



Commentaires présentés

à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale

Dans le cadre de l'étude approfondie du

Projet de la route 167 Nord vers les monts Otish
(réf. 10-03-54435)

par

La Société pour la nature et les parcs du Canada, Section Québec
(SNAP Québec)

8 août 2011

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

La **Société pour la nature et les parcs du Canada (SNAP)** est un organisme à but non lucratif fondé en 1963 par des citoyens qui avaient à cœur la sauvegarde des espaces naturels. La SNAP a pour mission la protection du patrimoine naturel en favorisant la création d'aires protégées ainsi que l'amélioration de la gestion des aires existantes. Parmi les organisations canadiennes vouées à la conservation de la nature, la SNAP se distingue par sa solide structure de base composée de treize sections régionales regroupant des milliers de membres. Nos actions parlent d'elles-mêmes puisque nous avons déjà contribué à la protection de plus de 500 000 km² du patrimoine naturel du Canada.

Nous sommes un organisme proactif et désireux d'obtenir des résultats sur le terrain. Nous visons à protéger de grandes superficies de territoire qui soient à la fois représentatives des régions naturelles et capables de maintenir des écosystèmes viables. Au Québec, nous travaillons en collaboration avec les autres groupes environnementaux, les groupes régionaux, les Premières Nations, les communautés locales et les différents paliers gouvernementaux à l'élaboration d'un véritable réseau d'aires protégées. La SNAP s'implique activement dans le processus de la Stratégie québécoise sur les aires protégées, dans celui du Plan Nord, et siège au Comité consultatif sur les parcs nationaux.

La SNAP Québec travaille sur plusieurs dossiers touchant au territoire cri d'Eeyou Istchee. Ainsi, nous sommes activement impliqués dans la réforme du régime forestier québécois et de la *Loi sur les mines*, dans la protection du caribou forestier ou dans des projets d'aires protégées en territoire cri comme les projets de parcs nationaux Albanel-Témiscamie-Otish (ATO) et Tursujuq, le projet d'aire marine protégée Tawich ou les projets des communautés de Waswanipi et de Nemaska dans le secteur de la rivière Broadback.

Depuis 2001, la SNAP Québec et ses partenaires unissent leurs efforts pour la sensibilisation de la population à l'importance et à l'urgence de protéger nos écosystèmes. En 2008, la SNAP a lancé le mouvement Horizons Sauvages^{MC} en collaboration avec Mountain Equipment Co-op. Horizons Sauvages propose aux citoyens des gestes concrets pour protéger nos grands espaces publics. La SNAP fait partie de la Coalition Saint-Laurent et de la Coalition pour que le Québec ait meilleure mine!

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME	ii
TABLE DES MATIÈRES.....	iii
1. - Introduction	1
2. - Justification du projet et portée de l'évaluation environnementale.....	2
2.1.- Industrie minière	2
2.2.- Industrie forestière	2
2.3.- Portée de l'évaluation environnementale	3
3. - Parc national projeté Albnel-Témiscamie-Otish (ATO)	3
3.1.- Localisation du projet routier.....	4
3.2.- Phase de construction de la route	4
3.2.1. - <i>Bancs d'emprunt, déblais et remblais</i>	4
3.2.2. - <i>Route d'hiver</i>	5
3.3.- Phase d'exploitation de la route	5
3.3.1. - <i>Emprise de la route</i>	5
3.3.2. - <i>Harmonisation de la planification</i>	6
3.3.3. - <i>Transport de marchandise ou de minerai</i>	6
3.3.4. - <i>Analyse d'impact visuel</i>	7
4. - Caribou forestier	7
5. - Désenclavement de territoires isolés	9
6. - Évaluation environnementale stratégique et ouverture du territoire	10
7. - Conclusion.....	10

1. - Introduction

En filigrane du Plan Nord, présenté récemment par le gouvernement Charest, se trouve une volonté de faciliter l'accès aux milieux nordiques. Que ce soit par la modernisation des aéroports, la construction d'infrastructures maritimes ou l'expansion du réseau routier existant, on désire ainsi désenclaver ce territoire et le rendre économiquement plus attrayant, entre autre pour l'industrie minière.

