour la préservation d'un environnement sain. De rares observateurs mettent en lumière la position NIMBY des riverains : « Donc, les gens avec les motoneiges sont concernés avec le bruit parce que ça les frappe directement quand ils sont là. (...) Ça touche les gens directement et immédiatement, c'est sûr qu'ils vont réagir. Quand c'est lointain, on voit pas les effets tout à fait à long terme et qu'on voit pas la progression des choses, là c'est peut-être moins urgent » (entrevue 14, p. 7).

Comme on peut l'imaginer, les riverains restent sur la défensive face aux perceptions et attaques des autres acteurs. Envers et contre tous, ils persistent à plaider leur cause se considérant comme les experts de ce problème. Ils reconnaissent d'ailleurs avoir été extrêmement impliqués dans le dossier, mais regrettent de n'avoir pas été suffisamment consultés par les élus. Ils s'identifient comme des victimes de l'indifférence des élus et de la puissance lobbyiste des motoneigistes. Cependant, certains riverains admettent aussi leur propre influence sur les élus locaux, quelques uns ayant occupé des postes clés dans la fonction publique et bénéficiant d'un bon réseau. Ceux-ci ont donc fait des pressions et des représentations politiques à maintes reprises, bien qu'elles semblent avoir été sans effet.

Alors qu'ils sont qualifiés d'écologistes dans un sens péjoratif par les opposants, ce terme, dans un sens plus positif, semble convenir aux riverains. Ils affirment, en effet, aimer la nature et apprécier un mode de vie paisible. Plusieurs d'entre eux sont membres d'organismes environnementaux de la région, s'impliquent dans différents dossiers et participent à des réunions de la municipalité. En tant qu'environnementalistes, ils se perçoivent comme un vecteur de sensibilisation et de changement dans la population. D'ailleurs, suite au jugement, le découragement général a fait place à un sentiment de grande victoire, et les riverains n'ont pas manqué de se féliciter, les honneurs allant aux plus persévérants du groupe : « Quelle volonté! Quelle détermination! Quelle ténacité! (...) Vous avez su mettre en pratique le proverbe français qui dit que « celui qui veut fait plus que celui qui peut » ou, « à cœur vaillant rien n'est impossible » (Coalition, 2005, p. 30). Les membres de la Coalition se voient comme des vainqueurs dans l'adversité et s'identifient clairement comme les porte-parole de tous les citoyens pouvant être dans une situation semblable au Québec.

3.3.3 Le gouvernement du Québec

La consultation de pièces discursives énoncées avant le mois d'avril 2003 permet de comprendre que les prises de position dans le conflit du *Petit train du Nord* dépendent davantage du pouvoir lui-même que du parti qui l'occupe. En effet, on peut constater que le gouvernement péquiste de Bernard Landry, ne s'éloigne pas tant, par les gestes qu'il a posés en la matière, des libéraux de Jean Charest. Par exemple, c'est ce parti qui a accepté de prendre la relève comme compagnie d'assurance des clubs de motoneiges sur le *Petit train du Nord* en 2002. Les reproches des acteurs s'adressent donc à tous ceux qui sont passés au pouvoir pendant cette période qui s'est étalée de 1993 à 2007.

Les riverains sanctionnent l'inertie dont l'État a fait preuve dans ce dossier. Là-dessus, tous les acteurs s'entendent, sauf bien sûr les principaux intéressés. Mais ce qui dérange les résidents plus que tout, c'est que selon eux, le gouvernement est « juge et partie » (entrevue 3, p. 7) et cela peu importe l'allégeance de parti. On soupçonne qu'il y ait collusion et conflits d'intérêts entre l'autorité étatique et le lobby motoneigiste : « Le gouvernement ? Mais il n'est pas neutre! Il est pas neutre là-dedans. Donne-moi un juge de la Cour suprême,

mais le gouvernement est pas neutre là-dedans. On sait que le lobbying est très fort. Bombardier, c'est une des premières compagnies québécoises, penses-tu qu'ils vont dire : tu peux plus faire des motoneiges pis des sea-doo ? » (entrevue 8, p. 8).

En fait, les politiciens sont perçus comme des acteurs incapables de prendre des décisions d'intérêt général. Bien qu'ils soient remplis de bonnes intentions lors de leur élection, les politiciens deviendraient « mollasses » (entrevue 4, p. 2) avec l'exercice du pouvoir. D'un autre côté, les mesures prises de façon empressée par le gouvernement libéral surprennent et laissent les riverains perplexes : « Comme la Loi 9 est probablement la loi Beaudoin. Du nom du président de Bombardier. Écoutez, en dedans d'une semaine que le gouvernement se revire de bord, et passe la Loi 9... » (entrevue 4, p. 3). Les citoyens de la Coalition ne font pas davantage confiance aux mécanismes de consultation mis en place par le gouvernement. Un répondant traite d'ailleurs la consultation publique sur les VHR de « bidon » (entrevue 4, p. 14). En somme, l'État a déçu les riverains qui le critiquent sans ambages : « Moi, le gouvernement, je lui donne zéro. Je lui donne zéro parce qu'il sait quoi faire, mais il a pas le courage de le faire. Prends-la la décision » (entrevue 3, p. 25).

Malgré sa lenteur d'exécution, les motoneigistes sont très satisfaits des mesures prises par le gouvernement, qu'ils perçoivent comme un allié : « Pendant ce temps-là, le gouvernement a un objectif, c'est préserver la pratique de la motoneige » (entrevue 13, p. 2). Toutefois, ils reconnaissent que la MRC a été « abandonnée » par l'État et s'élèvent contre son inaction : « le gouvernement a pas mis ses culottes. (...) ils laissent quelqu'un faire un recours collectif contre la loi » (entrevue 15, p. 6). Les motoneigistes semblent penser que les partis, dans leur façon de gouverner, réagissent très vite seulement quand ils n'ont plus d'autres choix, après avoir évité le plus longtemps possible un problème épineux. Enfin, ils croient que le gouvernement devrait faire davantage de pressions sur les manufacturiers de motoneiges pour accentuer la recherche et le développement en matière environnementale. Les motoneigistes répètent souvent qu'ils respectent les normes de pollution et que c'est le gouvernement qui est responsable si elles ne sont pas assez élevées.

Les écologistes considèrent que le rôle du gouvernement est « d'arbitrer des conflits d'usages et d'occupation du territoire de plus en plus nombreux et complexes » (CRELA, 2005, p. 4). Toutefois, alors que les élus et motoneigistes parlent de conciliation, de cohabitation, d'harmonie et de compromis, les écologistes qualifient les politiciens au pouvoir de « subtils serviteurs étatiques de la motorisation » (Francoeur, 2005, p. B5). En effet, ces acteurs ne peuvent être en accord avec le gouvernement concernant la perception des touristes sur la pratique des VHR. Ils croient plutôt qu'il s'agit d'une mauvaise publicité pour le Québec et que l'État apparaît tout simplement impuissant et incapable de contrôler le développement du sport motorisé. En général, on considère que le gouvernement est peu enclin à instaurer des règles plus strictes en matière environnementale. C'est pourtant à cet acteur que les écologistes reconnaissent le pouvoir, la légitimité et la responsabilité de modifier et de faire appliquer les règles encadrant la pratique des VHR. Enfin, on pense que ses investissements dans la compagnie Bombardier aident à comprendre la réticence du gouvernement à serrer la vis aux motoneigistes.

Tout comme les riverains, plusieurs écologistes concluent que les politiciens, dès le départ, n'ont pas pris cette cause au sérieux. Ils dénoncent l'attitude méprisante du gouvernement, son absence d'empathie à l'endroit des victimes et sa partialité flagrante : « En portant le jugement Langlois en appel, en particulier sur le volet relié aux nuisances causées par le bruit des machines, le gouvernement du Québec démontre un parti pris qui entache sa crédibilité et sa capacité d'arbitrer impartialement ce conflit » (CRELA, 2005, p. 2). Plusieurs éditorialistes désapprouvent également l'attitude autoritaire et arrogante du premier ministre Charest : « Toute son attitude a l'air de dire : gueulez tant que vous voulez, moi je gouverne » (Foglia, 2006, p. A5).

Pour sa part, le gouvernement s'est voulu rassembleur en disant « lancer un appel à la collaboration, un appel à la mobilisation pour tous ceux et celles qui sont prêts effectivement à se joindre à nous pour que nous puissions ensemble trouver des solutions pour qu'en bout de ligne nous ayons donc une pratique qui réponde aux impératifs du développement durable en matière de motoneige » (Boulet et Normandeau, 2004, p. 1-2). Il considère y être arrivé d'une certaine manière en rassemblant tous les acteurs autour d'une même table et en

prévoyant le temps nécessaire pour la réflexion. Même s'il argue que les MRC ont beaucoup plus de pouvoirs qu'elles ne le pensent en matière d'aménagement et de contrôle, le gouvernement concède qu'il est lui-même un acteur important pouvant résoudre le conflit.

Le gouvernement au pouvoir rappelle également qu'il a eu l'appui de l'opposition à l'Assemblée nationale pour adopter la loi spéciale. Un député de l'opposition fait d'ailleurs son mea culpa en évoquant le contexte de cette adoption : « On s'est tous fait prendre dans le même engrenage, en disant : ben, on va attendre de voir ce que ça va donner comme jugement, parce que si le jugement passe pas, on est corrects. Les compagnies d'assurance vont recommencer, les citoyens ont pas gain de cause et c'est réglé » (entrevue 5, p. 7). Ce même répondant signale qu'un gouvernement devrait être une instance capable de prendre des décisions, de faire des arbitrages : « Quelqu'un qui est capable de mettre les véritables enjeux et de dire : il y aura un prix, il y aura un coût, mais à partir de maintenant, ce sera différent. Et ça, à date malheureusement, il y a bien peu de politiciens qui ont le courage de le faire » (entrevue 5, p. 9).

Le milieu municipal salue les développements législatifs qu'il a instaurés, mais croit que le gouvernement se donne surtout une belle apparence. Pendant ce temps sur le terrain, les choses se déroulent moins bien. Les élus locaux se sont sentis abandonnés par l'État qui les a laissés se dépatouiller de cette posture délicate, pris entre les motoneigistes et les riverains : « ...il faudrait que le gouvernement, à un moment donné, se positionne, pis qu'il arrête de pelleter dans la cour de la MRC » (entrevue 6, p. 6). Le monde municipal lui donne donc une mauvaise note en tant que médiateur : « Le gouvernement ne voulait pas intervenir qu'importe le parti, parce qu'il disait que ce jugement-là allait être gagné, que la loi prévaudrait » (entrevue 7, p. 5). Le gouvernement raisonnait plutôt ainsi jusqu'au jugement : « si on pose des gestes là, il va falloir en poser ailleurs, et même s'ils veulent tenter un recours collectif, nos juristes nous disent qu'ils ne gagneront pas » (entrevue 5, p. 1-2).

3.3.4 Les élus locaux

L'imputabilité a été le principal rapport des acteurs avec les élus. On a cherché à savoir tout au long du processus qui avait la responsabilité et l'autorité de prendre des

décisions. Les riverains ont été déçus de voir tous les élus tenter de se dérober : « Tous les pouvoirs municipaux, tous ceux qui avaient le pouvoir de changer les choses (...), ils renvoyaient tout ça ailleurs » (entrevue 3, p. 5). C'est principalement la MRC, selon eux, qui doit réglementer et mettre de l'avant la création des zones tampons. Ils considèrent, en très grande majorité, qu'elle n'a pas fait son travail. Les riverains parlent également d'une grande distance entre les citoyens et la MRC, il y aurait peut-être des problèmes de représentation démocratique et d'absence de consultation : « ...ils étaient censés faire un sondage auprès des citoyens sur l'utilisation du parc. Moi j'ai jamais été approchée par qui que ce soit de la MRC pour dire : on crée un parc linéaire, qu'est-ce que vous aimeriez faire là-dessus comme activité ? » (entrevue 8, p. 5).

Les motoneigistes sont moins délicats avec les élus locaux qu'ils l'ont été pour le gouvernement. C'est qu'ils ont été pénalisés en quelque sorte par la lenteur de leurs actions, comme l'installation tardive des panneaux visant à diminuer la vitesse sur le sentier. Ils conçoivent toutefois l'impuissance de la MRC. À l'opposé des riverains, les motoneigistes ne voient pas de problème démocratique dans la façon dont s'est déroulée toute la démarche. Selon eux, les élus sont les représentants des citoyens et leurs décisions sont légitimes, ils n'ont donc pas besoin de les consulter systématiquement. Lorsque c'est nécessaire, ils croient que c'est à la MRC de s'assurer que tous les acteurs impliqués participent aux processus de consultation. D'ailleurs, ils sont réellement en désaccord avec la présence du pouvoir juridique dans ce dossier : « Par deux fois, les juges ont décidé de l'aménagement du territoire contre la volonté des élus locaux et de la volonté de la majorité de la population qu'ils représentent » (Leduc, 2006, p. 1).

En général, les écologistes appuient les riverains dans leurs plaintes : « ...les drôles d'élus de cette région qui viennent de se doter d'un comité pour trouver une solution au problème de la piste, un comité où ils n'ont même pas la décence de faire une place aux victimes et plaignants! Comme démocratie de participation, cela ressemble plutôt à celle des Hells Angels... » (Francoeur, 2004a, p. B7). Certains sont plus conciliants et font état d'efforts louables, quoique insuffisants et peu adaptés aux besoins régionaux. Ils considèrent également qu'ils manquent de vision quant aux solutions à apporter. Les réticences de la

MRC, par exemple, à la planification d'autres activités sur le parc linéaire depuis le retrait de la motoneige sont interprétées comme une revanche par certains. Alors que des activités telles que la marche et le ski sont peu dispendieuses à assurer, comment se fait-il que l'on ait assuré les motoneiges ?

En réponse à ces critiques, le milieu municipal, pour sa part, se perçoit comme une victime directe de l'inaction du gouvernement. On croit que si « personne ne s'entend, c'est parce que le gouvernement ne met pas ses culottes » (entrevue 6, p. 5). De plus, les élus régionaux sont très mécontents de son refus de créer un fonds d'indemnisation pour affronter les réparations prévues par le jugement. Alors que la MRC n'avait pas les pouvoirs pour résoudre le problème, c'est elle qui se retrouve avec les conséquences financières, un montant très lourd pour des municipalités. Elle soutient fermement qu'elle a fait tout ce qu'elle pouvait par une modification de la signalisation, des patrouilles et d'autres « mesures de mitigation ». Son manque de pouvoir et de ressources représente le vrai problème, selon la MRC : « on travaille et on a les deux mains attachées » (entrevue 6, p. 6). Les élus locaux se défendent bien d'ailleurs d'être les gestionnaires de la pratique de la motoneige au Québec.

3.3.5 Les écologistes

Bien que ce groupe ne fasse pas partie prenante du conflit, les écologistes suscitent certaines réactions chez les autres acteurs. De leur côté, les motoneigistes les perçoivent souvent comme des radicaux, des individus qui veulent des changements sans attendre. Lorsque l'on parle d'eux d'une façon positive, on se réfère à une portion de « groupes environnementaux sérieux et capables d'ouverture et d'objectivité... » (Leduc, 2006, p. 1). D'ailleurs, les élus soulignent qu'ils peuvent avoir une aussi mauvaise image que les motoneigistes. Les écologistes sont perçus par les motoneigistes comme des adversaires importants parmi d'autres : « ...nous avons plusieurs contraintes soient les environnementalistes, les naturalistes, les cultivateurs, les juges et autres personnes que je ne peux nommer... » (Tremblay, 2006, p. 1).

Les riverains les considèrent davantage comme des alliés puisqu'ils les ont souvent appuyés. Ils sont très respectés, surtout ceux qui ont une influence médiatique et qui ont plaidé leur

cause. Cependant, ils regrettent parfois leur discrétion : « Leur position, écoute, ils veulent protéger l'environnement pis ils savent très bien que c'est de la pollution à tour de bras. Ça pas de bon sens. Sauf que les grands groupes environnementaux, tu vois que..., ils se protègent toujours un peu » (entrevue 3, p. 22). Un riverain fait remarquer qu'ils sont sans doute plus craintifs lorsque les enjeux sont plus régionaux que globaux. Dans les circonstances, ils doivent s'attaquer à une région et des entreprises en particulier.

Les groupes écologistes très impliqués dans la région se considèrent comme étant aptes à intervenir dans la problématique des VHR. Ils sont bien présents dans d'autres dossiers environnementaux de la région, font déjà des pressions sur les politiciens locaux et font partie de comités très actifs. Ils travaillent en compagnie d'experts et d'universitaires : ils se sentent par conséquent, compétents, crédibles et légitimes. Certains se défendent de l'image assez radicale qu'ils projettent : « Moi, je suis ingénieur de formation, je suis pas extrémiste, je veux pas empêcher le développement, je veux rien empêcher, je veux simplement que ça se fasse correctement pour que nos enfants et nos petits-enfants aient le plaisir de jouir de ce qu'on a » (entrevue 1, p. 10).

3.3.6 Dynamiques du conflit : alliances et oppositions

Les sections précédentes du travail ont permis de rendre plus clairs certains éléments. D'abord, que les motoneigistes ont assurément un problème d'image auprès des autres acteurs. On les perçoit comme des pollueurs, des gens irrespectueux et intraitables. Les riverains, quant à eux, sont identifiés au NIMBY, mais on peut se demander si toute contestation citoyenne n'a pas tendance à être rapidement identifiée ainsi. Enfin, on se représente les élus comme des acteurs partiaux et très lents à prendre des décisions. Ce que tous les acteurs retiennent, ce qui les irrite le plus en général, se trouve dans le radicalisme, le bruit, l'indifférence, les abus de pouvoir et le clientélisme.

De part et d'autre, les acteurs ont considéré ne pas avoir été écoutés et ne pas avoir reçu de propositions vraiment raisonnables. Cette « bataille » a demandé aux motoneigistes et aux riverains impliqués une présence et un militantisme de tous les instants : « eux travaillaient encore leur dossier, nous autres on travaillait le nôtre » (entrevue 9, p. 9). Les riverains n'ont

pas chômé durant toutes les démarches du procès. Certains se sont particulièrement impliqués en soutenant leur avocat. D'ailleurs, des motoneigistes désapprouvent l'attitude combative de certains riverains : « ...pour eux, c'est une bataille aussi, il faut penser... Ça dure plusieurs années, pis à un moment donné, ça devient des causes. Ta raison de vivre, c'est la cause » (entrevue 13, p. 3). D'ailleurs, les riverains ont affirmé, d'un ton victorieux : « on a un jugement, on est fort d'un jugement, le Québec est fort d'un jugement » (entrevue 3, p. 29).

Chaque partie tente de minimiser l'importance en nombre et en légitimité de l'acteur opposant. Certains motoneigistes donnent des exemples impliquant un ou deux résidants qui s'objectent au passage des motoneiges sur leurs terrains. De leur côté, les riverains recourent à la même stratégie en insistant sur les 600 familles faisant partie de la Coalition par rapport à « 1 ou 2 qui viennent t'envahir » (entrevue 3, p. 3) et qui ne font que passer, comme le répètent nombre de riverains. Enfin, les écologistes, ne se trouvant pas directement impliqués dans le conflit, font quelques observations sur la dynamique entre les acteurs principaux. Un répondant souligne, par exemple, qu'il y a des différences « culturelles » qui s'entrechoquent entre les motoneigistes et certains résidants : « il y a beaucoup moins de jeunes qui chassent et qui pêchent, c'est plus dans la culture. Tsé, les jeunes de Montréal, ça chasse pas, ça pêche pas, ça a jamais chassé, ça a jamais pêché, ils disent : Ouach, je tirerais pas sur un chevreuil... Alors, c'est deux mentalités très différentes pis socialement, tu passes pour un colon de te promener en motoneige et en VTT. Tu passes pour une personne qui a pas trop d'éducation » (entrevue 10, p. 12).

Le tableau suivant résume bien les alliances et oppositions qui se sont construites à travers le conflit du *Petit train du Nord*. Alors que l'opposition entre les riverains et les motoneigistes fut très claire, les relations entre d'autres acteurs tels que les élus locaux et les écologistes, ne nous ont pas semblé homogènes, c'est pourquoi nous les avons qualifiés à la fois d'alliés et d'opposants, la première lettre signalant une possible prédominance.

Tableau 3.1
Synthèse de la dynamique conflictuelle

	Motoneigistes	Riverains	Élus locaux	Gouvernement	Écologistes
Motoneigistes		O	A/O	A	O
Riverains	O		O/A	O	A
Élus locaux	A/O	O/A		O	O/A
Gouvernement	A	O	O		O
Écologistes	O	A	O/A	O	

A = allié; O = opposant

Ayant maintenant bien campé les positions de tous les acteurs impliqués, nous verrons dans la prochaine section comment ces derniers définissent le concept de développement durable et comment ils perçoivent son lien avec le conflit qui les impliquent. Avec toutes ces informations en main, et donc une meilleure compréhension des principaux éléments du conflit, nous pourrons enfin mobiliser la théorie des cités pour apporter un éclairage supplémentaire à cette analyse.

3.4 « Le développement durable de la motoneige »

Cette expression, lancée par le Premier ministre Jean Charest le 16 décembre 2004 lors de l'annonce de la Loi spéciale 90, a été le fil conducteur de notre travail. Nous voulions voir comment le concept de développement durable s'inscrivait dans ce conflit, mais aussi de quelles façons était perçue cette formule, de même que l'action de ce gouvernement dans le dossier. Cet énoncé sur le « développement durable de la motoneige » a été reçu de différentes manières par les acteurs. Une motoneigiste affirme d'abord qu'il s'agit probablement d'une stratégie pour améliorer l'image du gouvernement : « À mon avis, ils se

sont démarqués du Parti Québécois en évoquant le développement durable, en sachant très bien que la préoccupation des citoyens au niveau de l'environnement est très forte, alors c'est porteur quand tu parles de ça, les gens te reçoivent et ont envie de te suivre » (entrevue 8, p. 17). Les écologistes soupçonnent d'ailleurs le gouvernement d'instrumentaliser le concept pour redorer un bilan peu reluisant : « Le développement durable, c'est juste un slogan, je sais pas ce qu'ils veulent dire. (...) De là à dire qu'ils vont poser des gestes concrets qui vont refléter une forme de développement durable, on est loin de là » (entrevue 10, p. 9). D'un autre côté, il y a aussi des acteurs qui ne croient pas trop à l'impact environnemental de la motoneige : « La question du développement durable, c'est une notion fort complexe qu'on ne peut surtout pas comparer à la motoneige parce la motoneige, c'est une trace au niveau environnemental. Si on parle du développement durable, on va parler de gaz à effet de serre, de choses comme celle-là, je pense qu'il y a des enjeux dans la société pas mal plus importants que la motoneige à cet égard-là » (entrevue 7, p. 7).

Ce sont surtout les écologistes qui soulignent l'incohérence apparente du gouvernement dans le dossier du *Petit train du Nord*, en raison de son désir de vouloir « favoriser le développement durable d'une forme de pollution sans aucune utilité sociale » (Francoeur, 2004c, p. C6). Des observateurs ajoutent que cette expression ouvre la porte au développement durable de n'importe quelle sorte d'industrie, et que l'on perd donc le sens du concept dans lequel la dimension environnementale est importante. En somme, la plupart des observateurs concluent que le gouvernement agit de façon à confirmer que le développement durable, « c'est la version politiquement correcte de « tout à l'économie » (Boileau, 2006, p. C4).

D'autres ont signalé l'ambiguïté du programme de développement durable de la motoneige : parle-t-on d'une permanence des sentiers, de la poursuite à long terme de l'activité ou de l'atténuation de ses impacts sur l'environnement ? Alors que certains élus croient qu'il y a là une mauvaise utilisation du terme (« j'ai l'impression qu'on a voulu faire du développement, mais qu'on a oublié le « durable ») (entrevue 5, p. 10), d'autres élus y voient plutôt le souhait d'une durabilité de l'activité : « C'est vraiment de trouver des endroits où les gens pourraient pratiquer cette activité-là, avec comme une sorte de garantie que ça ne changera pas du jour

au lendemain » (entrevue 2, p. 10). Les motoneigistes, en grande partie, abondent dans ce sens et comprennent que le gouvernement fera le nécessaire pour conserver cette pratique : « il croit à ce que le produit demeure et pour le rendre durable il faut s'arranger pour qu'il y ait une cohabitation meilleure pis trouver des sentiers permanents et avoir des zones tampons qu'on appelle ou des distances séparatrices qui vont faire en sorte que ça va permettre la cohabitation » (entrevue 13, p. 17).