Un tout premier projet, proposé par la Table jamésienne de concertation minière en 2006, consiste à prolonger vers le nord la route 167 afin de desservir les divers projets miniers qui se développent au nord-est du lac Mistassini. Outre l'industrie minière, qui réclame depuis longtemps cette route permanente, d'autres intervenants se réjouissent eux aussi de ce projet. Ainsi, la communauté crie de Mistissini y voit une façon de faciliter l'accès aux territoires familiaux de trappe et une occasion pour faire redécouvrir les activités traditionnelles à la nouvelle génération. Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) y voit pour sa part un moyen de faciliter l'accès au futur parc national Albanel-Témiscamie-Otish puisque la route traversera le parc sur une distance de 64 km, permettant d'y diversifier l'offre touristique et d'augmenter la sécurité pour les visiteurs.

Malgré un bon niveau d'acceptation sociale du projet par les divers intervenants, plusieurs d'entre eux, entre autre les maîtres de trappe cris et les gestionnaires du MDDEP, admettent que le projet pourrait, en contrepartie, avoir d'importants effets négatifs. Il faudra ainsi composer avec une pression accrue sur les écosystèmes, en particulier à cause de l'arrivée de pêcheurs et de chasseurs non-autochtones. Il faudra en outre partager cette route multifonctionnelle avec l'industrie minière qui compte s'en servir comme voie de transport vers le sud pour le minerai éventuellement extrait.

L'expansion rapide du réseau routier en forêt boréale et en milieu nordique est un enjeu préoccupant pour la SNAP. Parmi les problèmes appréhendés par les spécialistes, mentionnons la fragmentation des écosystèmes et les modifications du comportement animal, les prélèvements fauniques accrus, que ce soit de façon légale ou par braconnage, l'arrivée d'espèces envahissantes, les altérations physiques de l'environnement telles que la sédimentation accrue dans les frayères, l'ouverture de territoires vierges à l'exploitation des ressources, etc.¹

À cet égard, la SNAP est d'ailleurs intervenue récemment dans le projet de construction d'un pont forestier au dessus de la rivière Broadback sur le chemin forestier H-822 (dossier 10-01-58161), entre autre en collaborant avec les Cris dans l'analyse du dossier et en présentant un mémoire auprès du COMEX réclamant l'arrêt du projet.

Transports Québec a récemment déposé le projet d'extension vers le nord de la route 167, un tracé d'une longueur d'environ 240 km. Le projet nécessite une autorisation de Pêches et Océans Canada parce qu'il risque d'avoir un impact sur l'habitat du poisson. D'autre part, il nécessite aussi une autorisation de Transports Canada puisqu'il risque d'interférer avec la libre circulation des embarcations sur certains cours d'eau navigables. Cette double obligation a déclenché le processus fédéral d'évaluation environnementale en vertu de la *Loi canadienne*

¹ Trombulak, S. C. et C. A. Frissell. 2000. Review of ecological effects of roads on terrestrial and aquatic communities. *Conservation Biology* 14 : 18-30.

sur l'évaluation environnementale et une étude approfondie est présentement en cours. La SNAP Québec désire donc profiter de cette occasion pour faire part de ses principales préoccupations à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et elle apprécie grandement cette possibilité qui lui est offerte.

Les commentaires de la SNAP ne seront toutefois pas restreints aux seuls enjeux soulevés par Transports Canada et par Pêches et Océans Canada. En accord avec nos priorités, nous allons plutôt nous pencher sur les impacts appréhendés sur le projet de parc national Albanel-Témiscamie-Otish, sur les populations de caribou forestier, ainsi que sur la question de la planification territoriale en milieu nordique.

2. - Justification du projet et portée de l'évaluation environnementale

Selon les directives émises par le MDDEP pour l'étude d'impact, le promoteur se doit d'établir la raison d'être du projet. Toutefois, les justifications avancées par celui-ci, le ministère des Transports du Québec (MTQ), comportent des incertitudes comme, par exemple, au niveau de l'industrie minière ou forestière.

2.1.- Industrie minière

La construction de cette route de \$331,6 millions de dollars² est justifiée en grande partie par la présence de projets miniers. Il est clair que n'eût été le potentiel minier régional, un projet routier d'une telle ampleur n'aurait pas été mis de l'avant par le gouvernement québécois. Toutefois, sauf pour le projet de mine de diamant Renard, la majorité des projets miniers du Plan Nord sont encore loin d'être mis en exploitation, n'ayant pour la plupart ni financement, ni autorisation gouvernementale, ni même preuves de rentabilité³.

Il est donc raisonnable de se demander ce qu'il adviendra du projet de route si plusieurs projets miniers ne se matérialisent pas. Selon le ministère des Transports du Québec, seul le calendrier de réalisation serait alors modifié⁴. Toutefois, aucune mention n'est faite de l'impact qu'un abandon de projets miniers pourrait avoir sur le financement de la route. Pour l'instant, la plus grande part de la facture, soit 85 %, sera payée par les fonds publics et seulement 15 % par l'industrie² minière, une participation de l'industrie qui demeure conditionnelle à la concrétisation des projets miniers.

2.2.- Industrie forestière

L'étude d'impact ajoute un autre élément pour justifier la construction de la route 167 en disant qu'il est « *quand même raisonnable de croire que la présence d'une route dans ce secteur favoriserait également l'industrie forestière* ». Cette affirmation est très hypothétique et elle suppose que le statu quo actuel sur la limite nordique des forêts attribuables sera levé. Il est fort hasardeux de faire cette supposition car le comité scientifique chargé de réviser la limite

² Shields, Alexandre. « Plan Nord – Québec paiera la grosse part d'une route pour une mine de diamants », *Le Devoir*, 2 août 2011.

³ Saint-Pierre, A. « Plan Nord : pas demain la veille pour les 11 mines » *Journal de Montréal*, 11 mai 2011.

⁴ Roche, SNC-Lavalin. 2011. Réponses aux questions et commentaires de l'Agence canadienne sur l'évaluation environnementale (1ère série). 79 p.

nordique n'a toujours pas remis son rapport et rien n'indique qu'il recommandera l'exploitation des massifs forestiers intacts au nord de la limite nordique actuelle.

De plus, seule l'unité d'aménagement forestier (UAF) 26-61 pourrait actuellement bénéficier de la route 167. Or, un examen des cartes du Plan général d'aménagement forestier (PGAF) de Chantiers Chibougamau révèle que des chemins forestiers permettent déjà amplement à la compagnie d'exploiter la partie sud de l'UAF 26-61, sans avoir besoin de la route 167. Il est à noter que les cartes de l'étude d'impact de la route 167 négligent de mentionner l'existence de ces chemins forestiers. Quant à la portion nord de l'UAF 26-61, le tracé actuel de la route 167 ne favorise pas son exploitation. En effet, cela impliquerait pour Chantiers Chibougamau la construction d'un pont vers l'est au dessus de la rivière Témiscamie et une route forestière traversant le parc ATO, ce qui est loin d'être acquis.

2.3.- Portée de l'évaluation environnementale

L'analyse des impacts du projet présenté par Transports Québec se limite généralement à une zone de 300 mètres de part et d'autre de la ligne centrale de l'emprise de la route. C'est à l'intérieur de cette étroite bande que l'on a analysé les impacts locaux tels que le déboisement, l'érosion des sols, la sédimentation ou les effets sur la faune. Or, au-delà des impacts immédiats reliés à la construction même de la route, le projet risque d'avoir d'importants impacts régionaux à long terme en ouvrant l'accès à un territoire auparavant inaccessible.

La SNAP considère que la portée du projet ne devrait pas se limiter aux seuls ouvrages requis pour la route, ni même à une bande étroite de part et d'autre de l'emprise, mais devrait être élargie pour examiner les impacts à long terme à une échelle régionale. Il est vrai que l'analyse des effets cumulatifs envisage la présence de certains projets miniers à proximité de la route. Toutefois, les profonds bouleversements qui risquent de survenir à long terme, à la suite de cette ouverture de territoire, ne sont nullement envisagés.

3. - Parc national projeté Albanel-Témiscamie-Otish (ATO)

Le projet de parc national Albanel-Témiscamie-Otish (ATO), un projet parrainé par la nation crie de Mistissini, devrait obtenir incessamment son statut de protection permanente. D'une superficie de 12 260 km², il deviendra le deuxième plus grand parc national au Québec, un des plus grands au Canada, et constituera certainement l'un des joyaux du réseau québécois des aires protégées. Entre autres éléments irremplaçables, il comprendra le lac Mistassini, le plus grand lac naturel au Québec, une partie des monts Otish, un des plus hauts massifs montagneux au Québec, des écosystèmes de toundra ainsi que des forêts anciennes avec des épinettes blanches de plus de trois siècles, des sites archéologiques et culturels uniques comme la montagne Blanche ainsi que le corridor historique de la rivière Témiscamie.