3.4.1 Le développement durable : un simple discours ?

Les acteurs rencontrés ont manifesté un certain scepticisme par rapport au concept de développement durable. Ils ont, en général, reconnu la très forte adhésion de la population à cette notion, d'ailleurs, aucune personne rencontrée n'ignorait son existence et toutes avaient une opinion à son sujet. Par contre, plusieurs répondants remettent en question l'application du concept : « on dirait que tout le monde embarque, sont inquiets pis tout ça, sauf qu'encore, d'être inquiets pis d'en parler, pis d'en discuter, pis de prendre des positions, ça c'est une chose. Mais de diminuer notre consommation d'eau, ça, ça n'a pas changé tellement. Diminuer la quantité de gasoline utilisée dans la voiture, ça n'a pas changé non plus » (entrevue 14, p. 7). Plusieurs acteurs, surtout des riverains, croient que la problématique conceptuelle autour du développement durable est reliée à ses multiples interprétations et son instrumentalisation politique : « It's the latest buzzword... » (entrevue 8, p. 10); « la notion de développement durable, c'est tellement galvaudé » (entrevue 4, p. 7); « c'est le nouveau vocable qui est creux » (entrevue 3, p. 14). Les écologistes ne sont pas en reste de critiquer ceux qui l'utilisent à mauvais escient et qui se servent de l'aspect environnemental du développement durable pour justifier des activités polluantes. Nombre d'entre eux se méfient de ce terme et tentent, en fait, de ne pas l'employer. Même les motoneigistes abondent dans ce sens : « Pour moi, c'est des mots. Pour moi, c'est des mots, ça ne s'inscrit pas dans l'action » (entrevue 9, p. 16). Enfin, alors que plusieurs acteurs considèrent qu'il faut beaucoup de courage politique pour mettre en œuvre les principes du développement durable, ils sont nombreux à considérer que le concept sert plutôt à se faire du capital politique : « Il y en a plusieurs qui y croient parce que c'est payant politiquement » (entrevue 5, p. 1).

Un écologiste tente de résumer la notion du développement durable en affirmant qu'il s'agit « d'intégrer les aspects sociaux, environnementaux et économiques, d'accorder la même importance aux considérations environnementales, sociales et économiques dans les choix qu'on fait, dans l'évaluation qu'on fait des différentes options, dans une perspective de long terme. En termes d'équité sociale aussi et intergénérationnelle, en particulier. Donc, on n'a pas dit grand-chose » (entrevue 10, p. 9). En effet, le développement durable paraît parfois comme une formule magique qu'il suffit de scander pour que le miracle se produise. Dans les faits, le respect équivalent des trois dimensions du développement durable est très difficile à réaliser. Même dans les discours, une des dimensions est souvent dominante. Voyons quelles définitions sont le plus souvent retenues par les acteurs du *Petit train du Nord*.

3.4.2 Quelques définitions du développement durable

3.4.2.1 L'environnement, : la vision écocentrée

Pour plusieurs acteurs, c'est la dimension environnementale qui est à la source de la réflexion sur le développement durable et à la base de sa concrétisation : « Pour moi, le développement durable c'est d'abord pour la nature. (...) Il faut qu'on s'organise pour que notre nature on la protège pis que la terre dure longtemps, durable c'est être longtemps » (entrevue 3, p. 16). Un élu local souhaite aussi être clair à ce sujet : « Le développement durable, c'est plusieurs facettes, mais c'est de protéger l'environnement » (entrevue 6, p. 9). Ce sont surtout les écologistes et les riverains qui ont intégré la définition de Brundtland qui comprend aussi la notion intergénérationnelle : « Ça veut dire : tu prends soin de la place où tu habites. Tu n'abîmes pas, tu prends soin de la terre. Et tout ce qui vit dedans, ça veut dire que pour les prochaines générations, ma terre va être pareille comme quand j'étais là, (...). Respecter la nature et rien faire qui va la détruire ou causer des dommages... C'est la même chose avec la motoneige, les 4 roues et tout, tu passes dans la nature pis tu détruis quelque chose pis tu retournes pas pour le corriger, c'est pas durable » (entrevue 8, p. 7).

Cette perspective implique aussi la reconnaissance de la responsabilité de l'être humain dans la problématique environnementale. Des répondants pensent donc que c'est à lui de changer ses habitudes : « Mea culpa. Les sociétés qui jettent des polluants dans l'air, c'est nous qui

travaillons là-dedans, si on ne prend pas des actions individuelles et collectives, nos enfants n'auront plus une terre vivable » (entrevue 8, p. 10). Cependant, un élu attire l'attention sur la véritable portée du discours sur le développement durable. En effet, s'il n'a pas un effet mobilisateur à grande échelle, il acquitte toutefois sa tâche de sensibilisation : « On se souciait pas de la santé de nos lacs avant. On ne se souciait pas de la santé de nos forêts. Puis là aujourd'hui, ça nous amène tous à penser à ça aussi. Pis le développement durable, ça vient toute là-dedans à mon avis, c'est d'être sensibilisé » (entrevue 2, p. 11). Les partisans de l'approche écocentrée sont parfois critiqués et classés en différentes catégories : d'un côté, les purs et durs « on ne touche pas à la nature », et de l'autre, des modérés qui recherchent des compromis, ce que privilégient certains répondants : « si c'est vrai ce que disent les environnementalistes que les êtres humains font partie de la nature, ils sont pas à part, ils en font partie, alors à ce moment-là, on a le droit d'aller dans la nature! » (entrevue 14, p. 14).

3.4.2.2 L'économie : la vision économiciste

Dans une autre perspective, le développement durable semble être compris comme une façon de faire durer les activités économiques et les ressources nécessaires à leur réalisation. Par conséquent, on peut penser que le développement économique doit être à la base du développement durable tout en s'assurant que la nature comme ressource continuera de le permettre : « On peut bien vouloir avoir un développement durable, mais le développement durable, il passe aussi par l'économie, je pense, (...) juste pour les Laurentides, on est la région où les retombées économiques sont les plus élevées. La région, elle ne peut pas se permettre de perdre ça » (entrevue 9, p. 16). On sent parfois une crainte chez certains répondants qui ont l'impression que la dimension environnementale pourrait mettre en péril l'économie qu'ils souhaitent prioriser : « Nous autres on vit ici, on veut qu'il y ait du développement économique, on veut que nos jeunes aient du travail et si on ne développe pas et qu'on laisse pas passer tout le monde pour leur quiétude... à un moment donné... » (entrevue 2, p. 5). Le Centre québécois du droit de l'environnement identifie le gouvernement du Québec comme un acteur porteur de cette vision, car en abolissant la protection de l'article 976 sur la nuisance du Code civil par l'immunité juridique, il démontre « une conception erronée de la protection des intérêts économiques dans une société qui dit vouloir vivre dans le paradigme du développement durable » (Bisson, 2006b, p. 1).

3.4.2.3 La nature comme « environnement » de l'être humain : la vision anthropocentrée

La primauté des besoins de l'être humain sur la protection de la nature apparaît clairement dans le discours de divers acteurs, par exemple : « La Coalition vise à ce que la pratique de ces loisirs se fasse dans le respect de l'environnement, en particulier dans le respect des droits des citoyens à un environnement sain... » (Coalition, 2005, p.8). Ce que l'on appelle une perspective anthropocentrée de la défense de l'environnement pourrait se définir par la satisfaction des besoins humains comme raison d'être de cette protection. Par exemple, la Coalition n'évoque pas l'environnement dans les recommandations de son mémoire. Comme pour les motoneigistes, on semble utiliser cet argument pour avoir la sympathie générale. De plus, la recommandation principale des riverains, la zone tampon, n'inclut pas la préoccupation environnementale, car on ne fait que déplacer le problème : « ...pour assurer un environnement humain sain, une zone tampon de 300 mètres est la seule solution pour procurer le bien-être de tous avec toutes les retombées économiques attendues » (Coalition, 2005, p. 11). Dans cette conception utilitariste, la nature est complètement instrumentalisée, on ne lui reconnaît pas de valeur intrinsèque n'étant, en fait, en qu'un stock de ressources pour la survie de l'être humain. La citation d'un document de réflexion du gouvernement sur les VHR représente bien cette position : « Dans une perspective de développement durable, le défi consiste à identifier des moyens d'améliorer la qualité de vie des citoyens et le droit de toute personne à la qualité de l'environnement » (Ministère des Transports du Québec, 2005, p. 7).

Comme avec l'économie, l'environnement semble aussi entrer en conflit avec la dimension sociale du développement durable, c'est du moins ce que perçoivent certains citoyens : « il m'a dit qu'il avait fait faire une étude et qu'il y avait des ravages de chevreuils (...). Si jamais ça devenait grave, il s'en occuperait. Alors, j'ai dit au conseil municipal, j'ai dit : « chus rendu que j'envie les chevreuils, quand il y a un ravage de chevreuils, on en prend soin. (...) le citoyen ça compte pour moins que rien. Aux yeux des gouvernements, ça compte pour rien » (entrevue 3, p. 15).

Enfin, le développement durable est une notion complexe, car elle intègre un nombre impressionnant de critères et de préoccupations. La définition que cet élu en donne en montre toute l'ampleur :

Le développement durable, c'est aussi occuper le territoire à la grandeur du Québec, en respectant les besoins aussi de l'ensemble des gens qui habitent de ce territoire-là. (...) Il faut qu'on accepte que l'État intervienne pour soutenir les régions, soutenir Montréal, soutenir tout le monde équitablement pour que tout le monde ait sa place au soleil. Le développement durable pour moi, c'est un peu tout ça, c'est pas seulement préserver ce qu'on a aujourd'hui pour les autres plus tard, mais c'est s'assurer aussi que tout le monde ait sa place équitable dans le Québec. (entrevue 5, p. 9)

3.4.3 Le développement durable à l'épreuve du concret

Il a beaucoup été question du développement durable en tant que discours, mais pour nombre d'acteurs, il ne peut se définir que par les actions qui seront entreprises en son nom. Dans le cas des élus, la réglementation est omniprésente lorsqu'il est question d'actions certifiées « développement durable », autant pour la construction de maisons, le déboisement, le développement des montagnes,...etc. D'ailleurs, le développement durable engendre souvent une logique de conscientisation des citoyens par la participation : « ça a donné aussi une chance à ces gens-là de pouvoir se conformer et de dire : « moi aussi, je fais du développement durable, mon premier cinq mètres, je n'y touche plus » (entrevue 6, p. 10), affirme ce maire en se référant aux citoyens respectant la bande riveraine requise entre leur demeure et le lac qui la borde. En général, les municipalités se représentent comme étant très actives au niveau du développement durable, elles poseraient des actions concrètes touchant la dépollution des lacs, la gestion des matières résiduelles et le transport en commun régional. Les répondants sont donc contrariés qu'il n'en soit jamais question médiatiquement.

Le prochain chapitre nous donnera un autre éclairage sur les discours des acteurs du conflit du *Petit train du Nord* que nous venons d'explorer. Ce sera surtout l'occasion de décortiquer leurs justifications et de faire ressortir les dimensions dominantes par l'entremise des cités. Cette analyse nous fera également réfléchir sur le développement durable et les cités qui le composent. Nous pourrions ainsi mieux comprendre les difficultés auxquelles ceux qui souhaitent son application font face.

CHAPITRE IV

LES CITÉS MOBILISÉES

La théorie des économies de la grandeur offre une piste pour tenter de mieux comprendre les conflits de coordination et les compromis que les individus mettent en œuvre, sur la base des principes de chaque cité, pour régler leurs différends. L'approche interprétative et pluraliste de cette théorie prend en considération la multiplicité des conceptions du bien commun, ce qui permet la coexistence légitime de plusieurs cités. Nous avons vu au chapitre I qu'il est possible de compter sept cités à l'intérieur de la grammaire de Boltanski et Thévenot : inspirée, domestique, de l'opinion, civique, marchande, industrielle et par projet. Il faut rappeler également que les cités sont composées de catégories qui rendent possibles, en tant que paramètres, l'équivalence du jugement des personnes d'une cité à l'autre.

Notre travail d'analyse sera de mettre en relation les différentes justifications avancées dans ce conflit et les cités de la grammaire de Boltanski et Thévenot. La clé est d'appréhender l'intérêt collectif évoqué par chaque groupe d'acteurs comme la transposition du principe supérieur commun de chaque cité. C'est en se portant à la défense de cet intérêt que l'acteur exprimera le cœur de sa justification. Les propositions faites dans ce travail doivent être prises comme des pistes de réflexion sur les économies de la grandeur, et non comme l'application intégrale de la théorie. Conséquemment, nous n'utiliserons que quelques catégories par cités, car l'analyse en serait trop longue, et le texte, un peu lourd. Nous profiterons de cette application analytique de la grammaire pour présenter brièvement les origines et les fondements de chaque cité tels qu'exposés par Boltanski et Thévenot dans leur ouvrage *De la justification. Les économies de la grandeur*.

L'objectif de ce travail est de clarifier le discours des acteurs en ayant recours à la classification des cités et d'explorer les lieux de compromis potentiels à l'intérieur et entre les cités. Dans ce chapitre, nous verrons que plusieurs cités sont mobilisées par les acteurs, et que certaines d'entre elles occupent une place privilégiée dans les discours de tous les groupes d'acteurs confondus. La présence de certaines cités dans la totalité des discours s'explique, entre autres, par la nécessité des acteurs de se défendre lorsqu'ils sont attaqués dans une cité en particulier. Ainsi, nous nous attarderons sur les cités les plus mobilisées, soit les cités marchande et civique, comme cités principales, et de l'opinion et industrielle, comme cités secondaires. Nous tenterons également de considérer la possibilité de construire une cité écologique pour contenir le discours environnemental qui fut très présent, comme nous le démontrerons, dans le conflit du *Petit train du Nord*.

4.1 L'économie : la cité marchande

Avec la cité civique, la cité marchande est certainement la plus investie par les acteurs. Les auteurs des économies de la grandeur reconnaissent aussi qu'elle est la plus problématique au niveau théorique, car « la notion même d'individualisme attachée à ce mode de relation s'oppose à ce point aux notions de culture, de communauté, de collectivité ou de société, qu'il est aujourd'hui difficile à comprendre qu'une cité puisse être construite sur le lien marchand de la même façon qu'elle le serait par référence à un intérêt général collectif » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 102). En effet, ils rappellent que la philosophie utilitariste, sur laquelle se fonde la cité marchande, commande la poursuite individuelle des désirs égoïstes, ce qui constitue un « paradoxe » dans la perspective où la catégorie de « la dignité désigne une capacité à participer d'un bien commun » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 246). Mais les auteurs notent aussi que la *coordination* de ces désirs est nécessaire pour qu'ils soient satisfaits.

Boltanski et Thévenot maintiennent cependant que la cité marchande réunit les critères nécessaires à son entrée dans le monde des cités. Il y a d'abord la présence d'une commune humanité, c'est-à-dire le fait que tous les individus peuvent participer aux échanges marchands qui eux, ne peuvent inclure le commerce des personnes humaines. De plus, le dispositif de la cité, la *richesse*, est accessible à tous les humains, en théorie, donc, il peut

devenir un principe de justice. Ce sont les écrits d'Adam Smith (1723-1790), surtout *La Richesse des nations*, qui sont au cœur de cette cité et c'est évidemment son concept de la *main invisible* qui est retenu ici pour expliquer de quelle façon cette richesse sera « répartie » parmi tous. Justement, la *concurrence*, le principe supérieur commun, peut être comprise comme un bien commun à rechercher, car elle lutte contre le monopole et l'oligarchie, ce qui fait que la richesse n'est donc pas réservée à quelques uns. Les auteurs considèrent que la cité marchande permet l'apaisement des intérêts individuels, ce dont bénéficie la collectivité : « la rencontre violente des appétits antagonistes est ainsi pacifiée sur un *marché* auquel les personnes peuvent se référer, en tant que principe supérieur commun, dans la recherche d'un accord » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 103).

Après étude du corpus que nous avons à notre disposition, nous avons conclu que les catégories de cette cité (voir Tableau 1.2) ne pourraient correspondre avec les justifications des acteurs impliqués dans le conflit du *Petit train du Nord*. Cependant, l'argument justificatif de l'économie est tellement incontournable dans ce litige qu'il est impossible de le mettre de côté. Comment l'intégrer alors, comme l'ont fait Boltanski et Thévenot, dans les cités ?

Nous retiendrons de la cité marchande sa portée, c'est-à-dire l'importance que l'argument des retombées économiques prend dans le conflit. Les éléments de cette cité réfèrent à un discours économique qui pèse très lourd. D'un côté, les défenseurs de l'argument économique dans le conflit du *Petit train du Nord*, les motoneigistes, l'industrie et certains élus, renvoient à cette perception du bien commun. Sans directement faire référence à l'idée de la concurrence, ils arguent que l'activité de la motoneige bénéficiera économiquement à l'ensemble de la collectivité (*forme de l'évidence*). Ils tentent de prouver que ces bénéfices sont réels, qu'ils sont répartis dans la localité, et proviennent bien de l'activité motoneigiste qui d'ailleurs, ne pourrait être substituée par une autre. Les riverains, écologistes et certains élus réfutent ces arguments et questionnent la légitimité et la supériorité de la cité marchande sur les autres. Ce qu'exposera notre analyse, c'est la revendication de la suprématie de cette cité sur les autres et en contrepartie, la dénonciation de son existence.

4.1.1 Les retombées économiques : une réalité pour la localité ?

Le thème des retombées économiques fait partie du processus de justification des motoneigistes depuis les débuts du conflit. Selon leurs dires corroborés par l'étude de Tourisme Québec (2006), la motoneige engendre des retombées d'environ cent millions de dollars par année dans les Laurentides. Certains avancent que les motoneigistes dépensent en moyenne deux cents dollars par jour, des profits que récoltent pratiquement toutes les régions du Québec grâce à cette activité en « déplacement ». C'est pourquoi les motoneigistes affirment que « la région, elle peut pas se permettre de perdre ça. C'est pour ça que tous les acteurs économiques, je te dirais, ils sont tous avec nous » (entrevue 9, p. 16). Les motoneigistes ont beaucoup utilisé cet argument des retombées en se faisant les porte-parole des acteurs économiques régionaux : « On a besoin de cette industrie-là » (entrevue 13, p. 13). D'un autre côté, bien qu'ils semblent avoir une alliance naturelle avec le milieu économique entourant cette activité, les motoneigistes ont parfois l'impression de ne pas tirer leur épingle du jeu : « Nos bénévoles trouvent vraiment injuste que leur travail non rémunéré enrichisse des hôteliers, restaurateurs, concessionnaires, etc., si les clubs de motoneiges ne peuvent en bénéficier d'une façon ou d'une autre » (FCMQ, 2005, p. 38).

La Coalition des riverains n'est évidemment pas d'accord avec ces affirmations. Sans remettre en question les chiffres de l'étude de Tourisme Québec, elle souligne que les conséquences sociales et environnementales, souvent onéreuses, ne sont pas soustraites des profits réalisés, car elles sont simplement perçues comme des externalités par la théorie économique. En effet, plusieurs riverains ont évoqué qu'il n'y a pas d'internalisation des coûts sociaux reliés aux accidents et aux dommages collatéraux de cette activité. Les écologistes, qui abondent dans le sens des riverains, souhaitent mettre en perspective les gains de cette activité : « C'est bien beau de dire que c'est des retombées de 800 millions, mais par rapport à quoi ? » (entrevue 10, p. 9).

Ces acteurs se questionnent aussi sur l'existence réelle de ces retombées, du moins pour leur région traversée par le *Petit train du Nord* : « Il n'y en a pas de retombées économiques ici localement. Les gens sont de passage. Si vous prenez quelqu'un qui fait du ski de fond, faire les 38 km sur lesquels il y a eu un jugement, peut-être que ça va lui prendre la journée pis

qu'il va coucher sur place, tandis que la motoneige, ça va peut-être lui prendre une demie heure pis encore, il va pas rester coucher! » (entrevue 4, p. 7). L'essor de l'économie régionale grâce à la motoneige est donc un mythe selon eux. Ils font également l'hypothèse que le passage des motoneiges en des lieux inappropriés, c'est-à-dire près de résidences, mine les retombées économiques. La Coalition va même jusqu'à affirmer que : « les clubs de motoneiges eux-mêmes sont en train de détruire l'économie de la motoneige au Québec en s'entêtant à vouloir passer en plein milieu habité malgré les inconvénients majeurs qu'ils causent aux citoyens » (Coalition, 2005, p.11). Selon certains riverains, les entreprises locales appréciaient le parc linéaire qui leur permettait de ramener plus rapidement les groupes au point de départ pour repartir avec un autre groupe, ce qui devait engendrer davantage de profits. Toutefois, ces locuteurs de motoneiges ne seraient pas en si mauvaise posture après la fermeture du sentier : « Ils perdent pas vraiment beaucoup et je pense qu'il y en a, je sais pas s'ils vont vous l'admettre, mais ils ont fait de très bons hivers l'année dernière et l'année auparavant, parce qu'ils sont mieux pointés des fois sur leur point de départ. Mais ils vont pas admettre ça » (entrevue 8, p. 4).

4.1.2 Quelle provenance ?

Les sources des retombées économiques seraient multiples selon les motoneigistes : l'achat de l'équipement et de la motoneige, les dépenses en essence, nourriture et hébergement en seraient les principales. Il s'agirait d'une activité beaucoup plus rentable que le ski de fond pour laquelle les amateurs peuvent réduire leurs dépenses en apportant un lunch et en la pratiquant durant un laps de temps assez court, l'instant d'un après-midi. Plusieurs motoneigistes planifient leurs vacances annuelles l'hiver pour pouvoir partir un bon moment à bord de leur véhicule. Tous les motoneigistes rencontrés rejettent donc l'idée de substituer les retombées économiques de la région par le soutien de d'autres activités telles que le ski de fond, la raquette et les randonnées en traîneaux à chiens.

Si nous nous référons à nouveau aux auteurs qui constituaient une partie de notre cadre théorique, nous pouvons en retirer au moins deux observations. D'abord, qu'ils sont sceptiques quant aux réelles contributions de la motoneige à l'économie du Maine : « However, there are reasons to believe the estimates are seriously overstated. In reality,

more than an half of spending by snowmobilers leaks out of the Maine economy into purchases of goods and services produced elsewhere » (Vail, 2002, p. 132). Est-ce le cas du Québec ? Les motoneigistes et les élus ont répété sans relâche les bienfaits de cette activité pour les économies locales, mais qu'en est-il exactement ? Au Québec, en 2004-2005, les dépenses touristiques qui comprennent, entre autres, la restauration, l'hébergement et l'essence, ont totalisé 433 millions de dollars, alors que les dépenses fixes (achat des véhicules, entretien, assurances,...) se sont élevées à 290 millions de dollars. Le montant injecté dans les économies locales représente plus de la moitié du total, et concernant plus particulièrement les Laurentides, encore une fois, on ne peut que conclure à l'importance de cette activité où le montant total des dépenses, 56 millions de dollars, est le plus élevé de toutes les régions du Québec (Tourisme Québec, 2006, p. 26).

Toutefois, des membres de la Coalition soutiennent que plusieurs commerçants préfèrent aussi les activités non-motorisées sur le parc linéaire. Par exemple, des propriétaires de gîtes refuseraient d'accueillir des motoneigistes en raison des odeurs d'essence qu'ils transportent, et ceux situés en bordure de la piste auraient perdu de la clientèle en raison du bruit. Une lettre ouverte signée par quatre-vingt treize commerçants témoigne de cette situation (Coalition, 2005, p. 14). Il faut aussi penser le milieu des affaires n'est pas homogène et que les besoins peuvent être différents d'une entreprise à l'autre. Malgré cela, le groupe des écologistes recommande que la motoneige soit substituée par d'autres activités davantage acceptables socialement et environnementalement.

Enfin, certains membres de la Coalition argumentent que l'on oublie souvent que les résidents sont eux-mêmes un apport important dans la santé de l'économie régionale. Ce sont eux, en effet, qui consomment dans les commerces des villages et qui paient des taxes aux municipalités. Les riverains tentent de démontrer que les citoyens sont à la base de tout développement économique et qu'ils ne devraient jamais être négligés. Même si les écologistes insistent aussi sur les retombées économiques provenant de la vie quotidienne des résidents et villégiateurs, un répondant affirme que l'apport du tourisme dans la région ne doit pas être négligé : « Il faut penser, par exemple, que les gens qui habitent à Saint-Jovite, si

on enlève les touristes, ils vont vivre de quoi ? Pour eux, c'est fondamental » (entrevue 1, p. 13).

4.1.3 Quelle légitimité ces retombées économiques revêtent-elles ?

Il y a deux choses essentielles à retenir concernant la mobilisation de la cité marchande : l'apparente suprématie de l'argument et ses principaux utilisateurs. D'abord, les motoneigistes s'exprimant sur le sujet ne s'en cachent pas : « ...quand l'apport économique est si important, généralement, les élus vont faire la part des choses : j'ai les plaintes des citoyens et j'ai mon commerce à faire vivre, le dépanneur, la station-service, l'hôtel, ça donne des services à mes citoyens, à ce moment-là, c'est un compromis donc, je laisse continuer la motoneige, mais j'essaie de trouver... pour que ça dérange le moins » (entrevue 13, p. 6).

Les riverains contestent l'importance démesurée qu'a prise la motoneige dans la planification économique des régions. Certains soulignent même avec humour et inquiétude : « ... si c'est si important les sentiers régionaux, on va-tu être obligés de faire comme pour le ski, mettre des lignes d'eau, pis des canons à neige pour faire passer des pistes ? » (entrevue 4, p. 9). Pour des riverains, le fait que l'argent ne puisse pas acheter la dignité, l'effort et d'autres qualités nobles, leur confère une légitimité morale supérieure : « Eux autres, ils sont tous venus avec des sous, nous autres ça faisait la file à la porte pour venir se faire entendre » (entrevue 3, p. 8). Cette attitude très mal perçue découlant d'une possession importante d'argent pourrait être comparée à l'état de petit dans la cité marchande où la *servitude de l'argent* est dénoncée.

En fait, ce que la Coalition a tenté de faire valoir, c'est que le droit est supérieur à l'argument économique : « Ils parlent pas de rendement et de rentabilité économique dans la Charte des droits. À quoi on a droit ? On a le droit de faire de l'argent ? C'est pas vrai. Et ça a été ça notre argument massue » (entrevue 3, p. 11). Un raisonnement face auquel certains motoneigistes prennent une position diamétralement opposée : « L'appareil juridique québécois semble lui aussi participer à ce grand blocage du développement et ainsi s'assurer de l'immobilisme des régions et de la fuite des capitaux vers les sentiers ontariens ou américains » (Leduc, 2006, p. 1). Cet argument néo-libéral de l'immobilisme est plutôt à la

mode ces dernières années, et est utilisé lorsqu'il y a une levée de boucliers devant un projet économique. Les écologistes ne sont évidemment pas d'accord : « si l'économie justifiait tout, comme le prétendent certains adeptes de la motoneige (...), on pourrait selon cette logique légaliser la prostitution, la vente de stupéfiants, les jeux du hasard, etc » (Francoeur, 2004c, p. C6). Cette orientation est interprétée par ce répondant comme « une dérive sociale inquiétante ». Dans la même veine, un autre écologiste s'attaque à l'attitude du milieu économique qui participe à l'hégémonie du discours économique : « leur contribution à l'économie dite de marché les absout, à leurs yeux, de toutes responsabilités sociales. On ne s'intéresse qu'à la dimension « consommateur » du citoyen. L'unique responsabilité du milieu des affaires est de lui fournir des jouets de plus en plus puissants et sophistiqués » (CRELA, sans date, p. 2).

Pour plusieurs élus, un compromis est cependant nécessaire de la part des citoyens : « De plus en plus, les citoyens n'acceptent plus n'importe quoi et c'est correct aussi. Sauf que, il faut quand même continuer à vivre, à fonctionner (...), il faut aussi que les gens acceptent qu'il y ait une certaine activité économique... » (entrevue 5, p. 7). Toutefois, on reconnaît que ces derniers ont enduré un développement souvent inacceptable aux points de vue écologique et social : « ...je comprends les citoyens d'en avoir ras-le-bol et de ne plus croire en aucune instance (entrevue 5, p. 7).

4.1.4 Démocratie et économie : un rapport équivoque

On évoquera, dans le cadre de la prochaine cité, la création de deux catégories de citoyens par l'immunité juridique prévue par la Loi 9. Cependant, on peut se demander si cette différence n'existe pas déjà parmi les citoyens, mais sous un aspect économique : « Les gens qui ont des maisons qui valent un million et plus pis que les motoneiges passent toute la nuit le samedi soir, ça n'a pas de bon sens » (entrevue 1, p. 5). Un autre répondant abonde dans le même sens : « le couple qui s'en vient s'installer pour se construire une maison de 500 000 dollars pis qui habite la région, génère des retombées économiques très supérieures à celui qui fait vroum, vroum, qui passe dans le sentier. Alors là, le monde municipal est en train de dire : si je suis obligé de choisir... » (entrevue 10, p. 12). Dans cette perspective, ce sont les motoneigistes qui sont désavantagés.

Certaines régions qui ont un fort taux de villégiature comme les Laurentides peuvent être tentées de favoriser davantage ces citoyens qui rapportent beaucoup. Cependant, les villégiateurs, bien qu'ils aient un poids économique important, bénéficient d'une influence politique bien moindre, puisqu'ils sont mal desservis par le processus démocratique régional. Ils ont droit à un vote par propriété à des élections qui ont lieu la plupart du temps en novembre, un moment où la plupart de ces villégiateurs ont réintégré leur résidence principale en ville. Un répondant conclut donc que lorsque vient le temps des « élections municipales, là, c'est le milieu local qui contrôle toute la dynamique politique locale » alors qu'il y a « 75 à 80 % des revenus de la municipalité qui proviennent des villégiateurs » (entrevue 10, p. 13). Les questions de *démocratie* semblent donc rejoindre celles reliées à l'aspect économique du problème. L'étude de la cité civique qui suit va nous permettre de mieux comprendre cet aspect du conflit du *Petit train du Nord*.

4.2 Le droit : la cité civique

Bien qu'elles aient été omniprésentes dans le discours des acteurs, les considérations économiques n'ont pas été suffisantes pour empêcher la primauté du droit de s'exprimer par le jugement Langlois. La cité civique est celle qui représente toute l'argumentation à teneur légale du conflit. Elle est aussi la cité la plus clairement exposée dans le cas à l'étude.

La cité civique est fondée sur *Le Contrat social* de Rousseau (1712-1778). Manuel de la vie en société, cette œuvre évoque aussi le contexte de la transition à la modernité, où l'on est passé de la monarchie à l'État démocratique, du droit divin au droit civil, c'est-à-dire du Roi à la Loi. Rousseau a cherché à comprendre qu'elle était cette volonté générale dont il fallait réaliser les impératifs pour un « vivre ensemble » pacifique et égalitaire. S'inspirant de cet auteur, Boltanski et Thévenot clarifient cette pensée : « ...la volonté de tous est oppressive parce qu'elle exprime l'opinion des autres saisis à l'état de particuliers (...). La volonté générale qui ne regarde qu'à l'intérêt commun est au contraire, celle des mêmes individus, mais à l'état général, c'est-à-dire en tant que Citoyens » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 141). En ce sens, ils affirment que « la démocratie est la forme politique la plus appropriée à la manifestation de la volonté générale » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 239). On

comprend donc le *renoncement au particulier* et à l'intérêt personnel comme la formule d'investissement de cette cité. Conséquemment, le mérite du statut de grand s'acquiert à l'adhésion et à l'*engagement* des sujets dans des causes qui les dépassent.

Alors que la cité marchande voit à préserver le fonctionnement de l'économie libérale, la cité civique se porte garante de la république démocratique qu'elle classe comme sa *figure harmonieuse*. Cette dernière représente la « réalité » au sein de laquelle se déploient les états de grandeur. Nous verrons donc comment les acteurs perçoivent la mise en péril de cette démocratie. Nous passerons en revue les différents recours aux catégories de la cité civique pour terminer avec l'immunité juridique qui, pour plusieurs, détruit la portée de cette cité dans la société.

4.2.1 La république démocratique comme figure harmonieuse

Selon Boltanski et Thévenot, « la cité civique fait reposer la paix civile et le bien commun sur l'autorité d'un Souverain majestueux et impartial placé au-dessus des intérêts particuliers » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 138). Dans le contexte du *Petit train du Nord*, l'attitude gouvernementale ne semble pas correspondre à ces prémisses. Plusieurs avancent que le principe de démocratie est remis en question par le parti pris que semble avoir le gouvernement envers les milieux motoneigiste et économique. Un observateur, interviewé par une journaliste, a bien résumé cette perception : « Le respect des autres est un élément essentiel de la vie en société. Or, en accordant une immunité aussi large à des clubs de motoneiges ou à leurs membres, c'est comme si on disait : allez-y, écœurez le monde tant que vous voulez. Vous êtes protégés par le gouvernement. C'est épouvantable! » (McNicoll, 2006, p. 1). Même réflexion chez cet élu par rapport à l'adoption de la Loi 9 : « elle respecte une volonté de gens qui veulent faire du développement économique, ce qui est pas incorrect, (...), je dirai jamais qu'il ne faut pas créer une activité économique, mais pas à n'importe quel prix, et pas en suspendant des droits fondamentaux inscrits dans la Charte. Suspendre des droits fondamentaux d'individus, à mon avis, relève de la dictature » (entrevue 5, p. 10).

Cette situation engendre des réactions variées dans la population. Alors que certains expriment leur colère, d'autres se sentent impuissants et ont envie de passer à autre chose :

« Actuellement, on est en train d'étudier le nouveau plan d'urbanisme, ça prend tous notre temps et nos efforts. Et ça nous touche de plus près qu'une loi qui est de nature provinciale. De toute façon, la loi est passée, il n'y a rien qu'on peut faire... » (entrevue 1, p. 6). Cependant, plusieurs écologistes ne baissent pas les bras et proposent différentes solutions pour rendre la démocratie davantage efficiente et participative. Concernant la gestion des activités motorisées telle que la motoneige, ils insistent sur l'importance d'avoir un « endossement social » (entrevue 10, p. 9). Pour ce faire, ils souhaitent que soient instaurés des référendums sur ces questions lors des élections municipales.

Néanmoins, l'idée d'une démocratie participative n'est pas totalement absente du discours et des actions des élus. La création des tables de concertation par les municipalités visant à réunir tous les acteurs impliqués va dans ce sens. Cet élément apparaît aussi dans le document de réflexion préparant la consultation publique sur les VHR. Cependant, le gouvernement s'empresse d'interroger la capacité réelle de la population à participer à certaines décisions : « ...il peut arriver qu'elle ne soit pas suffisamment informée pour percevoir toutes les implications d'un schéma d'aménagement parfois volumineux et complexe » (ministère des Transports du Québec, 2005, p. 13).

4.2.2 Le principe supérieur commun : la prééminence des collectifs

Comme nous l'avons déjà évoqué, la cité marchande se fonde sur l'individualisme, ce qui entre en contradiction avec la cité civique qui tente de favoriser le collectif au détriment des particularités et désirs individuels. Dans la cité civique, il est souhaitable de « surmonter les singularités qui divisent pour faire l'union de tous » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 231). Plusieurs acteurs reconnaissent l'importance de cette démarche et y voient la source d'un compromis pour résoudre le conflit. Une riveraine avance qu'il faut trouver un équilibre entre les intérêts, « le juste milieu » (entrevue 8, p. 9). Elle exprime bien le renoncement au particulier comme *formule d'investissement* de cette cité : « que tout le monde mette de l'eau dans son vin, qu'on essaie de vivre ensemble, d'être raisonnable et pas toujours tirer la couverture d'un bord et de l'autre » (entrevue 8, p. 10). Des élus abondent dans le même sens, en affirmant rechercher « un équilibre entre les citoyens qui souhaitent bénéficier d'un

environnement de qualité versus le droit dont se réclament aussi les gens qui souhaitent pratiquer la motoneige » (Boulet et Normandeau, 2004, p. 2).

Ce compromis entre les intérêts individuels est-il vraiment l'expression d'une volonté générale, d'un projet commun ? Rousseau, ici cité par Boltanski, pourrait bien croire que non : « la volonté générale (...) n'est pas une somme de volontés individuelles mais une réalité d'un autre ordre sans aucune mesure avec elles » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 142). En effet, tous les acteurs en opposition persistent à identifier l'intérêt qu'ils défendent comme l'intérêt collectif supplantant les autres. Les motoneigistes ont exprimé leur argument principal dans la cité marchande, avançant que les retombées économiques, et surtout les emplois, devaient être préservés. Cet élément en est un particulièrement sensible et concerne tous les individus. De leur côté, les riverains ne démordent pas quant au caractère « général » du problème qui les a affectés, signifiant l'implication de toute la collectivité, ce qui donne de la légitimité à leur prise de position : « c'est un problème national et il doit y avoir des balises nationales. Après ça, ils travailleront à partir de balises précises. Vous leur donnez rien, ils font faire n'importe quoi » (entrevue 3, p. 24).

Le recours à l'argument « des droits des citoyens » est également le leitmotiv de la Coalition : « je leur enlève le droit d'entrer chez le monde, d'aller supprimer ce qui est écrit dans la Charte des droits et libertés, l'article 6, « tout citoyen a droit à la jouissance paisible de ses biens » (entrevue 3, p. 3). En somme, les riverains ne reconnaissent pas la pertinence de l'argument des motoneigistes qui favorise un développement économique local basé sur la motoneige : « ...j'ai de la difficulté à reconnaître ces droits lorsque ceux-ci circulent à moins de 15 mètres de ma résidence à des vitesses folles, à toute heure du jour et de la nuit, me privant moi et ma famille d'une qualité de vie à laquelle nous avons droit » (témoignages, mémoire, p. 15). Les écologistes abondent dans le même sens en niant que l'achat d'une motoneige signifie un droit sans limite d'utilisation : « les « cavaliers errants » sont convaincus qu'en acquérant leur machine, ils ont aussi obtenu le droit d'en exploiter toutes les possibilités techniques » (CRELA, sans date, p. 3). Un autre avance qu'il « faut être intellectuellement tordu pour penser qu'il s'agit de droits égaux » (Francoeur, 2004c, p. C6).

en se référant au droit à la santé et à un environnement sain comparé au droit de conduire une motoneige.

Pour leur part, les élus ne nient pas ce droit des riverains, mais ils ne l'élèvent pas au-dessus de celui de conduire une motoneige : « il y a 157 000 motoneigistes immatriculés au Québec, il y a 280 000 personnes immatriculées avec des VTT, alors ce qui fait près de 400 000 usagers de véhicules hors route. Alors, c'est important de soutenir, de respecter le droit ou la pratique, le loisir de ces gens-là » (Boulet et Normandeau, 2004, p. 3). D'autres élus admettent toutefois que ce droit doit être limité. L'objectif que se donne le gouvernement est de concilier tous ces « droits », pour cela, il affirme que « nous avons l'obligation de revoir nos pratiques et nos façons de faire et, cette obligation, elle nous appartient collectivement » (Boulet et Normandeau, 2004, p. 1). Dans la perspective de ce groupe d'acteurs, l'harmonisation des intérêts conflictuels des individus incarne l'intérêt collectif lui-même.

4.2.3 Les formes légales comme dispositifs

Le recours aux tribunaux est une façon d'utiliser les dispositifs de la cité civique que sont les *formes légales*. Contribuant à « objectiver la grandeur des personnes » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 179), les acteurs s'en servent pour fonder leur argumentation. Ils acceptent la nécessité des lois et règlements qui sont à la base de la vie en société et visent à préserver l'ordre social. Boltanski et Thévenot soulignent également que le fait de veiller à leur respect produit des rassemblements qui « sont particulièrement propices au déploiement de la grandeur collective lorsqu'ils visent à *demandeur justice* en ayant *recours* à la loi pour régler un *litige* ou, mieux encore, lorsqu'ils sont l'occasion d'une *remise en cause* qui fait appel au jugement de tous contre les institutions et contre les *magistrats* accusés de *monopoliser* et de faire dévier la *loi* au profit des intérêts particuliers de quelques uns » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 240). En faisant mention de ces rassemblements, ils se réfèrent à des assemblées, congrès, conseils, réunions ou mouvements, mais nous croyons pouvoir y apparenter également le recours collectif de la Coalition qui a eu le même objectif, c'est-à-dire faire entendre une cause et dénoncer les changements législatifs permettant le passage des motoneiges près de leur résidence (décret 10-95).

Concernant la mobilisation des formes légales comme justification, les riverains commencent par rappeler que les émissions sonores moyennes des motoneiges contreviennent au règlement du ministère de l'environnement et que les conducteurs ont souvent enfreint les limites de vitesse. Ils signalent que les motoneigistes « avaient oublié qu'ils ont une responsabilité avec les droits. On a une responsabilité en tant que citoyen et que leurs responsabilités c'était de suivre les règlements » (entrevue 8, p. 2). Malgré cela, ils croient que de veiller davantage à l'application des lois et règlements concernant la vitesse et le comportement des motoneigistes, comme le souhaite le gouvernement, est « une solution utopique » (Coalition, 2005, p. 10). Même si la surveillance était adéquate, ce qui représente un défi en soi, les riverains soulignent que ceux qui commettent les infractions ne semblent pas dissuadés par les amendes peu élevées et continuent leur chemin sans nécessairement changer d'attitude.

Pour se défendre, les résidants insistent aussi sur le statut de *parc* du *Petit train du Nord*, ce qui signifie qu'il s'agit d'un espace *public* reconnu, donc auquel tous les citoyens devraient avoir accès, ce qui n'est pas le cas, puisqu'il était réservé exclusivement aux motoneigistes durant l'hiver. Ils déplorent que les citoyens soient privés de ce droit d'utilisation : « Alors tout le monde dehors, que le privé, l'hiver, alors que c'est tout le monde qui l'a payé, c'est ça que les gens sont en train de se rendre compte » (entrevue 3, p. 2). Enfin, les riverains se réfèrent principalement, dans leurs justifications, à l'article 6 de la Charte des droits de la personne qui établit le droit à la jouissance de la propriété privée, ce qui a, selon eux, une légitimité supérieure puisqu'au demeurant, ce texte s'élève, en théorie, au-dessus de toutes les autres lois.

De leur côté, les motoneigistes ont aussi utilisé l'argument du droit, rappelant que la pratique de la motoneige sur le *Petit train du Nord* était tout à fait en règle : « ...c'est évident qu'au départ, le club de motoneige, le bénévole, lui il dit : moi, je suis légal. Le sentier, j'ai mon droit de passage, j'ai une motoneige qui rencontre les normes de Transport Canada, donc on est légal sur toute la ligne là » (entrevue 13, p. 3). Ou encore : « nous les clubs, on est responsables de rien (...) on était tout à fait légaux dans nos opérations (...), il n'y a rien qui est fait en dessous de la table » (entrevue 15, p. 1). Cependant, les motoneigistes n'arrivent

pas à admettre que ces mêmes dispositions législatives qui ont permis cette pratique, ont été expressément modifiées à cet effet. Avant la réaffectation de certaines emprises ferroviaires, le règlement sur les véhicules hors route interdisait leur passage à moins de 30 mètres des résidences, ce qui fut changé par le décret 10-95. Ce même décret a été bien contesté par les écologistes qui ont trouvé « horrible de défaire une protection pour faire plaisir à ces gens de l'industrie » (entrevue 1, p. 5). L'argument « on opérait en toute légalité » des motoneigistes n'est pas faux, mais il occulte l'orientation politique que peut parfois prendre la sphère juridique.

4.2.4 Petits contre grands

Tous les acteurs, alors qu'ils se querellent à l'intérieur de la cité civique, cherchent à revêtir l'état de grand de la cité, c'est-à-dire à être des *représentants* du droit et du plus grand nombre de citoyens. En ce sens, les riverains attaquent leurs adversaires sur la question du conflit d'intérêt, en essayant de démontrer l'influence négative du lobby motoneigiste : « Les lobbys, c'est des gens, des petites gangs, qui ont des affaires personnelles, ils se foutent pas mal de l'intérêt public. L' élu « X » quand on est allé le voir a dit : l'intérêt public passe avant l'intérêt privé! Mais l'intérêt public c'était les motoneiges! » (entrevue 4, p. 13). Cette affirmation, qui est corroborée par plusieurs acteurs, semble laisser croire que, malgré ses discours rassembleurs, l'autorité étatique est en conflit d'intérêts et ne recherche pas le bien commun et la réalisation des intérêts collectifs. Les motoneigistes et l'industrie sont aussi perçus de la même façon. Donner la priorité à une activité pour des raisons de « profit et de plaisir égoïste » pourrait donc être relié à l'état de *petit* dans la cité civique.

Toutefois, les motoneigistes ne sont pas en reste d'arguments pour prouver le contraire. Ils considèrent que la santé économique des Laurentides dépend de l'exploitation touristique de la motoneige. La préservation des emplois est l'intérêt collectif et fait accéder les motoneigistes à l'état de *grand*. Également, certains motoneigistes s'interrogent quant à la pertinence sociale du recours collectif, du moins pour contester des lois comme le fait le jugement Langlois et questionnent la légitimité de cette supériorité du juridique sur le politique. Ils y voient plutôt la défense de petits groupes d'intérêts. Un observateur se rallie d'ailleurs à cette perception des motoneigistes et commente la réaction du Barreau du Québec

face à la Loi 9 : « eux ils sont pas niaiseux, ils ne font des représentations que pour leur propre intérêt, c'est une manne ça les recours collectifs » (entrevue 11, p. 2). Enfin, les motoneigistes accusent les riverains de faire du NIMBY et ainsi « d'immobiliser » le progrès socio-économique du Québec comme le font d'autres coalitions de citoyens en tentant de stopper des projets qu'ils croient dommageables pour leur environnement et eux-mêmes. Une attitude de NIMBY pourrait être interprétée comme un état de *petit* dans la cité civique. Un élu nuance cependant cette position en soutenant que la population est sûrement prête à bouger et à faire des sacrifices si elle reconnaît que les objectifs sont sérieux et collectifs et qu'il ne s'agira pas encore de promesses non tenues.

Notre propre analyse pourrait aboutir à une tout autre conclusion. L'état de petit dans la théorie de Boltanski et Thévenot est représenté par « tout ce qui *dilue, morcèle* ou *restreint* » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 240). Ils poursuivent en affirmant que « les êtres, quand ils ne sont pas fortement tenus les uns aux autres par des liens de *solidarité*, s'égarant et se laissent entraîner dans des *déviation*s. Ils se dissolvent dans le *catégoriel* ou, pire dans *l'individualisme* » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 241). Nous pourrions dire que tous les acteurs se retrouvent dans cet état de petit en raison de la faiblesse du dialogue et de la cristallisation des positions dans le conflit du *Petit train du Nord*. La division entre les individus entraîne la déchéance de la cité s'il n'y a pas de *grands* pour la préserver.

4.2.5 L'immunité juridique : la cité civique sacrifiée

« La cité se défait lorsqu'elle s'abandonne au particulier » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 240) affirment Boltanski et Thévenot. Nous avons tendance à penser que le gouvernement, en suspendant le droit de recours des citoyens pour protéger une activité économique, cause une profonde rupture avec les fondements de la cité civique. Comme nous l'avons vu, la démocratie est le berceau de cette cité. Plusieurs acteurs ont alors poussé les hauts cris lors de l'adoption de la Loi 9 comportant la clause de l'immunité juridique, déclarant que « l'État de droit » venait d'être « bafoué » (Garneau, 2007, p. 1). Un membre de l'opposition en fait l'analyse suivante : « Nous avons ici affaire à un gouvernement qui suspend pendant cinq longues années un droit juridique fondamental afin de confirmer le

privilège de quelques uns à utiliser, à peu près sans contrôle ni limite, des véhicules inutilement bruyants, polluants, rapides et dangereux » (Garneau, 2007, p. 1).

L'envergure de la mesure étonne dans les circonstances. Selon la Protectrice du citoyen, « la décision de la ministre de préserver les retombées économiques de la pratique touristique des VHR ne nécessite pas (...), une solution aussi radicale que le retrait de droits fondamentaux » (Mcnicoll, 2006, p. 1). Signe de l'importance juridique de la modification législative, le Barreau du Québec a aussi donné son avis, partageant ses « vives préoccupations » par voie de communiqué. Selon l'organisme, la négation des droits des riverains ne peut être vue comme une façon de concilier les intérêts des parties et de favoriser des rapports harmonieux. La primauté des retombées économiques sur le droit ne serait justifiable que « si le fonctionnement de la société était gravement compromis ou que la sécurité de l'État était en jeu » (Mcnicoll, 2006, p. 1), ce qui n'est manifestement pas le cas. D'ailleurs, si l'on suit l'argumentaire des motoneigistes et de l'autorité étatique concernant la nécessité absolue de cette industrie, comment comprendre l'inaction et le silence du gouvernement face à la fermeture fréquente de nombreuses usines qui font disparaître des milliers d'emplois ?

Certains observateurs font remarquer que la Loi 9 et l'immunité juridique vont déséquilibrer les rapports de force entre les différents acteurs impliqués, les citoyens n'ayant souvent que les tribunaux comme menace pour imposer le dialogue. Le Barreau affirme donc que l'on « enlève une source importante de pression susceptible d'amener les divers intervenants concernés à trouver des solutions ou des mesures respectueuses des droits de chacun » (Mcnicoll, 2006, p. 1). Que feront-ils si, en plus, une gouvernance régionale des VHR est décidée comme le souhaitent les motoneigistes et les élus ? Les balises nationales seront-elles suffisantes pour que le résultat soit vraiment harmonieux et équitable ? Il ne faut donc pas sous-estimer l'impact socio-politique régional de cette décision qui est également constaté de façon pessimiste par une éditorialiste: « Et c'est encore ainsi que l'on prive les citoyens de leurs recours juridiques en les laissant à la merci d'arbitrages locaux dont ils seront, le passé l'a prouvé, les perdants. Dans le fossé, les chialeux, et tant pis pour eux ! » (Boileau, 2006, p. C4). En somme, bien que les discours de tous les acteurs convergent vers la cité civique, peu d'entre eux peuvent se vanter d'y occuper le rôle de *grand*.

4.3 Médiatisation du conflit : la cité de l'opinion

Cette cité prend sa source dans un ouvrage majeur de Thomas Hobbes (1588-1679), *Le Léviathan*. Davantage connu pour son analyse du pouvoir politique, Hobbes consacre aussi une partie de son livre sur la question de l'honneur. Boltanski et Thévenot s'en sont inspirés pour développer une cité sur les signes de la puissance et de l'influence. Selon Hobbes, « la réputation de posséder un pouvoir est un pouvoir et le succès est un pouvoir parce qu'il vous procure une réputation » (cité par Boltanski et Thévenot, 1991, p. 129). Dans une perspective de la vie quotidienne, les auteurs ont voulu rendre compte de l'importance de la célébrité et de la reconnaissance publique. La grandeur de cette cité est donc mesurée selon l'opinion des autres, une opinion qui doit être partagée par un grand nombre de personnes. La nature de l'opinion, soit le jugement subjectif des acteurs a aussi son importance. Comme nous le verrons dans notre analyse, une mauvaise image dans l'opinion publique peut rendre la vie bien difficile à ceux qui la suscitent, car « les réactions de *l'opinion publique* conditionnent, dans une large mesure, le succès » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 223).

Le jugement Langlois a décuplé l'attention médiatique sur la controverse du *Petit train du Nord*, ce qui a contribué à envenimer les relations entre certains acteurs. Le déplacement du conflit sur la place publique a tôt fait de rompre le dialogue, de polariser le débat et de personnaliser les attaques entre les individus impliqués dans le litige. Bien avant le jugement, un comité s'était formé pour faire face au problème et aurait convenu, selon les motoneigistes, de procéder à huis clos, du moins de tenter de régler cette dispute à l'amiable et avec discrétion. Cependant, cette entente n'a pas été respectée par la Coalition. Très présente dans les médias, ses sorties publiques répétées ont été mal reçues par les motoneigistes et les autres acteurs qui travaillaient dans le dossier. Ces derniers se sont sentis trahis : « la Coalition alimentait et alimentait, c'était sa stratégie ça (...) on a un mot d'ordre de ne pas intervenir et on le respecte, ça fait partie de notre stratégie, mais là les motoneigistes disent : on entend jamais le point de vue du motoneigiste » (entrevue 9, p. 14). On peut s'interroger s'il s'agit en fait d'une conséquence du ras-le-bol des riverains de ne pas être écoutés : « on a fait des manifestations, on a marché dans les rues, on a tout fait pour

attirer l'attention sur le fait qu'il y avait un problème et personne ne nous écoutait » (entrevue 8, p. 4).

4.3.1 Principe supérieur commun : l'opinion

Une fois dans l'arène, l'*opinion publique* a été un élément que tous les acteurs ont tenté de modeler à leur avantage. La Coalition avait déjà fait beaucoup de représentations dans les milieux politique et médiatique, mais le jugement Langlois a été déterminant dans sa démarche de persuasion de l'opinion : « quand le jugement est arrivé, ça a fait boule de neige, tout le monde s'y intéressait. Pis actuellement, tout le monde parle de nous autres au Québec » (entrevue 3, p. 9). Le même répondant se rappelle également la consultation publique sur les VHR : « il y avait un rectangle foncé qui disait que cette consultation ne concernait en rien la cause du recours collectif du *Petit train du Nord*. Ça nous a fait une publicité monstre » (entrevue 3, p. 23). Les riverains prenaient conscience que la pression de l'opinion publique, bien qu'elle n'ait pas influencé le procès, a obligé les élus à être davantage à l'écoute de leurs récriminations.

Les riverains n'étaient pas sans savoir qu'ils obtiendraient une sympathie naturelle du reste de la population par rapport aux motoneigistes qui n'ont jamais vraiment eu bonne presse. Ces résidants ont peut-être décidé de briser le silence en raison de l'attitude indifférente de leurs interlocuteurs, sachant que ses propres arguments sociaux et environnementaux étaient « socialement plus acceptables » et qu'elle pourrait profiter de l'image négative de la motoneige. Les motoneigistes se sont donc retrouvés dans une position défensive et ont paru affectés par cette perception négative. Ils ont ressenti une frustration réelle à se voir « calomniés » de la sorte sur la place publique. Ils ont ainsi pris toute la mesure de la capacité des médias de symboliser et de diffuser l'image particulière d'un groupe ou d'un événement.

4.3.2 Dispositifs : la puissance des médias

Dans la cité de l'opinion, ce qui importe, c'est la portée du message, sa réception et le jugement final de l'opinion. Le média de masse est le mécanisme le plus efficace que possèdent les acteurs pour arriver à ces fins de justification : « ...la publication de résultats faisant ressortir qu'une majorité de personnes a telle *opinion* renforce l'*opinion* de ces personnes, la cautionne en quelque sorte et *influe* sur l'*opinion* des autres » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 226). Cette opinion populaire a aussi une influence sur les décisions politiques et ce riverain en était bien conscient en parlant d'un journaliste environnemental : « quand monsieur « X » écrivait, c'était sur le bureau de tous les députés et de tous les ministres. Le gouvernement tremblait » (entrevue 3, p. 22).

Les motoneigistes déplorent ce pouvoir, avançant que très souvent, les journalistes ne font état que des pires situations concernant la motoneige, manquent d'objectivité, généralisent des problèmes somme toute isolés et minent sérieusement l'économie de certaines activités. Un autre répondant motoneigiste dit avoir constaté une « culture » médiatique distincte entre les régions du Québec et les centres urbains, pour ne pas nommer Montréal... Il serait donc possible d'observer une différence entre le traitement qui a été fait du conflit par les médias locaux et par les médias nationaux. Les motoneigistes y voient aussi un fossé entre les gens de milieu urbain et ceux de la campagne et des régions. Ils affirment que ces journalistes ont une idée trop arrêtée sur la motoneige, tout comme les Montréalais, qui n'en n'ont pour la plupart jamais fait : « Parce qu'à Montréal, ils en voient pas de motoneiges. Pis dans leur cercle d'amis, il y en a sûrement pas de motoneigistes. La seule chose qu'ils ont comme perception, c'est que ça va vite, ça pue pis que c'est contre l'environnement » (entrevue 13, p. 10). Ils font donc le lien entre leur image négative et la méconnaissance de l'univers de la motoneige.

Les riverains perçoivent aussi les médias de façon mitigée. Un répondant les critique, par exemple, pour le manque de rigueur de certains journalistes dans la vérification des informations qu'ils diffusent et questionne leur esprit critique. Cependant, à d'autres moments, il les encense, surtout lorsque des reportages entiers ont porté sur le litige du *Petit train du Nord*. Pour sa part, un journaliste qui a couvert le conflit régionalement conclut que

la stratégie médiatique de la Coalition était une excellente idée. Elle aurait permis que les idées en conflit soient débattues et mieux appuyées. Ce répondant atteste qu'il a été question de ce cas partout au Canada et même aux États-Unis. Cette attention a fait en sorte que bien des gens, à l'extérieur des Laurentides, ont commencé à se poser des questions.

Enfin, du côté des élus, un répondant déplore que les médias se soient intéressés seulement à la problématique socio-environnementale de la motoneige et non pas aux efforts déployés par les municipalités en matière de développement durable : « ...ceux qui s'intéressent vraiment au développement durable, c'est-à-dire qu'ils ne lisent pas les journaux, mais qu'ils lisent des documents là-dessus, savent que le développement durable, c'est un peu plus compliqué que ce qu'on en lit dans les médias de masse » (entrevue 7, p. 9). Pour eux, la motoneige est devenue comme « une épine dans le pied » (entrevue 7, p. 10).

4.3.3 Grands et petits : de la reconnaissance à l'indifférence

Comme dans les autres cités, les états de grand et petit s'opposent dans la cité de l'opinion. Dans ce cas-ci, ce qui marque le rapport de grandeur, c'est la *reconnaissance médiatique* qui est l'apanage des grands. Les petits sont donc relégués à l'indifférence et à la banalité. Nous ajouterions comme paramètre, la nature de cette célébrité, c'est-à-dire la qualité de la perception des autres : est-elle positive ou négative ?

Cette identification de *petit* dans la cité de l'opinion a créé beaucoup de frustration chez certains motoneigistes : « Mais quand tu les as pas toi ces comportements-là, quand tu roules avec une machine qui est conforme, les normes, tsé ma machine est conforme aux normes des États-Unis, qu'est-ce que je peux faire avec ça ? Pourquoi je me ferais traiter de pollueur ? Par rapport à nous individuellement, c'est dérangeant (...) C'est pas vrai que je suis une pollueuse » (entrevue 9, p. 20-21). Ils regrettent que l'on ne fasse pas une distinction comme celle qui existe entre les motocyclistes et les motards, et qui démontre qu'une activité n'engendre pas nécessairement un comportement social spécifique : « Moi, depuis le jugement Langlois, je suis un criminel, il y a du monde qui me considère comme un criminel. Les motoneiges, c'est des criminels, des tueurs, des pollueurs, hé un instant » (entrevue 15, p. 7). Ils tentent de rappeler leur statut de « bons citoyens » en évoquant leur

participation dans la collectivité par l'organisation de levées de fonds, de bénévolat et d'autres activités communautaires.

Certains sont portés à croire qu'il y a une stagnation de la clientèle en raison de cette mauvaise image médiatique de la motoneige, qui devrait être mise à jour, selon eux, car la pratique aurait changé. La médiatisation de la problématique a donc été un élément supplémentaire de division entre les deux camps, ce qui nous amène à conclure que la présence de cette cité fut déterminante dans le conflit du *Petit train du Nord*.

4.4 Légitimité par l'objectivité : la cité industrielle

Le système industriel et *La physiologie sociale* de Saint-Simon (1760-1825) ont servi de base à cette cité. Saint-Simon fut un critique important de la métaphysique sociale de Rousseau qu'il considère noble, mais empiriquement insuffisante. Précurseur de Comte, Saint-Simon embrasse les principes d'un positivisme naissant : « la science sociale véritable, dont les résultats ne dépendent aucunement de notre volonté, ni de nos habitudes, ni de nos croyances, s'oppose ainsi à ces demi-sciences que sont la métaphysique et le droit » (Saint-Simon cité par Boltanski et Thévenot, 1991, p. 151). Même si l'approche des économies de la grandeur s'éloigne de cette perspective méthodologique, les auteurs y ont puisé les éléments d'une cité fondée sur l'objectivité et l'efficacité. Conséquemment, le *principe supérieur commun* s'accomplit, entre autres, par la *méthode scientifique*, d'où l'*efficacité* comme propriété de l'état de *grand*.

Les acteurs du conflit ont eu recours à cette cité, entre autres, pour questionner ou défendre les plaintes des riverains et tenter d'établir des mécanismes pour les objectiver. Comme insistent les auteurs, « les juges de la grandeur industrielle sont les experts et la politique est science de la production et doit trancher contre les idées dominantes et l'opinion » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 157). L'objectif recherché par tous les acteurs à travers leurs justifications est la crédibilité que peut obtenir leur argumentation. L'état de *grand* de chaque cité peut permettre d'atteindre ce but. Cependant, la recherche de cette légitimité revêt un aspect particulier dans la cité industrielle.

4.4.1 Le répertoire des sujets : les professionnels

Pour évaluer les éléments en litige et déterminer des paramètres pour objectiver et rendre possible un jugement, on fait appel, dans cette cité, à la catégorie de sujets que sont les professionnels. Dans le litige du *Petit train du Nord*, les deux groupes d'opposants ont eu recours à des experts pour réaliser toutes sortes d'études concernant le bruit et les émissions de gaz occasionnés par les motoneiges. Ces professionnels permettaient d'assurer une légitimité des arguments avancés par les acteurs : « La logique a prévalu à savoir qu'il y a un problème qui s'appuie et effectivement on a amené des spécialistes et ils avaient leurs spécialistes qui sont arrivés avec des preuves... » (entrevue 4, p. 4). Motoneigistes et riverains se sont aussi référés à la position du Ministère des Transports, un organisme gouvernemental reconnu, pour fonder leur crédibilité. Les riverains n'ont pas manqué de souligner également la recommandation du sous-ministre de la santé de créer des zones tampons. Enfin, prouvant une fois de plus l'importance de ce statut, un écologiste fait un rapprochement entre son appartenance à un corps professionnel et les conclusions de la juge Langlois : « Disons que le jugement Langlois est très bien étoffé, en tant qu'ingénieur, je regarde ça et je trouve qu'elle a fait un travail extraordinaire » (entrevue 1, p. 2-3).

4.4.2 Dispositifs : les moyens utilisés

Soutenues par les professionnels, les *études* menées par la Coalition et les associations de motoneigistes ont été les *méthodes* auxquelles ont eu recours les acteurs pour rendre communicables les plaintes des riverains. Le gouvernement reconnaît l'importance de cette objectivation dans le document préparatoire à la consultation publique, où il demande aux participants « quels moyens permettraient de mieux apprécier la perception par les citoyens des impacts sonores de la circulation des VHR ? » (Ministère des Transports du Québec, 2005, p. 22). Un écologiste rappelle le succès que cette démarche a eu pour les riverains : « Ils ont installé des audiomètres, ils ont installé des machines pour le son, ils ont été obligés par des spécialistes de faire prendre... Des études avec des données rigoureuses puis finalement, ils ont gagné » (entrevue 10, p. 3).

Le but étant de parvenir à un maximum d'objectivité, les *normes* instaurées par différents organismes sont aussi primordiales. Par exemple, la Juge Langlois s'est basée sur les normes de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour évaluer les problèmes reliés au bruit aux abords du parc linéaire. La conclusion a été que « selon l'OMS, les bruits indésirables peuvent causer des problèmes de communication, des effets de gêne et de sommeil. La pollution par le bruit provoque une altération de la communication autant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la maison » (Coalition, 2005, p. 10). Les motoneigistes ont contesté le recours à ces normes, arguant que « les mesures de l'OMS, qui ne sont pas les normes qui sont dans la législation, ce sont des vœux, des souhaits,... » (entrevue 13, p. 3), et que par conséquent, elles ne pouvaient servir de référence pour le *Petit train du Nord*.

4.4.3 L'épreuve-modèle : le test

Pour « matérialiser » les perceptions des riverains et évaluer leurs plaintes, on a eu donc recours à des tests sonores et des comptages des passages de motoneiges. Cependant, le principal point de litige à l'intérieur de cette cité, dans le contexte du *Petit train du Nord*, concerne la subjectivité reliée à la perception du bruit. Malgré les tests effectués, les motoneigistes soulignent la difficulté d'instaurer un mécanisme *objectif* pour évaluer la perception du bruit et traiter les plaintes qui y sont associées. Ils argumentent longuement d'ailleurs sur la différence entre le bruit émis et le bruit perçu. Pour la Coalition, c'est ce dernier qui compte. Par exemple, un seul bruit dans la nuit silencieuse semble avoir plus de répercussions négatives sur l'individu que le même bruit en plein jour au milieu de l'environnement sonore des activités quotidiennes. Certains riverains soulignent la particularité de la campagne et de l'impact des motoneiges : « Ici, on a une qualité de silence incroyable, absolue quasiment, et puis arrivent ces bombes-là, ils sont trois, quatre qui courent... » (entrevue 3, p. 2). Pour les motoneigistes, cette perception relative au contexte semble avoir une recevabilité discutable, car elle repose sur un degré de tolérance qui diffère d'une personne à une autre et qui est basé sur les préjugés et sentiments positifs et négatifs que la personne ressent par rapport à la source du bruit.

Difficile dans cette situation d'établir des normes. Les motoneigistes prennent le parti de l'objectivité tout en restant flous sur les paramètres à poser. Ils proposent, par exemple, de

comparer les motoneiges avec d'autres sources de bruit comme des tondeuses, souffleuses, camion diesel ou klaxon, pour conclure que les motoneiges sont beaucoup moins bruyantes par rapport à d'autres engins, mais qu'en raison d'une certaine défaveur publique, elles ne bénéficient pas d'un seuil d'acceptation sociale suffisant. Conséquemment, les motoneigistes ont tendance à vouloir exiger une plus grande tolérance des citoyens. Le gouvernement confirme cette hypothèse des motoneigistes : « des enquêtes socio-acoustiques démontrent, pour des niveaux sonores moyens identiques, des écarts importants de la gêne entre le bruit ferroviaire, le bruit routier et le bruit de la circulation aérienne » (Ministère des Transports du Québec, 2005, p. 21).

Les riverains, pour leur part, ont tenté d'aller au-delà de cette apparente subjectivité pour faire reconnaître l'aspect intolérable de cette situation pour toute personne, donc sans égard à l'opinion quant à l'activité. Par exemple, les riverains se sont opposés au calcul des moyennes de décibels émises, car il reflète peu la réalité vécue. Même avec toute la rigueur scientifique, cette opération n'aurait pas réussi à faire triompher le bon sens comme en témoigne cet extrait :

Il en passe 600 (motoneiges) dans une journée, ça donne à peu près 40 DBA (...), ils ont dit que quand personne ne parle, juste la ventilation, ça donne 40 DBA/24h. On arrive alors en contre-interrogatoire. Je dis : M. X. si on arrête 3 secondes de parler, qu'est-ce qu'on entend ? Une moyenne de 40 DBA/24 h. (...) si on a 600 motoneiges qui passent dans la journée, la moyenne c'est ça. Ça veut dire que la femme qui est assis sur sa galerie, elle entend ça. Il y a 600 motoneiges qui passent! (entrevue 4, p. 4-5).

Un expert engagé par la Coalition a présenté cette interprétation au procès qui a été retenue par la Juge. Il fait remarquer que la perception du bruit dépend surtout de l'écart entre le bruit de fond et l'augmentation du bruit ciblé. De cette façon, un changement très léger a des conséquences redoublées comme le démontre le tableau 4.1.

Tableau 4.1

Perception du bruit selon les DBA supplémentaires

Perception du bruit	Dépassement par rapport au bruit de fond
2 fois plus forte	10 dBA
4 fois plus forte	20 dBA
8 fois plus forte	30 dBA
16 fois plus forte	40 dBA
32 fois plus forte	50 dBA
64 fois plus forte	60 dBA

Source : Cour Supérieure du Québec, 2004, p. 47

Ce sont ces explications qui ont été retenues par la Juge Langlois qui conclut que « les plaintes de Membres quant aux effets de ce bruit sont ainsi objectivées » (Cour Supérieure du Québec, 2004, p. 59). Puisque « les choses sont petites lorsqu'elles sont subjectives » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 255), le représentant de l'état de *petit* restera nébuleux pour cette cité.

4.5 Les cités inspirée, domestique et par projet, délaissées par les acteurs ?

Les autres cités qui composent la grammaire politique de Boltanski et Thévenot sont peu mobilisées par les acteurs du conflit du *Petit train du Nord*. Les cités marchande, civique, de l'opinion et industrielle restent privilégiées. Néanmoins, on retrouve dans les discours certaines références aux autres mondes communs existants.

4.5.1 La cité inspirée

Cette cité édifée sur les écrits de Saint-Augustin (354-430) et sa *Cité de Dieu*, réfère à la *grâce* vécue par certains individus. Fondée sur certaines qualités telles que l'humilité, la passion, l'amour et l'intuition, elle explore des états émotifs et spirituels intériorisés par les individus. Dans le cas qui nous intéresse, le discours touche très peu à ce registre. Toutefois, il serait peut-être possible d'y relier la « connexion avec la nature » évoquée par les

motoneigistes pour expliquer leur passion de la motoneige. Tentant de décrire une expérience qu'ils vivent, ils se réfèrent à une émotion difficilement saisissable pour celui qui ne l'a pas expérimenté.

4.5.2 La cité domestique

La cité domestique représente le monde de la famille, de la tradition et des règles hiérarchiques, une cité inspirée de Bossuet (1627-1704) et de sa *Politique*, marquée par le sens du devoir et des responsabilités ainsi que du respect du savoir-vivre. L'organisation de la famille, de même que les cérémonies et les habitudes y sont centrales. Pour les motoneigistes, cet aspect de la pratique de la motoneige n'est pas négligeable. Pour plusieurs, cette activité est symboliquement affective, elle leur rappelle souvent des souvenirs de famille. Ils y sont attachés, elle fait partie de leur histoire personnelle. L'activité motoneigiste peut donner également à son utilisateur le sentiment de revivre un passé révolu et même de connaître des relations sociales plus communautaires: « tu veux monter au Labrador, tu montes en motoneige pis ton casque de poil tu te le mets sur la tête, pis tu mets ton casque dur en arrière, pis tu t'en vas, pareil comme un trappeur (...) Tu arrives à une place qui a pas de restaurants, tu cognes à une porte, tout le monde va t'accueillir pour manger, tu peux manger où tu veux. C'est un monde différent » (entrevue 15, p. 12).

Écologistes et riverains évoquent aussi cette cité à quelques reprises pour expliquer comment les relations de bon voisinage sont importantes : « Votre voisin, c'est un jeune qui est bien gentil et il vient vous voir pis il dit : moi pour me rendre à la piste de motoneige, je suis obligé de sortir de chez nous et je suis à moins de 300 pieds de votre maison, monsieur mon voisin, est-ce que vous allez me tolérer ? Ben l'autre, s'il le tolère, il va dire : tu vas revenir à 11h le soir ? Tu viendras pas avec tes amis, etc. » (entrevue 1, p. 5). On dénonce ainsi une société marquée par l'individualisme et l'indifférence, le contraire de la cité domestique qui demande le rejet de l'égoïsme comme *formule d'investissement*.

4.5.3 La cité par projet

La dernière cité en liste, créée cette fois par Boltanski et Chiapello dans l'ouvrage *Le nouvel esprit du capitalisme*, a peu à voir avec le litige du *Petit train du Nord*. Cette cité tente de faire état des changements encourus dans le système économique capitaliste, en fait, surtout de la façon dont les êtres y construisent des modèles d'actions sociales. On y découvre que le principe supérieur commun est le *réseau*, et que tout tourne autour de la manière d'y accéder, « d'être connecté » aux autres individus et à d'autres réseaux. Dans les discours autour du *Petit train du Nord*, il appert que ces réseaux sont importants. Par exemple, certains riverains font état de leurs relations dans la sphère politique et de leur sollicitation pour faire avancer leur dossier. On a également beaucoup dénoncé les motoneigistes pour la force de leur lobby s'immiscant dans les réseaux politique, industriel et économique de la société québécoise.

4.6 Synthèse

Au premier chapitre, nous avons établi nos hypothèses dans le tableau 1.3 quant à la façon dont les acteurs allaient mobiliser les cités selon leurs intérêts. Suite à notre application de la grammaire de Boltanski et Thévenot, nous avons pu faire les observations suivantes. Comme nous l'évoquions plus tôt, la plupart des acteurs se sont justifiés à l'intérieur des mêmes cités, dont les principales ont été les cités marchande, civique, de l'opinion et industrielle. Cependant, la dynamique justificative des acteurs a été modelée par les intérêts qu'ils défendaient et par leur obligation de se défendre face aux attaques des opposants.

Dans cette optique, le tableau 4.2 présente l'utilisation particulière des cités par les acteurs qui se retrouvaient, dans le cadre du litige du *Petit train du Nord*, dans une position offensive ou défensive. Par exemple, nous avons vu que les riverains ont beaucoup sollicité la cité marchande dans leurs justifications. Ils ont argumenté, entre autres, que leur région ne profitait pas tant des retombées économiques vantées par les motoneigistes et que l'activité motoneigiste serait même en train de nuire à l'économie régionale en faisant fuir les résidents et amateurs d'activités non motorisées. Les riverains ont également montré une certaine frustration à ce que leur propre apport économique, par leurs achats quotidiens et le paiement

de leurs taxes, ne soit pas reconnu. Ces justifications de la Coalition répondaient à l'offensive donnée par les motoneigistes dans la cité marchande, l'économie étant leur principal argument. Les riverains ont investi la cité marchande pour faire face à leurs opposants avec des arguments d'un même registre, comme les écologistes qui ont souligné que « la prolifération des VRM dans les Laurentides et leur utilisation souvent débridée fournit un bon exemple de l'incapacité du milieu à miser sur ses véritables avantages pour accroître sa qualité de vie, créer des débouchés pour ses jeunes et assurer sa prospérité » (CRELA, sans date, p. 4).

Tableau 4.2
Dynamique des cités en conflit

<i>Acteurs</i>	Offensive	Défensive
Riverains	Civique/Opinion	Marchande
Motoneigistes	Marchande/Civique	Opinion/Écologique
Élus	Civique/Marchande	Écologique/Opinion
Écologistes	Écologique/Civique	Marchande

Le tableau 4.2 nous montre que les motoneigistes ont aussi eu à se défendre, cette fois dans la cité de l'opinion. La perception négative de la population a été un boulet pour ce groupe d'acteurs et ils ont tenté de convaincre que leur image n'était qu'une distorsion de la réalité, que la motoneige et les motoneigistes avaient changé et ne méritaient pas d'être vus ainsi. Les élus et les environnementalistes, même s'ils étaient plus en périphérie du conflit, sont passés à une offensive justificative à un moment ou à un autre en mobilisant des cités en particulier. Nous devons surtout retenir que la dynamique argumentaire a été structurée par les intérêts réciproques des acteurs et par les stratégies qu'ils ont élaborées.

Nous avons inclus dans le tableau 4.2 la cité écologique car, comme nous l'avions prévu, nous avons noté une forte présence de l'aspect environnemental dans le discours des acteurs.

Mais où classer ces éléments, si aucune cité ne réfère spécifiquement à cet enjeu ? L'ajout d'une cité écologique à la grammaire de Boltanski et Thévenot est-il envisageable ? Nous tenterons de répondre à cette question au prochain chapitre en présentant les énoncés des acteurs qui ont trait à l'environnement pour en dégager ce qui pourrait servir de fondements à la cité écologique et en explorant le point de vue de théoriciens à ce sujet.

CHAPITRE V

LA POSSIBILITÉ D'UNE CITÉ ÉCOLOGIQUE ET LE COMPROMIS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Par leurs discours, tous les acteurs du conflit du *Petit train du Nord* ont fait état de la pression qu'exerce l'environnement dans l'opinion publique et de la nécessité de s'inscrire dans ce registre de justification. Dans ce chapitre, nous prendrons connaissance des arguments invoqués relativement à la protection de l'environnement. Pour déterminer si la cité écologique peut s'ajouter à la grammaire de Boltanski et Thévenot, nous irons voir du côté de quelques théoriciens dans le but de vérifier si les critères peuvent être remplis. Ces informations exposées, nous pourrons faire le portrait des disputes principales entre les cités et les compromis qui pourraient être établis. Ceci permettra de répondre à la question du rôle que la théorie du développement durable pourrait jouer dans le règlement du litige entre les acteurs du *Petit train du Nord* ?

5.1 La cité écologique

5.1.1 Les justifications environnementales invoquées par les acteurs

Le groupe des riverains a annoncé clairement sa position par le nom qu'il s'est donné : *Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire du Petit train du Nord*. Sur six objectifs énoncés dans son acte de création, deux réfèrent spécifiquement aux citoyens, alors que quatre évoquent l'environnement. Ce qui importe principalement aux riverains, c'est la construction de zones tampon entre les sentiers de motoneiges et les habitations afin de diminuer les externalités liées aux activités des motoneigistes. Ils considèrent, en fait, que la motoneige devrait se pratiquer aux fins fonds de la forêt. Ils proposent à « ceux qui veulent faire des courses, faites-le dans des ZEC, dans le nord, où il y aura rien que les chevreuils pis les ours » (entrevue 3, p. 15). Ils soulignent évidemment les effets néfastes de la motoneige sur l'environnement en argumentant longuement sur la pollution causée par le bruit et les émissions de gaz.

Les motoneigistes, en réaction à cette position, ont compris qu'ils se devaient d'intégrer l'aspect environnemental dans leur discours. Ils se sont donc basés sur des études et des organismes reconnus pour démontrer l'absence d'impact dommageable de la motoneige sur l'environnement. Ils utilisent une étude en particulier (FCMQ, 2005, p. 16) dont les résultats concluent que les animaux, dans les parcs nationaux, sont davantage dérangés par les personnes à pied ou en ski que par les motoneiges qui circulent. Les motoneiges seraient aussi moins néfastes pour le sol que la marche, produisant moins de pression et ayant un impact presque nul sur la végétation. Selon la FCMQ, la fermeture des sentiers dans les parcs, demandée par les écologistes, ne fait donc qu'encourager les comportements délinquants hors des sentiers, ce qui risque de détériorer davantage la nature environnante. Ils rappellent les bienfaits écologiques des sentiers permanents. En construisant les infrastructures nécessaires, on éviterait les coupes d'arbres répétées et d'autres modifications naturelles. La plupart des motoneigistes pensent donc « qu'on ne peut pas faire de lien entre des loisirs non motorisés comme le ski de fond, la raquette ou la marche à pied et le respect de l'environnement, d'une part et des loisirs motorisés comme la motoneige et le non-respect de l'environnement, d'autre part » (FCMQ, 2005, p. 14).

Sur la défensive, d'autres motoneigistes reconnaissent le problème de la détérioration de la nature par la motoneige : « On peut pas dire que ça pollue pas. On peut dire que ça pollue, mais ça pollue selon les normes en vigueur. Les motoneiges qui circulent sont conformes aux normes environnementales. Peut-être que les normes sont insuffisantes ? Ça c'est une autre affaire » (entrevue 9, p. 10). Certains motoneigistes ont, pour leur part, des perceptions particulières de la pollution, allant jusqu'à rejeter le fait que l'automobile pollue. D'autres utilisent une stratégie discursive de comparaison de la motoneige à d'autres sources polluantes : « Il va y avoir des rejets, mais tout fait des rejets. Une tondeuse à gazon fait des rejets. C'est très polluant. Les anciennes motomarines, c'était épouvantable. Les anciennes motomarines, ça n'avait pas de sens, c'était pire que ça » (entrevue 15, p. 4).

Les dernières années ont été particulièrement difficiles pour les motoneigistes, car ils ont eu à faire face à une transformation du contexte sociétal par rapport à celui qui prévalait lors de

l'invention de la motoneige et du développement de sa pratique récréative. Le conflit du *Petit train du Nord* a cristallisé une image négative déjà existante. Une orientation à laquelle ils doivent s'adapter, alors que leur loisir avait été jusqu'à maintenant peu balisé et critiqué. « Peut-on prospérer à contresens des valeurs dominantes ? » titre un éditorial d'un regroupement de motoneigistes en faisant référence aux préoccupations environnementales des Québécois (Leduc, 2006, p. 1). L'environnement n'est toutefois pas souvent au centre des affirmations les plus déterminantes des motoneigistes, et comme chez les riverains, peu de mesures concrètes concernant cet aspect sont proposées. Il faut souligner cependant la collaboration passée de la FCMQ avec Nature-Action Québec pour une campagne de sensibilisation environnementale.

Les motoneigistes croient que la protection de l'environnement ne devrait pas être un obstacle pour les manufacturiers de motoneige, que des gains seraient possibles grâce à une image corporative améliorée. Le marketing vert est à exploiter même pour la motoneige, selon certains élus : « je pense qu'à terme, on va être capable de dire à l'étranger : venez faire de la motoneige verte au Québec. (...) Une motoneige non bruyante, non polluante, je suis convaincu que ce sera plus vendeur que ce que l'on vend comme produit présentement » (entrevue 5, p. 3). Les écologistes reprochent à l'industrie de « produire des machines inutilement polluantes et bruyantes bien que la technologie existante leur permettrait de réduire considérablement tant la pollution que le bruit » (CRELA, 2005, p. 9). Un comportement qui pourrait référer à l'état de *petit* dans une potentielle cité écologique.

Tout comme les riverains, les écologistes ayant pris position dans ce dossier font état des conséquences négatives de cette pratique sur l'environnement. Les écologistes identifient deux types d'impacts environnementaux, d'une part, la construction des sentiers et des véhicules, de l'autre, l'utilisation de la motoneige. Un organisme en particulier recommande ainsi l'application d'une variante du principe pollueur-payeur en y ajoutant le concept d'utilisateur pour que les motoneigistes, clubs et fabricants endossent vraiment tous les coûts reliés à cette activité. Une étude d'impacts serait absolument nécessaire et l'on croit que le BAPE ou un organisme semblable devrait être impliqué dans cette évaluation.

Enfin, grâce à leur fonction de représentants, les élus peuvent témoigner des disputes au sujet de l'environnement entre leurs citoyens : « ta motoneige elle pollue », « mais oui mais regarde, c'est une 4 temps, ton char, ça fait combien d'années que tu conduis et que tu pollues ? » (entrevue 6, p. 7). En ce sens, ils sont plutôt d'accord avec la réalisation d'une étude pour évaluer les impacts environnementaux de la motoneige, pour « faire justement baisser la pression (...), pour refaire une image de la motoneige » (entrevue 6, p. 8). Mais l'objectif ne semble pas clair : cherche-t-on seulement à absoudre la motoneige ou à trouver des références qui permettront de prendre les décisions qui s'imposent par rapport à l'environnement ?

Parallèlement à ces discours sur l'environnement, suscités par le conflit du *Petit train du Nord*, une réflexion s'est amorcée sur la problématique d'un tourisme « durable ». Certains citoyens soulignent le paradoxe des Laurentides où l'offre touristique est en train de surexploiter et détériorer la nature qui est l'attrait principal de la région : « vous allez mettre dehors le monde qui viennent s'installer ici. Ce qui attire le monde bientôt, ça va repousser le monde » (entrevue 3, p. 12). La motoneige est visée, mais elle n'est pas la seule activité qui pourrait causer problème : on déplore, entre autres, le développement rapide des tours d'hydravions et d'hélicoptères pour admirer le paysage, la circulation des véhicules motorisés en expansion, et même la villégiature. Cette réflexion écologiste se rend même jusque sur les terrains de golf : « On mesure de façon systématique, régulièrement pour les traces de polluants qui proviendraient des golfs. Et ça a rendu les surintendants de terrains plus craintifs. Avant de mettre des tonnes et des tonnes de pesticides, on s'assure que c'est vraiment nécessaire et les propriétaires eux, ça fait leur affaire parce que ça coûte cher ces produits-là » (entrevue 1, p. 10). La protection de la nature devrait donc faire partie intégrante de la stratégie touristique de la région des Laurentides, selon de nombreux acteurs.

Même sans les avoir associés à des catégories particulières de la grammaire des cités, nous pouvons voir que ces derniers arguments concernant l'environnement sont pertinents et évocateurs. L'existence d'une justification environnementale presque aussi volumineuse que la cité marchande et la cité civique ne fait ici pas de doute. Mais est-ce une preuve suffisante de la possibilité de créer une cité écologique ? Pfister a souligné que « ...les mouvements

sociaux peuvent avoir un impact tel qu'à terme apparaissent un nouveau monde et une nouvelle cité le légitimant » (Pfister, 2001, p. 14). Il serait difficile de contester l'ampleur qu'a pris, les dernières décennies, tout le mouvement écologiste dont les organisations telles que Greenpeace et Équiterre sont florissantes. Cependant, outre la présence d'une mobilisation collective autour de cet enjeu, d'autres critères doivent être respectés lors de l'élaboration d'une nouvelle cité. Voyons les résultats de la réflexion des théoriciens des économies de la grandeur à ce sujet.

5.1.2 Construction d'une cité : quels paramètres sont nécessaires ?

Dans leur article, «Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », Lafaye et Thévenot (1993) évoquent l'émergence potentielle d'une cité écologique pour représenter un discours environnemental de plus en plus présent. « Aujourd'hui, l'organisation de la cité ne peut plus ignorer les préoccupations touchant à l'environnement » (Lafaye et Thévenot, 1993, p. 501), affirment-ils. Latour a mentionné également que « les affaires mettant en cause la nature se prêtent admirablement à l'application du travail de Boltanski et Thévenot puisque leur nouveauté même oblige à des montées en généralité, qui sont nombreuses et explicites » (Latour, 1995, p. 8-9). Compte tenu de ces points de vue, nous ne voyons pas les raisons qui peuvent expliquer la mise à l'écart de cette cité embryonnaire. En fait, les auteurs considèrent qu'il y a trois façons différentes de « gérer » la nouvelle donne environnementale :

- l'intégration de certains aspects de ce discours parmi les cités déjà existantes;
- la création d'une nouvelle cité ;
- la remise en question complète du système grammatical instauré par Boltanski et Thévenot.

Ils resteront cependant vagues face à la direction qui devrait être prise.

Les exemples d'intégration donnés par les auteurs illustrent bien la possibilité de cette option, qui rendrait inutile la création d'une nouvelle cité. Pour la *cité inspirée*, on réfère au rapport intime et esthétique entre l'humain et la nature qui peut être évoqué pour bloquer certains projets, comme la construction d'éoliennes ou de ponts, qui modifieront le paysage et altéreront sa contemplation. On fait remarquer également toute l'importance que revêt la

présence de porte-paroles célèbres pour le compte d'associations ou de campagnes environnementales. Leur notoriété, état de grand dans la *cité du l'opinion*, apporte de la visibilité et de la crédibilité à l'ensemble du discours énoncé. Enfin, parmi d'autres, on retrouve la « technologisation » de la protection de l'environnement (*cité industrielle*), le marché des droits de polluer et l'expansion du vocabulaire de l'économie de l'environnement (*cité marchande*), de même que la production de textes législatifs en lien avec l'environnement, telle que la loi sur le développement durable du gouvernement du Québec (*cité civique*). Toutefois, les auteurs soulignent rapidement que les cités présentes sont insuffisantes pour contenir tout le discours environnemental et se demandent si l'écologie peut « constituer un nouveau principe de jugement et de justification de l'action ? Exprime-t-elle un bien commun irréductible aux autres ? » (Lafaye et Thévenot, 1993, p. 510).

La création d'une cité requiert d'abord l'observation de certains critères. La capacité de généralisation est nécessaire, c'est-à-dire le fait de passer, à l'intérieur de l'argumentation, de l'intérêt individuel à l'intérêt général. Comme l'énoncent Lafaye et Thévenot, « ...mettre en rapport des choses particulières et des entités générales caractérise les instruments de justification légitime que se sont forgés les communautés politiques » (Lafaye et Thévenot, 1993, p. 501). Le discours écologique n'a aucun mal à présenter cet aspect qui prend souvent une perspective temporelle, lors de la prise en compte de l'intérêt des générations futures. Pour se constituer en tant que cité, il faut également que le discours se pose comme critique aux autres cités. Encore une fois, il n'y a pas de doute quant au contenu critique sur lequel se fonde le discours écologique, qu'il s'agisse de la remise en question du mode de production capitaliste (industriel), de la société de consommation (industriel et marchand), de l'immobilisme étatique (civique) et même de l'utilisation d'une image « verte » à des fins de marketing (opinion). La cité écologique comporte, selon notre analyse, les éléments essentiels pour faire partie de la grammaire politique déjà existante.

Les auteurs tentent de jeter les bases de la cité écologique en identifiant, entre autres, l'état de grandeur par le qualificatif de *vert*, les sujets par les *personnes* et les * l ments naturels*, ainsi que les modes d'évaluation par la définition des *seuils de pollution* et de *répertoire de risques*. Cependant, l'entreprise demeure incomplète dès lors qu'ils reconnaissent la faible

présence d'éléments permettant de repasser à l'envers du général au particulier pour évaluer la conduite des sujets selon l'ordre de grandeur. Selon Lafaye et Thévenot, il n'y aurait pas assez d'actions concrètes à mettre à l'épreuve pour qualifier les individus. Toutefois, plus d'une décennie après la parution de cet article, nous considérons que ce répertoire d'outils d'évaluation est certainement plus développé. L'opinion publique est davantage sensibilisée au problème environnemental et un ordre de justification semble vraiment en place. Par exemple, le fait qu'un organisme québécois, Équiterre, nomme une de ses campagnes de sensibilisation *Un geste à la fois* en mettant l'emphasis sur les comportements individuels, illustre bien ces transformations argumentaires et sociétales. De plus, si l'on retourne au contexte plus large de l'économie des conventions, on constate que l'évolution des conventions est possible justement grâce à la marge de manœuvre laissée à l'individu pour modifier ses comportements et ajuster la règle même qui le contraint (Mouchot, 2003, p. 362). Selon ce principe, il y a donc toujours la possibilité de voir se former de nouvelles cités telle que la cité écologique. Toutefois, d'autres problèmes subsistent.

5.1.3 L'écologie, la cité impossible ? Instrumentalisation de l'argument écologique

Nous avons pris connaissance à la section 5.1.1 de l'appropriation par les acteurs des justifications écologiques possibles en lien avec la situation du *Petit train du Nord*. Des auteurs étudiant les grandeurs ont toutefois émis certaines réserves quant à la perspective d'une cité écologique. De notre analyse des discours des acteurs, il est possible de dégager des mises en garde et des interrogations qui nous portent à croire que cette cité n'est pas envisageable. L'examen plus approfondi des justifications permet, en effet, de constater que la plupart des acteurs instrumentalisent l'argument écologiste et font parfois preuve d'incohérence par rapport à ce qu'ils affirment quant à la protection de l'environnement.

Les acteurs déclarent chercher des moyens pour régler les problèmes écologiques, du moins ceux reliés à la motoneige, et presque tous reconnaissent qu'un virage doit se faire : « Le Québec, il faut qu'il ait le courage et il faut qu'il ait une volonté plutôt, à Québec » (entrevue 14, p. 8). On identifie fréquemment l'économie comme une ennemie de ce genre de décisions politiques : « Ils ont peur de faire quoique ce soit qui va endommager ou qui va

faire reculer l'économie » (entrevue 14, p. 8). Mais l'obstacle principal pourrait être ailleurs, comme le fait remarquer un observateur du conflit du *Petit train du Nord* :

Ce qui se passe c'est que les motoneigistes sont plus concernés, mais leur intérêt c'est de faire cette activité-là. Les citoyens qui ne sont pas des motoneigistes et qui sont près des pistes et qui subissent les effets de bruit, eux autres ils sont plus concernés par le bruit que de la pollution. C'est drôle à dire, mais les gens, quand il s'agit de la pollution, les effets de gaz de serre et les changements de climat, oui les gens s'y intéressent, c'est sûr qu'ils voudraient que l'on fasse quelque chose, mais qu'est-ce qu'ils sont prêts à faire eux-mêmes ? (entrevue 14, p. 7).

Un élu abonde dans le même sens et tente d'expliquer l'attitude paradoxale de la population face à l'environnement : « Tout le monde veut trouver une solution. On le vit à tous les jours avec les problèmes environnementaux, il faut prendre des mesures, les gens ils veulent pas, ils veulent rien faire, mais à partir du moment où nos lacs sont morts, tout le monde dit : ah là, il faut faire quelque chose » (entrevue 5, p. 4). En ce sens, on peut se questionner quant à la force de la cité écologique dans le discours des riverains lorsque leur solution principale au problème est de simplement déménager les sentiers loin des résidences en créant des zones tampons ? Le fait de déplacer la pollution ne l'enraye pas et les conséquences sur la nature vont demeurer. D'ailleurs, la Coalition ne remet à aucun moment en question l'activité motoneigiste. Est-ce une concession implicite au compromis ? Cela fait-il partie d'une stratégie discursive ?

De leur côté, les écologistes qui ont pris la parole par rapport au *Petit train du Nord* font écho au discours environnemental ambiant. Pourtant, certains déplorent que des personnes-ressources ne se fassent pas davantage entendre : « Le silence de nos biologistes et de nos universitaires, malgré les énormes questions soulevées par les études américaines sur ces questions, étonne et inquiète douloureusement » (Francoeur, 2007a, p. B8). Que faire si les *grands* de la cité ne s'en font pas les représentants ? Pourtant, le discours écologiste n'est pas complètement homogène. Certains peuvent avoir une attitude antinomique en appuyant aussi le NIMBY des riverains : « Il y a des régions, des grandes régions, par exemple, la région du Mont-Valin, c'est une grosse partie de l'industrie touristique. Les gens vont là pour se promener dans la grande nature. Là, ils dérangent personne » (entrevue 1, p. 5). Si les motoneiges sont nuisibles pour l'environnement aux environs de Mont-Tremblant, pourquoi

ne le seraient-elles pas au milieu d'une forêt à des kilomètres des maisons les plus proches ? Dans la même veine, un répondant précise cette position : « On est pas en campagne contre la motoneige (...) moi je partirai pas en campagne contre la motoneige dans les grands espaces où c'est un sport extraordinaire » (entrevue 1, p. 7).

En ce qui les concerne, le gouvernement, les motoneigistes et les fabricants sont mis, par les autres acteurs, dans le même panier de l'inconscience : « ...la plupart des constructeurs, toujours aussi irresponsables d'un point de vue social, ont aujourd'hui moussé la vente de machines de plus de 650 cc, dont la taille justifie des prix et des profits plus élevés sans que nos gouvernements interviennent, trop occupés à écrire des discours sur l'environnement... » (Francoeur, 2003b, p. B7). Même s'ils prennent la peine de se défendre, il serait difficile pour eux, dans les circonstances du *Petit train du Nord*, de se faire *grands* de la cité écologique.

Le gouvernement du Québec, malgré son discours sur le développement durable, donne certains indices quant à sa position réelle face à l'argument écologique. Déjà, il ne semble pas souhaiter parfaire ses connaissances sur l'impact environnemental de l'activité motoneigiste. Alors qu'une étude des retombées économiques du tourisme de la motoneige a été réalisée, on attend toujours la possibilité d'une étude semblable concernant l'empreinte environnementale de cette pratique. Cette inertie pourrait donner l'impression que l'objectif est de préserver la motoneige.

La dimension environnementale du problème a finalement été instrumentalisée par les acteurs. Bien que sensibles aux questions environnementales, les acteurs du *Petit train du Nord* semblent davantage préoccupés par ce qui les touche directement quant à cette situation. Toutefois, le discours environnemental paraît être essentiel pour obtenir l'appui de l'opinion publique. Outre l'instrumentalisation de la cité par les acteurs, Lafaye et Thévenot soulignent un autre obstacle à l'édification de la cité écologique, soit la particularité du discours environnemental dans sa capacité à remettre en question la grammaire des cités elle-même.

La réflexion sur l'écologie, dans son objectif d'harmoniser les rapports entre les différentes formes du vivant, humain et non-humain, amène à la constitution d'une communauté de référence beaucoup plus large que celle sur laquelle s'appuient toutes les cités déjà existantes. Il ne s'agit plus seulement d'une « commune humanité », mais une *communauté du vivant* qui octroie des droits aux animaux ainsi que des droits générationnels pour des humains n'étant pas encore nés. Ce problème s'ajoute également à celui de la représentation. Par qui le vivant peut-il être adéquatement représenté ? L'humain en est-il vraiment capable ? La dynamique critique serait donc défailante et un conflit pourrait se profiler entre l'ordre naturel et l'ordre sociopolitique. Lafaye et Thévenot nous laissent donc avec ce travail très intéressant, mais inachevé. Latour (1995) est tout aussi défaitiste face à cette nouvelle cité, car selon lui, les autres cités peuvent tout à fait englober le discours environnemental en le fractionnant selon les situations particulières. Devant la construction d'une cité écologique, l'incertitude prend toute la place et les difficultés sont encore trop ardues à surmonter : « pour justifier la cité de l'écologie, il faut pouvoir parler de science et de politique de façon à suspendre deux fois leurs certitudes, d'une part sur les sujets, d'autres part sur les objets. Or toutes les autres cités appartiennent clairement à l'univers du discours politique. Elles sont toutes anthropocentriques » (Latour, 1995, p. 24).

Nous croyons donc qu'il n'est pas encore possible de constituer une cité écologique qui serait autonome et solide. Le discours environnemental est bel et bien présent, mais les actions de grande envergure pouvant l'intégrer se font attendre. Nous allons néanmoins poursuivre le travail de comparaison des cités en conservant les justifications écologiques des acteurs pour voir de quelles façons elles s'opposent aux autres. La prochaine section fera donc état des disputes que nous avons pu observer à l'intérieur des cités et entre les cités dans le contexte du litige du *Petit train du Nord*.

5.1.4 Synthèse : état des disputes intra et inter-cités

L'idée de la dispute est au centre de la théorie des économies de la grandeur, elle justifie, en fait, l'existence de la grammaire des cités. Nous avons fait le constat déjà dans le tableau 4.2 de la dynamique conflictuelle à l'intérieur des cités, en montrant quels acteurs se retrouvaient en offensive ou en défensive selon les intérêts qu'ils tentaient de protéger et les

cités qu'ils mobilisaient pour le faire. Selon Boltanski et Thévenot, les cités servent justement à permettre aux acteurs de parvenir à un accord en s'entendant sur les mêmes paramètres d'une cité, distribuant par exemple les états de *petits* et de *grands* correspondants. Dans le cas qui nous intéresse, la plupart des acteurs ont toutefois continué à s'opposer suite à leurs justifications, souvent parce que leur compréhension des éléments des cités, de même que leurs intérêts politiques, différaient.

Les auteurs de la théorie des économies de la grandeur prévoient donc que la résolution des litiges se réalise à l'intérieur des cités par la négociation selon les rapports de grandeur, toutefois ils soulignent les limites de la théorie face aux différends entre cités. Les disputes entre les cités sont plus complexes, car il n'y a pas une façon unique de juger de ce qui est bon, l'argumentation de chaque cité est légitime en soi. Les nombreux litiges entre cités démontrent bien que le conflit du *Petit train du Nord* aurait été difficilement réglé sans le jugement Langlois et l'intervention du gouvernement. Le tableau 5.1 expose ceux qui ont été les plus importants, en voici quelques exemples.

D'abord, la cité civique reproche à la cité marchande le déficit démocratique engendré par la logique marchande quand les retombées économiques reliées à la motoneige sont favorisées par rapport aux citoyens, ou lorsque les plus grands payeurs de taxes, les villégiateurs, sont privilégiés. L'application de la pensée néolibérale basée sur le marché est donc un mécanisme qui crée plusieurs catégories de citoyens, de fait inégaux. La cité civique s'est opposée aussi à l'argumentation écologique, qu'on aurait pourtant perçue comme une alliée naturelle. Plusieurs riverains ont déploré le fait que la nature semblait parfois être prioritaire sur leur propre sort. Cette idée a été bien exprimée par le premier ministre lorsqu'il a précisé que « toute activité humaine a un impact sur l'environnement » qu'il faut « minimiser » (Charest cité par Dutrisac, 2004b, p. B2). Cette position de la cité civique qui, on le rappelle, a comme principe supérieur commun la prééminence des collectifs, amène à penser qu'une acceptation d'une empreinte écologique de l'être humain est vitale pour sa survie. Dans cette perspective, des écologistes ont senti le besoin de se dissocier des factions plus radicales du large mouvement auquel nous les avons apparentés.

Tableau 5.1
Disputes principales entre les cités en fonction du conflit étudié

Critiques →	<i>Marchande</i>	<i>Civique</i>	<i>Opinion</i>	<i>Industrielle</i>	<i>Écologique</i>
<i>Marchande</i>	****	Blocage de Projets Immobilisme Coût de la justice		Rigidité des outils et méthodes	Contrainte au développement
<i>Civique</i>	Iniquité Individualisme Déficit démocratique	****	Influence Propagande	Bureau- cratisation	Radicalisme : nature avant citoyens
<i>Opinion</i>			****	Manque de vulgarisation	
<i>Industrielle</i>		Procédures inefficaces Normes imposées	Subjectivité	****	Incertitude quant à la protection nécessaire pour la nature
<i>Écologique</i>	Pollution découlant de l'activité économique	Absence d'actions individuelles et collectives	Instrumentalisation, distorsion concernant la crise écologique	Exigence de preuves scientifiques Refus du principe de précaution	****

De leur côté, les acteurs qui sont passés à l'offensive dans la cité marchande, c'est-à-dire les motoneigistes et dans une certaine mesure les élus, ont surtout attaqué la cité civique et la justification écologique. Les riverains ont ainsi été accusés de faire du NIMBY et l'appareil juridique sollicité par ces derniers a été montré du doigt comme un élément « d'immobilisme » pour le Québec. Dans la même veine, la protection de l'environnement est vue comme une contrainte au développement de l'activité touristique autour de la motoneige.

D'autres cités sont mises en opposition, dans une intensité moindre cependant. Il est intéressant de noter que la cité industrielle et la cité de l'opinion s'entrechoquent en raison des différents degrés d'objectivité qui les caractérisent. Alors que la cité industrielle est fondée sur l'objectivité de la science et des procédés qu'elle met en œuvre, la cité de l'opinion repose sur la perception subjective que les acteurs ont des autres. Également, nous pourrions pousser plus loin notre analyse en faisant l'hypothèse que la cité industrielle pourrait reprocher aux écologistes toute l'incertitude qui entoure les effets à long terme de certaines formes de pollution et de problèmes tels que les changements climatiques. Les écologistes demandent que le principe de précaution, bien évalué évidemment, surpasse les preuves plus scientifiques que les tenants de la cité industrielle pourraient exiger pour protéger l'environnement.

Thévenot et Boltanski expliquent que le compromis lors d'un différend entre cités est possible, mais toujours fragile, ils n'exposent d'ailleurs pas clairement le processus pour y parvenir. Ce qui résulte le plus souvent des conflits, c'est la victoire d'une cité, d'une dimension sur les autres. Dans le cas du *Petit train du Nord*, les cités qui ont été triomphantes ne l'ont pas été en raison des grands et de la suprématie de leurs arguments, mais par des instances, soit la Cour Supérieure du Québec et le gouvernement du Québec, qui ont imposé aux acteurs les principes supérieurs communs des cités civique pour la première, marchande pour la deuxième. Le compromis n'est pas idéal, car il ne repose pas sur un accord viable et réfléchi entre les acteurs.

On a pu observer que les litiges majeurs ont eu lieu entre les cités civique et marchande et la justification écologique. Nous pourrions relier les trois principales cités mobilisées aux dimensions économique, environnementale et sociale du développement durable. Ce concept pourrait-il être justement la réponse que nous cherchons ? Alors que la cité écologique semble impossible, serait-il utopique de croire à une réconciliation des cités par le développement durable ? Les économies de la grandeur pourraient-elles recevoir un apport de cette perspective ? Le « développement durable de la motoneige » pourrait-il vraiment être une solution pour le conflit du *Petit train du Nord* ?

5.2 Le développement durable : une remise en question de la grammaire des cités ?

« L'idéal industriel est en train de basculer vers une autre conception du développement et du progrès autour de laquelle s'articulent les luttes sociales propres aux sociétés modernes avancées. Le développement durable est en passe de devenir le nouveau paradigme sociétal, le nouvel enjeu historique au sens tourainien, et par le fait même, le nouveau terrain d'une conflictualité cristallisée dans des querelles d'interprétation » (Gendron, 2005, p. 59). Selon cette auteure, la confusion et les disputes autour de l'interprétation du concept de développement durable sont justement symptomatiques d'une transition sociétale importante. Même si l'on ne s'entend pas sur le contenu de ce programme, il reste que la réconciliation des dimensions économique, écologique et sociale du développement des sociétés est au cœur de la plupart des définitions du développement durable. Au niveau théorique, cette proposition viendrait remettre en question la grammaire des cités, du moins l'existence séparée des cités civique et marchande, de même que la mise à l'écart de la justification écologique. Pourrait-il y avoir une cité du développement durable ? Les intérêts divergents pourraient-ils être transcendés par un intérêt commun : la survie ? Dans cette perspective, les écrits de Carolyn Merchant seraient, selon nous, une prémisse intéressante à l'édification de cette cité.

5.2.1 Le développement durable : vers une éthique du partenariat ?

La réflexion sur le développement durable force l'humain à reconsidérer sa place dans son habitat naturel, à comprendre comment peut être pacifié le rapport Humain/Nature. Comme nous l'avons vu plus tôt, sur une échelle de l'éthique, les nombreuses conceptions du développement durable recensées s'étirent entre une vision écocentrique extrême où la Nature est le principe suprême à respecter, jusqu'à l'anthropocentrisme pour lequel l'humain est l'ultime finalité. Enfin, un peu plus loin se trouve la position économiciste qui donne la primauté au capital. L'argent devenu une fin en soi, impose sa logique à l'Humanité et à la Nature (Simmel, 1999). Manifestement, chaque position ne réussit pas à régler le problème de la réconciliation humain-nature : d'un côté, d'intenses sacrifices sont demandés aux humains pour la préservation de la nature; de l'autre, on trouve une préoccupation

environnementale « molle », laissant douter de la possibilité d'une réaction efficace des sociétés humaines face à la crise écologique. Quelle éthique pourrait être appropriée pour la mise en œuvre du développement durable ?

Professeure d'histoire, de philosophie environnementale et d'éthique à l'Université de Californie à Berkeley, Carolyn Merchant (2004) explore en profondeur la question de l'écologie. Dans son ouvrage, *Reinventing Eden*, elle retrace d'abord l'essentiel des récits religieux et philosophiques qui ont modelé les représentations humaines de la vie et du cosmos. Elle identifie deux trames de fond principales, celles du progrès et du déclin, et tente d'évaluer l'influence sur l'environnement de nombreux courants de pensée tels que l'écoféminisme, le postmodernisme ou la révolution scientifique. Elle se demande, en fait, si la Terre et l'Humanité n'ont pas besoin d'une nouvelle éthique et propose un *partenariat entre les communautés humaines et non humaines*.

Avec son éthique du partenariat, Merchant tente de compléter le programme du développement durable qui semble échouer à construire une éthique de la réconciliation. Elle critique le fait qu'il n'y ait pratiquement aucune remise en question du mode de vie à l'occidentale et de ses impacts négatifs sur l'environnement, ni des profonds rapports de domination entre les humains. Les cinq principes sur lesquels repose son éthique du partenariat visent à combler ces déficiences. Le premier d'entre eux prône l'*équité* entre les communautés humaine et non humaine. Ensuite, il est question d'une obligation morale mutuelle et d'un respect de la *diversité naturelle et culturelle*. Il y a derrière cette affirmation une compréhension renouvelée de l'égalité basée davantage sur l'acceptation des différences que sur l'établissement d'un ordre homogène. Le quatrième précepte stipule que les minorités, les femmes, le monde naturel, en fait, tous les êtres subissant d'une quelconque façon la domination, doivent être inclus dans l'élaboration et dans les principes même du *nouveau code éthique partenarial*. Enfin, une *gestion écologique de la société* est indispensable pour rendre possible les durabilités humaine et écologique.

Le partenariat que propose l'auteure peut s'établir en prenant en considération certains postulats. D'abord, celui que la nature est un sujet actif dans cette relation en raison de sa

force, de son autonomie, de son imprévisibilité et de sa diversité. L'interdépendance et la coopération entre humains et nature sont, pour l'auteure, une nécessité pour la durabilité. Elle utilise l'image du jardinier pour illustrer cette entraide entre une nature qui alimente l'humain et de ce dernier qui lui donne les meilleures conditions pour croître. Ces deux entités ont un pouvoir destructeur équivalent (compte tenu du pouvoir nucléaire de certaines sociétés humaines) et des obligations mutuelles. En affirmant que l'être humain et la nature sont importants l'un pour l'autre de façon égale, Merchant tente de rompre avec le conflit des positions écocentrée et anthropocentrée pour établir une éthique commune qui pourrait bien être la forme de réconciliation recherchée par le développement durable.

5.2.2 Une cité du développement durable ?

L'intégration des cités marchande, civique et écologique en une seule et unique cité pourrait s'établir sur cette vision du développement durable. Nous pourrions faire l'exercice de retrouver les mêmes catégories de la grammaire des grandeurs en nous inspirant de ces derniers éléments amenés par Merchant. D'abord, le *principe supérieur commun*, la valeur déterminant l'ordre de grandeur entre les individus, serait celui de la réconciliation entre l'humain et la nature. Tous les discours et actions concernant l'environnement, la vie en société et l'économie devraient se positionner face à cette finalité. L'*état de grandeur* se définirait par les qualités d'empathie, de sensibilité et de coopération. On considèrera donc que la nature, par la possibilité qu'elle donne à l'humain de vivre, est empathique par défaut. L'état de *dignité* sera désigné par l'inclination et le respect que l'humain réservera à la nature, étant l'entité qui, en raison de sa conscience individuelle, doit se porter garant du maintien du partenariat. Les *répertoires* des *sujets* et des *choses* engloberont la communauté du vivant dans son entièreté et le *rapport de grandeur* sera l'harmonie en son sein. Un des aspects les plus importants de cette cité est certainement la catégorie de la *formule d'investissement*. Le prix à payer pour atteindre le principe supérieur commun est particulièrement lourd pour l'humain. Il serait déterminé que pour concrétiser la réconciliation entre les communautés humaine et non humaine, il faudra innover, transformer ou se priver lors de *l'épreuve-modèle* à laquelle les êtres humains sont confrontés, soit la subsistance et la satisfaction de leurs besoins. C'est par leur façon de vivre, de produire, de consommer que les êtres humains, individuellement et collectivement, seront jugés dans leur rapport au principe supérieur

commun. Un individu qui ne tenterait pas de vivre plus frugalement, d'encourager l'agriculture biologique par exemple, de participer à l'effort collectif, serait qualifié de passager clandestin et se retrouverait dans *l'état de petit* par son indifférence et son individualisme. Enfin, la *figure harmonieuse*, idéal symbolique de la coordination entre nature et humain, serait certainement représentée par le jardinier biologique qui, même s'il utilise les ressources de la nature et lui fait nécessairement violence, tente de la respecter et la remercier en la protégeant et la bonifiant.

Malgré sa pertinence, cette cité du développement durable risque de demeurer une belle proposition, car même si ces éléments peuvent se retrouver dans les discours, on ne peut affirmer qu'ils sont véritablement intégrés dans les actions individuelles et collectives des sociétés actuelles. Nous ne devons pas perdre de vue que les cités ont le rôle de représenter la réalité sociale sous les différents aspects dont les individus la comprennent, et non pas de les déterminer a priori.

5.3 Le développement durable : une solution au litige du *Petit train du Nord* ?

Batifoulier (2001) a rappelé que la coordination entre les individus n'est possible que si l'évaluation commune est organisée autour d'un principe de bien commun ou d'un compromis entre arguments également recevables. L'environnement comme problème fondamental des sociétés modernes devait donc trouver un langage, un lieu, un moyen, un leitmotiv. Nous avons besoin d'une direction pour savoir où aller... même si nous semblons parfois réticents quant à notre désir réel d'avancer.

Dans cette perspective, le recours au concept de développement durable par le Premier ministre Jean Charest ne serait donc pas un hasard. Même si nous nous sommes questionnés sur la réelle signification qu'il lui porte, cela démontre tout de même une ambition de se donner une vision plus globale et à long terme de l'enjeu de la motoneige. Lorsque ses ministres Boulet et Normandeau ont affirmé vouloir « réconcilier les intérêts des deux (camps) et assumer un développement durable pour l'ensemble des deux parties » (Boulet et Normandeau, 2004, p. 2), elles ont tenté de fonder le débat sur un ensemble de valeurs et d'objectifs qui allaient être communs à tous les acteurs. L'exercice n'était pas évident à

conduire étant donné l'ambiguïté du concept de développement durable pour les acteurs, ce dont nous avons fait état dans notre travail. Boltanski et Thévenot relatent les difficultés entourant cette recherche de compromis que les acteurs du *Petit train du Nord* ont aussi rencontrées :

L'identification des objets de compromis suppose la recherche de formulations et de désignations spécifiques qui fondent dans un même énoncé les références aux mondes d'origine. Une grande partie du travail nécessaire pour frayer le compromis va donc constituer à s'entendre sur le terme adéquat, à chercher une formulation acceptable par tous et sonnant juste, sur laquelle tomber d'accord. C'est précisément l'effort visant à dépasser la tension entre les termes du compromis par la recherche d'une désignation acceptable qui, si le compromis est dénoncé, va être présenté comme une tentative pour maquiller la vérité afin de la rendre acceptable. (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 342).

Ce qui relie le développement durable et le conflit du *Petit train du Nord* ressemble beaucoup à cette situation décrite par les auteurs. Certains acteurs ont dénoncé l'oubli de la dimension environnementale, d'autres ont condamné « l'immobilisme » que cette démarche de développement durable entraîne. Notre propre travail est également une preuve du scepticisme que peut susciter un tel discours de la part du gouvernement. D'ailleurs, des écologistes ont rejeté cette position, arguant que « la stratégie retenue dans le dossier des VHR est peu crédible d'entrée de jeu car le gouvernement Charest ne tente nulle part de réduire globalement la progression des sports motorisés, lui qui se gargarise pourtant de développement durable. (...) Tout se passe comme si le véritable objectif de Québec se résumait au développement durable de la pollution motorisée... » (Francoeur, 2007a, p. B8). Les acteurs ont paru se méfier de l'appellation « développement durable », y voyant une notion bien imprécise. Une de nos hypothèses est donc confirmée, en partie, puisqu'il nous a semblé que la vision générale des acteurs du conflit du *Petit train du Nord* du développement durable était moins tournée vers l'économie que ce que nous croyions au départ.

L'idée d'un « développement durable de la motoneige » a aussi été rejetée par la majorité des acteurs, sauf du gouvernement, qui a lancé cette expression, et des motoneigistes qui pourraient en bénéficier. Plusieurs acteurs ont tenté de proposer, toutefois, des solutions qui pourraient s'approcher de leur propre définition du développement durable. Par exemple, une

régulation complète des véhicules polluants pourrait être instaurée par le gouvernement. Il pourrait être décidé, entre autres, de privilégier l'aspect utilitaire sur l'aspect récréatif du déplacement. En conséquence, certains véhicules tels que la motoneige, le VTT ou la moto marine seraient touchés plus sévèrement par la règle. Pour pallier certaines pertes de revenus dans le secteur touristique et dans le but d'être cohérent avec la règle, d'autres activités de plein air non polluantes pourraient être soutenues financièrement par le gouvernement comme le traîneau à chiens, le ski de fond ou la raquette. Cette démonstration met en lumière l'importance des règles dans la poursuite de buts collectifs. Il est primordial de savoir les faire respecter évidemment, mais aussi d'y insuffler un sens qui correspond à l'idéal commun et une souplesse permettant de garder la cohérence de cet objectif.

CONCLUSION

Nous pouvons faire mieux dans les Laurentides pourvu que nous acceptions d'abord de regarder la réalité en face. La situation économique se détériore, la qualité de vie se dégrade. Reconnaissons-le et identifions-en les causes. Acceptons qu'une des principales causes de cette détérioration soit le développement incontrôlé et anarchique qui détruit le paysage, réduit l'attrait du milieu et, surtout, neutralise les efforts multiples et diversifiés pour améliorer la situation. Ce sera le premier pas vers la prise en charge de notre avenir (CRELA, sans date, p. 4).

Cet appel à la collaboration venant d'un groupe environnemental de la région résume bien les préoccupations partagées par plusieurs acteurs concernant l'avenir du développement des Laurentides. La résolution du problème national que constituent les VHR est maintenant entre les mains des tables de concertation régionales qui sont composées de citoyens et de représentants : des fédérations de quadistes et de motoneigistes, des MRC, des organismes de loisirs, des milieux agricole et des affaires, des associations touristiques, des groupes environnementaux et d'entreprises forestières. Peut-être en raison du déroulement du conflit du *Petit train du Nord*, le dialogue entre tous les acteurs est maintenant à l'honneur. Il faudra environ cinq ans pour parvenir à l'élaboration de nouveaux tracés interrégionaux. Les procédures impliquent de nombreux échanges autour des propositions entre les tables de concertation, les MRC et le gouvernement. En scrutant ce plan de travail quinquennal, on remarque cependant que la réalisation d'une étude des impacts environnementaux de la motoneige n'est pas prévue.

D'un point de vue juridique cependant, trois ans après le jugement Langlois, la cause du *Petit train du Nord* est toujours en appel. Le verdict final pourrait créer encore une fois des remous dans la région des Laurentides et dans le processus de réorganisation de la pratique des VHR. Par exemple, l'immunité-juridique pourrait-elle être reconduite si la démarche est plus longue que prévu ? Qu'arrivera-t-il avec le paiement des indemnités si la Coalition est à nouveau victorieuse ? La MRC et les municipalités pourront-elles supporter ce poids financier ? Quelle sera la réaction du gouvernement ? Vail et Heldt reconnaissent le défi que

représente l'encadrement politique de l'activité motoneigiste. Au terme de ce mémoire, nous avons été à même de dresser un constat identique. L'étude que nous avons réalisée avait pour but de clarifier les positions des acteurs impliqués dans ce litige. Nous voulions présenter ce que défendait chaque groupe d'acteurs, et comment ils s'y prenaient pour justifier ces idées, une analyse que nous avons exécutée à l'aide de la grammaire des cités de Boltanski et Thévenot.

Positions conflictuelles

Notre analyse de contenu a montré que l'argumentation des acteurs se déclinait en quelques éléments principaux. L'analyse du discours des motoneigistes a mis en lumière leur considération des retombées économiques engendrées par la pratique de cette activité dans la région des Laurentides, leur droit de pratique, leur conception du respect des normes environnementales établies et la perception qu'ils ont de ce qu'ils nomment « l'intolérance de quelques citoyens ». En ce sens, ils ont suggéré plusieurs solutions au conflit dont l'encadrement du développement immobilier près des sentiers, la sensibilisation des motoneigistes au respect de la réglementation et une gouvernance régionale pour permettre aux spécificités des régions d'être représentées. Les riverains, nous l'avions prévu, ont tenu un tout autre discours face au conflit. Selon eux, la pollution de l'air et du bruit créée par ces engins n'est pas justifiée ; du moins, il n'est pas légitime qu'elle soit subie par les citoyens. La motoneige devrait donc être pratiquée dans des espaces où des zones tampon séparent les sentiers des résidences. Les membres de la Coalition arguent également qu'il ne doit pas y avoir de différence entre tous les citoyens du Québec ; de ce principe devrait donc mener à une gouvernance nationale du problème des VHR. De leur côté, les écologistes n'ont pas défendu une position aussi homogène que nous l'avions pensé au départ. Alors que certains remettent complètement en question les sports motorisés, d'autres, plus modérés, croient qu'une modernisation écologique des véhicules est souhaitable, et qu'un meilleur contrôle de l'activité est possible. Enfin, les élus ont agi de façon souvent ambiguë, se faisant représentants des deux camps et ne pouvant trancher. Cependant, par les actions ou encore l'inaction des élus, les motoneigistes nous ont semblé être un groupe plutôt privilégié, bien

que la cohabitation et le respect mutuel soient les mots-clés des discours des politiciens dans ce dossier.

En règle générale, le conflit n'est pas perçu comme un élément souhaitable et profitable pour la vie en société. D'ailleurs, deux pères fondateurs de la sociologie, Marx et Durkheim l'ont toujours considéré dans leurs travaux comme une « pathologie sociale » (Giraud, 1994, p. 96). Pour Georg Simmel, il en va tout autrement, car le conflit est l'un des processus de socialisation les plus fructueux, il est fondamentalement un « processus de vie » (Simmel, 2003, p. 21). Freund, qui signe sa préface, abonde dans le même sens : « On a donc tort de considérer la paix comme l'état originel de l'humanité qu'il s'agirait de retrouver dans une paix finale entendue comme fin ultime, tandis que le conflit et la guerre seraient des états transitoires » (Freund, 2003, p. 17). Les situations conflictuelles contiendraient en elles-mêmes la résolution de leurs propres éléments dissociatifs, pure synthèse des antinomies. Le conflit comprend la diversité, la réflexion, l'opposition, l'évolution, et finalement, l'unité. Dans cette perspective, que pouvons-nous retenir du différend entourant l'utilisation de la piste du *Petit train du Nord* ? A-t-il fait émerger de nouvelles institutions, un compromis inédit, des relations sociales inattendues ?

Nous pouvons noter que les connaissances concernant la motoneige ont été plus largement actualisées et diffusées, nous savons donc ce qui a été fait et ce qui pourrait être amélioré. L'activité est également mieux balisée, ce qui aura pour effet de contraindre les motoneigistes, mais aussi d'accroître leur sécurité et le bien-être des riverains. Le litige du *Petit train du Nord*, utilisant l'article 976 du Code civil du Québec en matière de nuisance, fera peut-être jurisprudence pour d'autres causes comportant des éléments similaires. D'un point de vue législatif, la Loi 9 modifiant la loi antérieure sur les VHR est venue préciser la vision promue par le gouvernement du Québec sur la place de la motoneige dans la société québécoise. Bien que de nombreux acteurs ne la partagent pas, elle a au moins le mérite, à présent, d'être plus transparente. Enfin, l'issue du conflit a permis une sensibilisation plus prononcée de la communauté des motoneigistes quant aux possibles conséquences de leur loisir. Plusieurs motoneigistes ont fait leur *mea culpa* par rapport à la situation qui prévalait et qui incommodait les riverains. Certains affirment même que le respect et la courtoisie sont

une priorité et que le jugement Langlois a « sonné la fin de la récréation » (Boucher, 2007, p. 1).

Le rassemblement de citoyens dans un recours collectif victorieux, la montée au front des associations de motoneigistes et l'écho médiatique qu'a obtenu ce conflit, sont des preuves que cette situation touchait de près ou de loin une bonne partie de la population. Connaître l'intérêt de la communauté par rapport à cet enjeu nous a intrigué et nous avons découvert que les acteurs impliqués ont affirmé que l'intérêt central qu'ils défendaient était celui de la collectivité. D'un côté, les motoneigistes considéraient la tranquillité et la quiétude demandée par les résidants comme l'intérêt individuel du conflit, l'intérêt collectif reposant davantage sur les retombées économiques. Pourtant, les riverains, de même que plusieurs observateurs et environnementalistes, n'ont cru à aucun moment que l'argument économique puisse surpasser le symbole de l'égalité « collective » et la puissance juridique d'un article de la Charte des droits et libertés. Comme un répondant l'a affirmé, le droit à la tranquillité serait un droit individuel, mais c'est le respect même de ce droit qui est d'intérêt collectif. Dans cette situation où le temps libre des uns perturbait celui des autres, le gouvernement a considéré que la cohabitation des intérêts individuels assurant une paix sociale représentait l'intérêt collectif. C'est ainsi que les acteurs ont tenté de reformuler l'intérêt général et de faire une *montée en généralité*. Chaque groupe s'est approprié les registres de justification qui correspondaient à leur conception du bien commun. Cette attitude a facilité notre recours à la grammaire des cités.

Les cités

Notre analyse visant à appréhender les discours des acteurs du *Petit train du Nord* à travers le filtre des cités a montré de quelles façons ils ont utilisé certains ordres de justification pour légitimer leurs positions. Le raisonnement principal de tous les acteurs confondus a regroupé trois thèmes principaux : la primauté du droit, les retombées économiques et la protection de l'environnement. Comme nous le supposions, les motoneigistes et les riverains ont été en profond désaccord sur ces sujets, tout en ayant recours aux mêmes cités pour s'opposer. Nous avons supposé au départ que les riverains miseraient sur la cité civique et la cité écologique; les motoneigistes sur la cité marchande, les

environnementalistes, sur la cité écologique et que les élus seraient bien déchirés entre les cités marchande et civique, tout en employant autant que possible la cité de l'opinion. En réalité, quatre cités, civique, marchande, de l'opinion et industrielle, ont été principalement investies par tous les acteurs. L'argument écologique fut très présent, mais nous avons établi qu'il ne pouvait signifier l'entrée en scène d'une nouvelle cité.

Tableau 6.1

Mobilisation des cités par les acteurs

Acteurs	Cité dominante	Cité secondaire
Coalition des riverains	Civique	De l'opinion
Motoneigistes	Marchande	Civique
Élus	Marchande /Civique	Civique /Marchande
Environnementalistes	Civique	Écologique

Si l'on se réfère au tableau 6.1, nous remarquons que les motoneigistes ont bien utilisé la cité marchande pour défendre leur pratique. Toutefois, nous n'avions pas prévu que la cité civique serait autant présente dans leurs discours. Les riverains ont surpris aussi en élayant un argumentaire bien développé à l'intérieur de la cité marchande, dans le but de contrecarrer le recours des motoneigistes à cette cité. Cependant, la Coalition a surtout mobilisé la cité civique et, dans une certaine mesure, l'argument environnemental. De leur côté, les politiciens qui ont opté pour la cité civique se devaient, comme formule d'investissement, de renoncer au particulier, au clientélisme, à l'impartialité, ce dont semblaient douter plusieurs acteurs. Nous pourrions penser que la présence importante de la cité civique dans le discours de la majorité des acteurs évoque la possibilité d'un compromis à l'intérieur de cette cité. Nous croyons plutôt que ce sont les dispositifs de cette cité, les formes légales, qui vont instituer le « compromis » auquel devront se conformer tous les acteurs. En ce sens, une loi a été adoptée et un juge décidera de l'issue de l'appel au jugement Langlois.

La cité de l'opinion a aussi été très importante pour les riverains qui se sont beaucoup servis des médias pour promouvoir leur point de vue. Le succès de leur démarche confirme que « trouver un langage qui donne sens, désigner des adversaires, légitimer la revendication par

référence à des valeurs » (Neveu, 2002, p. 39) est particulièrement efficace. C'est pourquoi nous considérons que cette cité surpasse l'argument écologique en ce qui les concerne. La confirmation de nos hypothèses sur les écologistes s'est avérée assez mitigée. Nous avons observé que leur priorité réside dans la préservation de l'environnement, cependant ils s'expriment surtout dans une perspective anthropocentrée, leur argumentaire rejoint donc souvent celui des riverains. Nous avons donc classé la cité civique comme cité dominante de l'argumentaire des écologistes. Ils se trouvaient bien des écologistes plus « écocentrés » parmi leurs rangs, mais ils n'étaient pas très représentés dans l'échantillon que nous avons retenu.

L'instrumentalisation de l'argument écologique que nous avons constaté chez tous les acteurs - excepté quelques écologistes - montrerait peut-être que le *Petit train du Nord* ne constitue pas un conflit socio-environnemental, mais bien un *conflit d'aménagement*. Lafaye et Thévenot (1993) identifient ainsi ces situations où « le bien commun défendu se réduit à l'addition de biens privés même si les termes d'environnement, de patrimoine ou de qualité de la vie, qui y sont fréquemment mobilisés, autorisent des passages possibles vers des préoccupations plus générales » (Lafaye et Thévenot, 1993, p. 502). Nous avons vu d'ailleurs que la proposition principale des riverains résidait dans la relocalisation, loin des zones habitées, des pistes de motoneiges, une solution qui permet de soulager les résidants, mais qui ne règle pas la pollution de l'environnement naturel. En parlant des dirigeants d'entreprise, les acteurs ciblés par son étude, Gendron conclut que « leur entrée dans le champ de l'environnement répond à une logique qui leur est propre et qui reflète à la fois leurs intérêts et leur position en tant qu'acteur social » (Gendron, 2006, p. 229). Nous observons que les acteurs du *Petit train du Nord* ont, de la même façon, adapté leurs discours en fonction de l'omniprésence de l'environnement dans le discours social. Cette instrumentalisation empêche de conclure à l'existence d'une cité écologique, du moins dans le contexte du conflit du *Petit train du Nord*. L'intention plus théorique de notre travail consistait à évaluer la possibilité d'une huitième cité englobant le discours environnemental. Nous avons montré au chapitre V que plusieurs paramètres seraient nécessaires à son édification.

Les cités ne sont que le reflet de conceptions sociologiques sur la vie, et la grammaire de Boltanski et Thévenot ne peut mettre de l'avant une nouvelle cité qui ne soit pas une réalité sociale bien établie. Cette analyse a rendu possible la mise en lumière des différentes tangentes ayant orienté l'argumentation des acteurs. Toutefois, nous avons aussi pu faire le constat des limites et défauts de cette théorie. Certains ont contesté l'ignorance des notions d'intérêt et de rapports de forces de la part des auteurs, l'absence de contexte socio-historique, de même que la totale relativité des cités comme de multiples conceptions de la justice tout aussi légitimes les unes que les autres. Amblard (1996) ajouterait à ces critiques que nous avons évoquées au premier chapitre que l'hermétisme et l'aridité dont se drapent les auteurs sont regrettables. Nous pouvons témoigner, en effet, qu'il faut s'armer de patience pour accéder à la pensée de Boltanski et Thévenot.

Représentations et médiation

Outre les disputes à travers les différentes cités, nous avons pu observer une dynamique conflictuelle particulière entre les acteurs. Nous avons constaté que chaque camp percevait l'opposant comme un groupe de pression avec des armes particulières. On disait des motoneigistes qu'ils avaient, pour les aider, l'argent et le lobby industriel; des riverains, qu'ils avaient compris comment se servir de l'opinion publique et des tribunaux. Les motoneigistes ont aussi montré qu'ils étaient dans les bonnes volontés du gouvernement. Ils peuvent se permettre d'ailleurs un ton ferme dans leur mémoire destiné à la consultation publique lorsqu'ils affirment que « la motoneige est au Québec pour rester » (FCMQ, 2005, p. 8). Les riverains, pour leur part, ont bénéficié de l'appui des environnementalistes et de la population, en général. Quant au gouvernement, peu de gens lui accordaient la note de passage en matière d'arbitrage « équitable ». L'absence d'un dialogue porteur et la cristallisation sociale du conflit sont apparues de façon évidente dans nos résultats.

Nous avons aussi remarqué que les représentations mutuelles des acteurs étaient plutôt négatives, ce qui est assez normal dans le contexte d'un différend. Les motoneigistes sont perçus comme des individus pollueurs, irrespectueux, fermés au dialogue et résistants au changement, accompagnés d'un lobby puissant et d'une industrie manufacturière socialement irresponsable. Les citoyens, quant à eux, sont accusés de faire du NIMBY, d'être intolérants

et individualistes. Pour leur part, les élus en général sont condamnés pour leur inertie et leur attitude clientéliste.

Suite à l'obtention de ces résultats, il est intéressant de réexaminer la typologie de Vail exposée au premier chapitre. Nous y avons examiné les différents types de conflits et les impacts spécifiques vécus par les acteurs. Il faut rappeler que lorsque les impacts négatifs sont unilatéraux, le compromis est plus difficile, ce qui était le cas dans le conflit du *Petit train du Nord*. Une résolution « win-win » de ce conflit nous paraît donc laborieuse. Dans la même optique de mieux comprendre ces conflits autour des VHR, ce mémoire nous a permis d'explorer les types d'intervention et de médiation que des situations semblables pouvaient nécessiter. Grâce à nos observations et en retournant puiser dans les écrits de Vail, il est possible de compléter le tableau 1.1, présenté dans le chapitre I.

Tableau 6.2

Schémas conflictuels et médiation

Groupe affecté	Impacts	Interventions
Type 1 Propriétaires terriens (u)	Obstruction des sentiers Vandalisme	Solutions décentralisées : Prix d'appréciation, publicité positive,...
Type 2 Motoneigistes (r)	Congestion des sentiers principaux Utilisation gratuite	Meilleur financement gouvernemental Hausse des amendes et des frais d'utilisation Promotion de régions et de sentiers moins fréquentés
Type 3 Autres récréationnistes (r)	Sentiers endommagés par les VTT Interruption de la quiétude des skieurs	Restriction d'accès Construction de sentiers distincts Organisation associative
Type 4 Communautés hôtes (u)	Pollution de l'air et par le bruit Congestion et trafic	Sensibilisation à la prudence et à la courtoisie Poursuite juridique
Type 5 Environnementalistes (u)	Pollution de l'eau et de l'air Perturbation de la faune	Études d'impacts Normes plus sévères

Source : Vail, 2002, p. 132 (r : externalités réciproques; u : externalités unilatérales)

Aux catégories des groupes affectés et des impacts subis, le tableau 6.2 ajoute celle des interventions adéquates et éprouvées pour chaque type de conflit. Par exemple, nous pouvons voir que le type 1 demande une décentralisation des solutions, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas qu'une seule instance qui se chargera de la résolution du conflit qui deviendra la responsabilité des élus locaux, des organisations de motoneigistes ou de citoyens, ou encore des associations touristiques. Dans d'autres circonstances, de types 2, 4 ou 5, une autorité supérieure, l'État généralement, est nécessaire pour mettre en place des mesures plus draconiennes et à grande échelle, qu'il s'agisse de l'adoption de normes environnementales plus sévères, d'une campagne massive de sensibilisation ou d'un financement plus adéquat. Vail mentionne également qu'un recours juridique semblable au jugement Langlois a été recensé dans le Maine pour un conflit de type 4. Nous avons déterminé au chapitre I que le litige du *Petit train du Nord* se trouvait dans une situation d'hybridité entre les types 4 et 5. On retrouve bien dans le tableau 6.2 les interventions politiques et juridiques qui ont été nécessaires pour ce cas, alors que d'autres tentatives de médiation avaient échoué. Cette analyse confirme donc que la problématique des VHR requiert des réponses différenciées selon les particularités des situations.

Le gouvernement du Québec : un médiateur efficace et « durable » ?

Un autre objectif de notre travail était de questionner l'action du gouvernement du Québec dans le dossier du *Petit train du Nord*. Ce gouvernement avait annoncé au tout début qu'il souhaitait assurer le bien commun et satisfaire les intérêts de tous. Fut-ce le cas ? Au premier abord, nous pouvons avoir l'impression qu'il en a appelé plutôt à la bonne volonté des coupables et à la tolérance des victimes. Suite à la Loi 9, les rapports de force entre les riverains et les motoneigistes ont été déséquilibrés par l'immunité juridique. La négociation et le compromis peuvent risquer d'être plus difficiles étant donné que les citoyens ne peuvent plus recourir à la justice pour faire pression sur les motoneigistes. Enfin, l'inertie et la lenteur de réaction du gouvernement ont été maintes fois soulignées par les acteurs. Comme les élus ont été poussés par les événements à agir, nous pouvons conclure qu'ils n'ont pas assumé pleinement leur rôle de décideurs.

Le gouvernement libéral de Jean Charest, élu au printemps 2003, s'est installé au pouvoir peu de temps avant la décision inattendue de la Cour Supérieure du Québec donnant raison, en grande partie, aux récriminations des citoyens ayant intenté le recours collectif contre les motoneiges sur le *Petit train du Nord*. C'est donc lui qui a dû réagir à cette nouvelle donne bouleversant certains groupes de pression et des activités de la région touchée. Le moment était sans doute mal choisi, car la relation de ce gouvernement avec la population n'est pas au beau fixe depuis son élection. Sa façon de gouverner était qualifiée d'autoritaire, en raison de ses recours multiples au bâillon lors de l'adoption de certains projets de loi et ses décisions dans des dossiers controversés qui avaient suscité la grogne parmi la population. En mai 2005, le taux d'insatisfaction chez les Québécois francophones avait atteint 81 % (CROP-La Presse, 2005, p. 1). La situation semble s'être améliorée depuis, mais ce gouvernement doit prouver que les reproches que certains formulent concernant son incapacité et son absence de volonté à concrétiser son discours environnemental, ne sont pas fondés.

Cette ultime réflexion nous amène à la dernière question ayant guidé notre recherche. Nous nous sommes demandés en début de parcours si la démarche du gouvernement du Québec en matière de développement durable, et son action dans le dossier des motoneiges étaient réciproquement cohérentes. Répondre objectivement à cette question ne serait pas chose facile et aurait demandé l'élaboration d'indicateurs. Nous pouvons cependant attester les efforts qu'il a déployés en ce sens. Toutefois, le message que ce gouvernement tente de passer depuis son élection en matière d'environnement n'est pas une réussite, bien que le développement durable soit l'une des thématiques les plus abordées par le premier ministre Jean Charest entre 2003 et 2007 (Monière, 2007, p. 1). Même s'il a, en plus, adopté la Loi sur le développement durable, reculé sur les projets du Suroît et de la vente d'une partie du Mont Orford, son image négative en matière d'environnement persiste. Selon un journaliste, « le gouvernement du premier ministre Jean Charest a perdu la crédibilité politique qui lui serait nécessaire pour donner une orientation cohérente aux interventions de l'État en matière d'environnement » (Sansfaçon, 2006, p. 1). Les critiques semblent venir de tous les côtés et des experts de la question du développement durable en arrivent à la conclusion que « le désinvestissement dans l'éducation, la construction d'autoroutes, le dossier de la motoneige, le manque à gagner des sociétés de transport : toutes les actions qui ont été entreprises depuis

deux ans, il n'y a rien de développement durable là-dedans » (Gendron citée par Côté, 2005, p. 3).

La critique vient même de l'intérieur. Si l'on en croit des employés du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), l'environnement et le développement durable sont davantage un discours qu'un programme d'action consciencieusement appliqué par le gouvernement du Québec. En effet, ils déplorent le manque d'effectifs pour réaliser les inspections et les poursuites visant le respect de la Loi sur la qualité de l'environnement (Francoeur, 2007e, p. A8). Un mémoire réalisé par la Chaire de responsabilité sociale et de développement durable (2005) de l'Université du Québec à Montréal (UQÀM) souligne en effet que ce ministère a très peu de marge de manoeuvre pour imposer de nouvelles directives aux autres ministères. Le mémoire nous démontre que les budgets de ce ministère ont été en baisse constante depuis huit ans.

Dans ce contexte, l'adoption, en avril 2006, de la Loi 118 sur le développement durable par ce gouvernement peut laisser perplexe. Certains analystes craignent que les arbitrages entre les dimensions (sociale, écologique et économique) conflictuelles ne soient pas réalisés et que cette opération ne serve qu'à l'accumulation de capital politique (Gendron, 2005). L'application de cette loi sera, en effet, un défi si les principes du développement durable sont réellement respectés et hiérarchisés. La Loi sur le développement durable créera un nouveau cadre de responsabilisation pour tous les ministères et organismes de l'Administration publique selon les principes du développement durable. Elle obligera tous les ministères et organismes gouvernementaux à préparer des plans d'action de développement durable et à faire état annuellement de leurs progrès.

Plusieurs observateurs y sont aussi allés de leurs commentaires sur cette démarche législative. Pour l'instant, selon un élu de l'opposition, il s'agit d'un vœu pieux et une source de capital politique: « On se pète un peu les bretelles avec quelque chose qui, à mon avis, pour l'instant, n'a pas encore influencé, je pense, beaucoup de monde » (entrevue 5, p. 10). D'autres abondent dans le même sens et confirment que le concept de développement durable est « bien élastique au sein du gouvernement Charest » (Dutrisac, 2004b, p. B2). Le même

répondant souligne clairement que la dimension économique est considérée prioritaire sur la dimension environnementale du développement : le jour même du dévoilement du projet de loi du développement durable, « le ministre du Développement économique et régional Michel Audet, précisait que les impératifs du développement durable ne pourront pas empêcher Investissement-Québec d'accorder une aide financière à une entreprise polluante » (Dutrisac, 2004b, p. B2). Comment réaliser le développement durable sans procéder à de réels arbitrages dans des situations tel que le *Petit train du Nord* ?

Dans le cas du *Petit train du Nord*, nous n'avons pu témoigner du sérieux de la démarche du gouvernement en matière de développement durable. Cette analyse impliquerait l'application d'une grille comme celle qui a été développée par Claude Villeneuve à l'Université du Québec à Chicoutimi (1999), et où tous les éléments économiques, écologiques, sociaux et culturels sont pondérés pour être mieux évalués, et faciliter une prise de décision finale. Par exemple, Vail (2002) confirme que les informations sur les impacts environnementaux de la motoneige sont insuffisantes, ce qui mène à l'inaction et à la banalisation de cet aspect en regard de cette activité. Il peut s'avérer vrai, comme le pensent certains répondants, que la motoneige représente une « trace » au niveau environnemental cependant, nous devons prouver scientifiquement ces perceptions pour prendre des décisions éclairées et objectives. Même s'il ne semble y avoir aucune commune mesure au niveau environnemental avec des conflits comme ceux du port méthanier de Rabaska (Porter, 2007) ou encore la centrale au gaz du Suroît (Dutrisac, 2004a), cette situation sur le parc linéaire du *Petit train du Nord* comporte les éléments conflictuels qu'il convient d'analyser pour prendre de meilleures décisions dans une perspective de développement durable.

Comment les acteurs concernés se représentent-ils le développement durable et quel lien y voient-ils avec le conflit qui les implique ? L'examen du corpus nous a permis de comprendre que peu d'acteurs trouvent pertinents d'y relier la notion de développement durable, ce qui nous conforte dans notre réorientation vers l'identification d'un conflit d'aménagement. Cependant, la plupart d'entre eux avait des idées particulières sur ce que signifie un développement « durable », bien qu'ils y discernent un écueil discursif. Les définitions ont été multiples, les perspectives étant, soit économiciste, anthropocentrée ou

écocentrée. Ce que nous pouvons également retenir, c'est que l'économie capitaliste et industrielle, identifiée par les cités marchande et industrielle, s'oppose diamétralement aux revendications des écologistes, pour lesquels un développement ne peut se faire s'il contrevient à la protection de l'environnement. Par exemple, le concept d'externalisation en économie repose sur une perception instrumentale de la nature, comme l'expose Vivien, « l'existence même de ce concept d'effet externe témoigne de ce que l'environnement est un élément perturbateur de la logique marchande » (Vivien, 1994, p. 90-91). Avec le *Petit train du Nord*, on ne semble pas être sortis de ce raisonnement. Des auteurs tels que Perron et Vaillancourt (2000) ont déjà souligné cet antagonisme suite à leurs recherches. Cependant, les écologistes plus radicaux se trouvent assez isolés, et au final, la plupart des acteurs trouvent refuge dans une éthique anthropocentrée. Un récent sondage a d'ailleurs montré que la préoccupation principale des Québécois est le respect de la qualité de vie. À la question : « En ce qui a trait au développement économique du Québec, selon vous, lequel des objectifs suivants est le plus important » (CROP, 2006, p. 34), 8 % ont affirmé qu'il fallait augmenter la production de biens et services, 18 % croient bon d'assurer un développement durable, 21 % de mieux partager la richesse, et 40 % d'améliorer la qualité de vie et le niveau de vie de la population.

À la vue de ces résultats, faut-il adhérer aux idées de ceux qui nient la possibilité d'un développement durable et qui dénoncent l'attitude contestatrice des citoyens ? Selon les signataires du Manifeste pour un Québec durable, il faut écouter davantage les craintes et récriminations des citoyens : « L'opposition accrue des citoyens à certains grands projets résulte non pas d'un prétendu immobilisme, mais plutôt d'un décalage croissant entre leurs aspirations réelles et un modèle de développement économique qui ne tient pas toujours compte de ses impacts sociaux et environnementaux » (Mayrand, 2007, p. 1).

Quelle définition adéquate pour le développement durable ?

Notre étude du cas du *Petit train du Nord* a nourri notre réflexion sur le développement durable en permettant d'illustrer un conflit multidimensionnel. Nous pouvons mieux comprendre les difficultés d'un développement qui se veut « durable », car il doit prendre en compte les inévitables tensions entre les dimensions de l'économie, de

l'environnemental et du social. L'obstacle le plus imposant dans la réalisation du développement durable est d'ailleurs qu'il ne semble y avoir aucun moyen purement *objectif* d'arbitrer les conflits entre ces dimensions (Caillé, 2005). Comme dans le cas des cités de Boltanski et Thévenot où chaque ordre de grandeur est légitime en lui-même, l'économie, l'écologie et la société semblent répondre à des logiques particulières qui ne peuvent être contestées.

Face à cette impasse, la définition tripolaire de Gendron et Revéret (2002), qui établit des considérations normatives pour chaque dimension, est certainement la plus adéquate et complémentaire à celle des besoins et de la solidarité intergénérationnelle de Brundtland. Selon ces auteurs, le développement durable doit être conçu comme un développement dans lequel l'économie est un moyen de le réaliser, la préservation de l'environnement, une condition à son accomplissement, et le développement social, son objectif ultime. Cette position est ainsi beaucoup plus précise quant aux arbitrages qui doivent être faits. En effet, cette conception du développement durable peut promouvoir autant la croissance économique que la décroissance. C'est une définition à la fois flexible, selon les situations, et rigide, par les balises strictes qu'elle pose pour chaque dimension. Par conséquent, elle est bien adaptée aux problèmes complexes que le développement durable doit résoudre. En fait, selon Gendron (2006), l'avenir du développement durable dépend davantage des conflits entre ses différentes interprétations que ceux auxquels il fait face par rapport au paradigme industriel.

« Le développement a-t-il un avenir ? »¹

Quelles conclusions peut-on tirer sur le futur du développement durable ? Ce projet de société est à un moment charnière de sa réalisation et les initiatives sont encore toutes jeunes et éparpillées. En juin 2007, un colloque sur les applications du développement durable à l'Université de Sherbrooke nous en a donné des exemples convaincants². Nous avons pu en savoir davantage sur la norme internationale ISO26000 et sur d'autres outils pour

¹ Titre d'un colloque international en 2006, organisé par le Centre de recherche en éthique de l'Université de Montréal (CRÉUM). Voir : www.creum.umontreal.ca/spip.php?article312.

² Voir : www.usherbrooke.ca/rvdd.

évaluer la performance des entreprises en matière de développement durable, de même que sur des innovations telles que les Campus durables, l'approche du cycle de vie des produits, et les plans d'action en développement durable de nombreuses entreprises et sociétés d'État québécoises. Cependant, Mme Brundtland, invitée d'honneur à cet événement, a prévenu sur un ton tranchant, les dangers qui guettent les dérives dans l'utilisation du terme : « On peut tout déformer, y compris le développement durable. Mais dans le concept de développement durable, il y a celui, crucial, de la protection de l'environnement. Personne ne peut utiliser ce concept raisonnablement sans exiger une stricte protection de l'environnement. Prétendre le contraire, c'est déformer le concept. Rien d'autre » (Brundtland citée par Francoeur, 2007b, p. 1).

Au Québec, nous pourrions bientôt voir les fruits des discours des dernières années à ce sujet. L'application de la Loi québécoise sur le développement durable se fera grâce à la stratégie divulguée au début d'octobre 2007. Une fois passé devant une commission parlementaire, ce cadre servira de référence pour tous les ministères et organismes gouvernementaux qui devront faire le virage « développement durable » et un commissaire veillera à son respect. Même s'il est encore trop tôt pour en juger, certains soulignent déjà cependant qu'on compte simplement révéler les externalités négatives de l'économie au lieu de les intégrer et que la protection de l'environnement n'apparaît nulle part noir sur blanc comme un objectif incontournable à atteindre (Francoeur, 2007c, p. A3). Du côté fédéral, le commissaire à l'environnement a prouvé, dans son rapport déposé à l'automne 2007, que très peu d'efforts ont été faits en réalité pour appliquer les principes du développement durable (Presse canadienne, 2007, p. 1). Sommes-nous en mesure d'espérer mieux au niveau provincial ? Sur la scène internationale, le portrait n'est guère plus reluisant. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a en effet souligné qu'aucun des problèmes écologiques signalés par le Rapport Brundtland n'a connu des avancées significatives et suffisantes ce qui, par conséquent, pourrait « menacer la survie même de l'humanité » (Francoeur, 2007d, p. 1).

Que faire alors du développement durable ? En effet, quelle est la pertinence de continuer à utiliser une expression si galvaudée puisqu'elle ne correspond pas toujours aux aspirations

collectives, et que le concept est si inopérant et source de consensus mous ? Il ne serait pas avisé de le condamner entièrement. Selon Vaillancourt, on peut encore explorer et faire beaucoup d'avancées grâce à la théorisation du développement durable : « beaucoup de gens sont impatients (...) à cause des retards et lacunes dans la mise en œuvre du développement durable, mais ce ne sont pas là des raisons suffisantes de mettre de côté ce concept et essayer de repartir à neuf avec quelque chose d'inédit qui n'a pas encore fait ses preuves » (Vaillancourt, 2004, p. 39). D'autres comme Sauvé (2007) dénonce cependant le caractère hégémonique du concept de développement durable qui occulte d'autres visions, potentiellement porteuses de solutions et évoquant d'autres rapports à la nature et à l'être humain. Sauvé est en accord avec de nombreux autres critiques du développement durable : il est « un moule à penser beaucoup trop étroit (voire déformant) pour en faire un projet de société et encore moins, un projet éducatif » (Sauvé, 2007, p. 39). Mais les questions essentielles demeurent toujours sans réponses concrètes : comment harmoniser les relations entre vivants et comment « mettre en cohérence le temps de l'économique, le temps de la nature et le temps du social ? » (Martin, 2002, p. 68).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Aebisher, Verena, Jean-Pierre Deconchy et Marc E. Lipansky. 1992. *Idéologies et représentations sociales*. Delval : Fribourg.
- Amable, Bruno et Stefano Palombarini. 2005. *L'économie politique n'est pas une science morale*. Paris : Raisons d'agir.
- Amblard, Henri. 1996. *Les nouvelles approches sociologiques des organisations*. Paris : Seuil.
- Bardin, Laurence. 1977. *L'analyse de contenu*. Paris : Presses universitaires de France.
- Batifoulrier, Philippe (dir.). 2001. *Théorie des conventions*. Paris : Economica.
- Berthelot, Jean-Michel. 2000. *Sociologie. Épistémologie d'une discipline. Textes fondamentaux*. Bruxelles : De Boeck et Larcier.
- Bisson, Bruno. 2006a. « Le Barreau dénonce le bâillon de Québec ». *La Presse* (Montréal), 1^{er} juin, 1 p. (article extrait d'Internet).
- _____. 2006b. « Les environnementaux dénoncent la position de Québec ». *La Presse* (Montréal), 8 mars, 1 p. (article extrait d'Internet).
- Boileau, Josée. 2006. « Vroum, vroum ». *Le Devoir* (Montréal), 15-16 avril, p. C4.
- Boltanski, Luc. 2002. « Nécessité et justification ». *Revue économique*, vol. 53, no 2, mars, p. 275-289.
- Boltanski, Luc et Ève Chiapello. 1999. *Le Nouvel Esprit du capitalisme*. Paris : Gallimard.
- Boltanski, Luc et Laurent Thévenot. 1991. *De la justification. Les économies de la grandeur*. Paris : Gallimard.
- Boucher, Patrick. S. d. « S'unir et agir ». *L'Association des motoneigistes du Québec*. 1 p. (article extrait d'Internet).
- Boucher, Patrick. 2007. « Soyons responsables ». *L'Association des motoneigistes du Québec*. Septembre, 1 p. (article extrait d'Internet).

- Boulet, Julie et Nathalie Normandeau. 2004. *Adoption du projet de loi no. 90. Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route*. Conférence de presse. Québec : Assemblée nationale du Québec, 16 décembre, 6 p.
- Bourdieu, Pierre. 1982. *Ce que parler veut dire. L'économie des échanges linguistiques*. Paris : Fayard.
- Bourdieu, Pierre. 2000. *Les structures sociales de l'économie*. Paris : Seuil.
- Bourdieu, Pierre. 2002. *Questions de sociologie*. Paris : Minuit.
- Caillé, Alain. 2005. *Dé-penser l'économie. Contre le fatalisme*. Paris : La Découverte/M.A.U.S.S..
- Chaire de responsabilité sociale et de développement durable. 2005. *Les cahiers de la Chaire : Mémoire sur la Loi sur le développement durable (projet de loi 118) remis à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations particulières et des auditions publiques*. No. 10-2005, Montréal : École des sciences de la gestion, UQÀM, octobre.
- Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire du « Petit train du Nord ». 2005. *Consultation publique sur les véhicules hors route. Mémoire*. St-Sauveur (Québec), 14 juin.
- Commission mondiale sur l'environnement et le développement (CMED). 1988. *Notre avenir à tous*. Montréal : Éditions du Fleuve.
- Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRELA). S. d. *La machinerie ou l'aérobic, un choix de développement pour les Laurentides*. St-Jérôme (Québec).
- Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRELA). 2005. *Consultation publique sur les véhicules hors route. Mémoire*. St-Sauveur (Québec), 14 juin.
- Cour Supérieure du Québec. 2004. *Jugement Langlois*. No 700-06-000001-000, District de Terrebonne, 30 novembre.
- Côté, Charles. 2005. « Mulcair attendu de pied ferme à Montréal ». *La Presse* (Montréal), 14 mars, Cahier Actuel, p. 3.
- CROP-La Presse. 2005. *Sondage sur la satisfaction de la population à l'égard du gouvernement Charest*. 1 p. (article extrait d'Internet : http://www.crop.ca/docs/doc_20051122-25.pdf)
- CROP. 2006. « Ce que veulent les Québécois » *L'Actualité*, 15 mai, p. 34.

- Deslauriers, Jean-Pierre et M. Kérésit. 1997. « Le devis de recherche qualitative », dans J. Poupart et coll., *La recherche qualitative : enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Montréal : Gaétan Morin, p. 85-109.
- Dosse, François. 1995. *L'empire du sens*. Paris : La Découverte.
- Dupuy, J.-P., F. Eymard-Duvernay, O. Favereau, A. Orléan, R. Salais, L. Thévenot. 1989. « Introduction à L'Économie des conventions », *Revue économique*, vol. 40, no 2, mars, p. 141-145.
- Durant, Robert F, Rosemary O'Leary et Daniel J. Fiorino (eds.). 2004. *Environmental Governance Reconsidered: Challenges, Choices and Opportunities*. Cambridge Mass.: MIT Press.
- Dutrisac, Robert. 2004a. « Le Suroît : Charest recule ». *Le Devoir* (Montréal), 7-8 février, 1 p. (article extrait d'Internet).
- _____. 2004b. « Une année pas pire ». *Le Devoir* (Montréal), 18 décembre, p. B2.
- Eymard-Duvernay, François. 2006. « Introduction ». Dans *L'économie des conventions : méthodes et résultats. Tome 1. Débats*, p. 11-20. Paris : La Découverte.
- Fédération des Clubs de Motoneigistes du Québec (FCMQ). 2005. *Consultation publique sur les véhicules hors route. Mémoire*. St-Sauveur (Québec), 14 juin, 104 p.
- Fischer, Gustave-Nicolas. 1987. *Les concepts fondamentaux de la psychologie sociale*. Paris : Dunod.
- Francoeur, Louis-Gilles. 2003a. « Le dossier noir des motoneiges ». *Le Devoir* (Montréal), 4 avril, 1 p. (article extrait d'Internet).
- _____. 2003b. « Le VTT en train de surpasser la motoneige : au Québec, personne ne contrôle le développement global du sport motorisé ». *Le Devoir* (Montréal), 14 novembre, p. B7.
- _____. 2004a. « La motoneige aveugle les gouvernements », *Le Devoir* (Montréal), 9 janvier, p. B7.
- _____. 2004b. « La motoneige évincée par un recours collectif ». *Le Devoir* (Montréal), 2 décembre, 1 p. (article extrait d'Internet).
- _____. 2004c. « Le développement pas durable de la motoneige ». *Le Devoir* (Montréal), 31 décembre, p. C6.
- _____. 2005. « Une arche de Noé contre la sécheresse ». *Le Devoir* (Montréal), 13 mai, p. B5.

- _____. 2006. « VHR : le privé gèrera-t-il le territoire au lieu des MRC ? ». *Le Devoir* (Montréal), 29 septembre, 1 p. (article extrait d'Internet).
- _____. 2007a. « Véhicules hors route : un projet de loi sans mordant ». *Le Devoir* (Montréal), 14 avril, p. B8.
- _____. 2007b. « Le développement durable, une idée souvent déformée ». *Le Devoir* (Montréal), 30 mai, 1 p. (article extrait d'Internet).
- _____. 2007c. « Québec accouche d'une stratégie de développement durable ». *Le Devoir* (Montréal), 3 octobre, p. A3.
- _____. 2007d. « L'espèce humaine est menacée ». *Le Devoir* (Montréal), 26 octobre, 1 p. (article extrait d'Internet).
- _____. 2007e. « Des pollueurs s'en tirent faute de personnel ». *Le Devoir* (Montréal), 8 novembre, p. A8.
- Foglia, Pierre. 2006. « Taisez-vous citoyens ». *La Presse* (Montréal), 6 mai, p. A5.
- Freund, Julien. 2003. « Préface ». Dans *Le Conflit*. Georg Simmel. p. 7 à 17. Belval : Circé.
- Garneau, Jean-Pierre. 2006. « Véhicules hors route : l'État de droit bafoué ». *Le Devoir* (Montréal), 14 juin, 1 p. (article extrait d'Internet).
- Gendron, Corinne. 2004. « Le développement durable : un nouvel enjeu de l'historicité ». Dans *Les enjeux et défis du développement durable*, sous la dir. de Louis Guay et Laval Doucet, p. 59 à 78. St-Nicolas (Qué.) : Les Presses de l'Université Laval.
- _____. 2005. « Le Québec à l'ère du développement durable ». *Options politiques*, juillet-août, p. 20-25.
- _____. 2006. *Le développement durable comme compromis*. Québec : Presses de l'Université du Québec.
- Gendron, Corinne et Jean-Pierre Revéret. 2002. « Le développement durable : slogan creux ou théorie visionnaire ? ». *Le Devoir* (Montréal), 29 juin, p. B10.
- Giraud, Claude. 1994. *Concepts d'une sociologie de l'action*. Paris : L'Harmattan.
- Guay, Louis et Laval Doucet (dir). 2004. *Les enjeux et les défis du développement durable. Connaître, décider, agir*. St-Nicolas (Qué.) : Les Presses de l'Université Laval.

- Heldt, Tobias et David Vail. 2004. « Governing snowmobilers in multiple-use landscapes : swedish and Maine (USA) cases ». *Ecological Economics*, vol. 48, no 4, avril, p. 469-483.
- Intergovernmental panel on climate change (IPCC). 2007. *Climate change 2007 : The Physical Science Basis : Summary for Policymakers*. Février, www.ipcc.ch.
- Jodelet, Denise (dir.). 2003. *Les représentations sociales*. Paris : Presses universitaires de France.
- Jolivet, Patrick. 2006. « Définir une rationalité ancrée. L'exemple de la sensibilité écologique des consommateurs ». Dans *L'Économie des conventions. Méthodes et résultats. Tome 2. Développements*, sous la dir. de François Eymard-Duvernay, p. 75-87. Paris : La Découverte.
- Jonas, Hans. 1990. *Le principe responsabilité : une éthique pour la civilisation technologique*. Paris : Cerf.
- Juhem, Philippe. 1994. « Un nouveau paradigme sociologique ? À propos du modèle des Économies de la grandeur de Luc Boltanski et Laurent Thévenot ». *Scalpel*, Université Paris X Nanterre, Groupe d'analyse politique, vol. 1, p. 1-21.
- Kaufmann, J-C. 1996. *L'entretien compréhensif*. Paris : Nathan, 127 p.
- Lafaye, Claudette et Laurent Thévenot. 1993. « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature ». *Revue française de sociologie*, vol. 34, no 4, octobre-décembre, p. 495-524.
- Lahire, Bernard. 1998. *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*. Paris : F. Nathan.
- Langlois, Richard. 1995. *Pour en finir avec l'économisme*. Montréal : Boréal.
- Latouche, Serge. 2004. *Survivre au développement*. Paris : Mille et une nuits.
- Latour, Bruno. 1995. « Moderniser ou écologiser ? À la recherche de la septième cité ». *Écologie et politique*, no 13, p. 5-27.
- Leduc, Patrick. S. d. « Peut-on prospérer à contre sens des valeurs dominantes ? ». *L'Association des motoneigistes du Québec*, 1 p. (article extrait d'Internet).
- Lévesque, Benoît, Gilles L. Bourque et Éric Forgues. 2001. *La nouvelle sociologie économique*. Paris : Desclée de Brouwer.
- Machabée, Louis. 2002. « La double nature de la nature : une analyse sociologique de la naturalisation des espaces verts en milieu urbain ». Thèse de doctorat, Montréal, Université du Québec à Montréal.

- Martin, Jean-Yves. 2002. *Développement durable ? Doctrines, pratiques, évaluations*. Paris : Éd. IRD.
- Mayrand, Karel et al. 2007. *Manifeste pour un Québec durable*. 8 p., <http://quebecdurable.blogspot.com>.
- Mcnicoll, Micheline. 2006. « Des expropriations déguisées ? ». *La Presse* (Montréal), 13 mars, 1 p. (article extrait d'Internet).
- Merchant, Carolyn. 2004. *Reinventing Eden*. New York: Routledge.
- Meuwly, Olivier. 1999. *Le développement durable. Critique d'une théorie politique*. Lausanne : L'Âge d'Homme.
- Ministère des Transports du Québec. 2005. *Consultation sur les véhicules hors route. Document de réflexion*. Québec.
- Monière, Denis. 2007. « Cent discours pour convaincre : les performances lexicales de Jean Charest ». *Le Devoir* (Montréal), 17 et 18 février, p. 1, (article extrait d'Internet).
- Mouchot, Claude. 2003. *Méthodologie économique*. Paris : Le Seuil.
- Mucchielli, A. 1996. *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines et sociales*. Paris : Armand Colin.
- Negri, Toni. 2003. *Relire Boltanski et Thévenot: sociologie et philosophie politique*. Texte disponible à: <http://multitudes.samizdat.net>.
- Neveu, Érik. 2002 (1996). *Sociologie des mouvements sociaux*. Paris: La Découverte.
- Perron, Bertrand et Jean-Guy Vaillancourt. 2000. « Concertation à l'intérieur du Processus national sur les changements climatiques ? Comparaison des valeurs et des attitudes de représentants de diverses organisations ». Communication au *Congrès de l'ALSIF*, Québec, juillet.
- Pezzey, John. 1989. *Economic analysis of sustainable growth and sustainable development*. New York: World Bank, Environment Department, Working paper, no. 15.
- Pfister, Barbara. 2001. « Les économies de la grandeur : Un renouveau dans l'analyse organisationnelle ». *Cahiers du CRISES*, no ET0106, Montréal : UQÀM, avril.
- Porter, Isabelle. 2007. « Québec ouvre la voie à Rabaska ». *Le Devoir* (Montréal), 5 octobre, 1 p. (article extrait d'Internet).

- Presse canadienne. 2007. « Le développement durable reste un concept vide ». *Le Devoir* (Montréal), 31 octobre, 1 p. (article extrait d'Internet).
- Rey-Debove, Josette et Alain Rey (dir. publ.). 1993. *Le Nouveau Petit Robert : Dictionnaire de la langue française 1*. Paris : Éd. Le Robert.
- Sansfaçon, Jean-Robert. 2006. « Les contradictions qui tuent ». *Le Devoir* (Montréal), 26 avril, 1 p. (article extrait d'Internet).
- Sauvé, Lucie. 2007. « La dérive et l'impasse du développement durable », dans *Objecteurs de croissance. Pour sortir de l'impasse : la décroissance*, coll. sous la direction de Serge Mongeau. Montréal : Écosociété, p. 33 à 57.
- Simmel, Georg. 1999. *La Philosophie de l'argent*. Paris : Presses universitaires de France.
- Simmel, Georg. 2003. *Le Conflit*. Belval : Circé.
- Steiner, Philippe. 2005. *La sociologie économique*. Paris : La Découverte.
- Swedberg, Richard. 1994. *Une histoire de la sociologie économique*. Paris : Desclée de Brouwer.
- Thévenot, Laurent. 2006. *L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement*. Paris : La Découverte.
- Touraine, Alain. 1986. *Le retour de l'acteur*. Paris : Fayard.
- Tourisme Québec. 2006. *Mesure de l'impact économique de la pratique récréotouristique de la motoneige et du quad au Québec*. Québec : Les Publications du Québec.
- Tremblay, Pierre. S. d. « La motoneige est en péril ». 1 p. (article extrait d'Internet : www.motoneiges.ca).
- _____. S. d. « L'environnement, une question de respect ». 1 p. (article extrait d'Internet : www.motoneiges.ca/actions/page?docId=863).
- Trigilia, Carlo. 2002. *Sociologie économique*. Paris : Armand Colin.
- Vail, David. 2002. « Snowmobiling in Maine: Past successes, future challenges ». *Maine Policy Review*, p. 130-140.
- Vaillancourt, Jean-Guy. 2004. « Action 21 et le développement durable : après Rio 1992 et Johannesburg 2002 ». Dans *Les enjeux et les défis du développement durable. Connaître, décider, agir*. Sous la direction de Louis Guay et Laval Doucet.

- Villeneuve, Claude. 1999, révisé 2005. *Comment réaliser une analyse de développement durable ?* Département des sciences fondamentales. Université du Québec à Chicoutimi : Chaire de recherche et d'intervention en éco-conseil. <http://dsf.uqac.ca/eco-conseil>.
- Vivien, Frank-Dominique. 1994. *Économie et écologie*, Paris : La Découverte.
- _____. 2005. *Le développement soutenable*. Paris : La Découverte.
- Waaub, Jean-Philippe. 1991. « Croissance économique et développement durable : vers un nouveau paradigme du développement ». Dans *Environnement et développement. Questions éthiques et problèmes socio-politiques*. Sous la direction de José A. Prades, Jean-Guy Vaillancourt et Robert Tessier, p. 47-71. Montréal : Fides.
- Wallerstein, Immanuel. 1998. « L'héritage de la sociologie, la promesse de la science sociale ». *Cahiers de recherche sociologique*, no 31, Montréal : UQÀM, Département de sociologie, p. 9-52.

QUESTIONS D'ENTREVUE

Justification

1. Pouvez-vous me résumer votre position dans ce conflit ?
2. Quel est le rôle de l'État et des autres élus qui se retrouvent tiraillés entre certains citoyens qu'elles représentent (résidents du Parc linéaire et motoneigistes) ?
3. Comment se portent les relations entre les groupes impliqués après les derniers développements législatifs ? Avez-vous remarqué des tensions entre les personnes qui pourraient envenimer les négociations et les compromis ? Quel est l'état du dialogue ?
4. Plusieurs études ont été produites pour évaluer les retombées économiques de la motoneige, mais d'après vous, quels sont les impacts environnementaux de cette activité, et devrait-on en faire une évaluation plus poussée ?

Représentation

5. Pour vous, que signifie le développement durable ?
6. Jean Charest a affirmé vouloir faire le développement durable de la motoneige. Que pensez-vous de l'utilisation de ce terme dans ce contexte, et quelles seraient des décisions dans ce dossier allant dans ce sens ?
7. Que pensez-vous du rôle du gouvernement Charest comme médiateur du conflit ?
8. Que pensez-vous de la loi sur le développement durable qui a été adoptée ?
9. Selon vous, quel est l'intérêt collectif le plus important à préserver dans cette situation (dans l'immédiat et à long terme) ?
10. Quelle est votre vision à plus long terme du développement de l'activité touristique de la région des Laurentides que vous représentez ?