Le parc national ATO jouira très certainement d'une bonne fréquentation touristique et aura un impact économique régional important. L'étude d'impact environnemental et socio-économique⁵ réalisée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour le COMEX prévoit que dans cinq ans jusqu'à 3 540 touristes séjourneront

⁵ MDDEP. (2010). *Étude d'impact environnemental et socio-économique; projet de parc national Albanel-Témiscamie-Otish*. Rapport présenté au COMEX par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du patrimoine écologique et des parcs, Service des parcs, 10 mars 2010. 118 p. et ann.

annuellement dans le parc national pour des dépenses de \$2 700 868. Sur un horizon de dix ans, ces nombres grimpent à 5 040 touristes par année avec des dépenses de \$5 526 271. Au niveau des emplois, la présence du parc national amènera des salaires directs de \$874 804 pour la région de la Baie-James, sans compter tous les emplois indirects. Une partie des visiteurs sera une clientèle de pêcheurs, mais de plus en plus de touristes y viendront pour le caractère sauvage et exceptionnel du parc, entre autres des canoteurs parcourant la rivière Témiscamie ou des randonneurs explorant les sommets des monts Otish.

Le projet de parc national a tout pour devenir un succès et un moteur économique régional important. Toutefois, le développement de l'industrie minière à proximité du parc national suscite des inquiétudes, même auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs :

« Par ailleurs, l'exploitation minière pourrait menacer l'intégrité des écosystèmes du projet de parc, car certains sites se trouvent à l'intérieur de bassins versants qui couvrent une partie du futur parc.⁶ »

De plus, la prolongation de la route 167 vers le nord créera une longue cicatrice dans le parc national puisqu'elle le traversera sur une distance de 64 km, ce qui nous fait craindre pour le maintien de l'intégrité écologique du futur parc national. Une récente étude indique que la présence de routes dans un parc national, particulièrement si elles sont multifonctionnelles et utilisées par l'industrie minière, devient un facteur important de dégradation de l'intégrité écologique d'un parc national⁷.

3.1.- Localisation du projet routier

Il est vrai que le projet de route reçoit l'approbation de la communauté crie de Mistissini, des gestionnaires du MDDEP, des communautés locales et de l'industrie. Il est vrai aussi qu'il aura certainement des effets bénéfiques sur la fréquentation touristique du futur parc national en facilitant l'accès à certaines parties du territoire.

Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que, comme mentionné précédemment, la route pourrait devenir un facteur de dégradation de l'intégrité écologique du parc. De plus, l'utilisation comme route multifonctionnelle, avec éventuellement des dizaines de passages quotidiens de camions lourds transportant du minerai, dont peut-être même de l'uranium, risque de projeter une mauvaise image auprès des visiteurs en quête de quiétude et de nature sauvage.

Malgré que les maîtres de trappe de Mistissini aient privilégié le choix de l'actuel corridor traversant le parc, nous croyons que le corridor localisé au sud de la rivière Témiscamie, en grande partie à l'extérieur du parc, aurait pu être préférable.

3.2.- Phase de construction de la route

3.2.1. - Bacs d'emprunt, déblais et remblais

Les dépôts meubles sont particulièrement rares dans la région et l'un des plus importants bacs d'emprunt, le site D-22, se trouve précisément à l'intérieur du projet de parc national, au sud

⁶ Ibid.

⁷ AXYS Environmental Consulting Ltd. 2002. *Scoping of Ecological Impacts of Mining on Canada's National Parks*. Report presented to The Canadian Nature Federation and the Mining Association of Canada. 56 p.

du lac Albanel. Compte tenu de la proximité de ce banc d'emprunt avec un des secteurs les plus fréquentés, le long de la rivière Témiscamie, il faudrait qu'une attention particulière soit apportée lors de son exploitation et de sa restauration. Ceci est d'autant plus crucial que le banc d'emprunt est situé à proximité immédiate d'une formation de fer à jaspilite et qu'il risque de contenir de ces roches ferrugineuses produisant des lixiviats acides, une source de pollution pour les cours d'eau.

Il est difficile de juger présentement de la façon dont ils seront exploités car, selon l'étude d'impact, toutes les opérations reliées à l'exploitation des bancs d'emprunts seront sous la responsabilité de l'entrepreneur et ne font pas partie de l'étude d'impact. La localisation et la construction des chemins d'accès aux bancs d'emprunt ainsi que leur restauration subséquente ne sont donc pas examinés dans l'étude d'impact, une lacune qui nous semble inacceptable. Une surveillance accrue des travaux qui se dérouleront dans le banc d'emprunt D-22 serait donc souhaitable.

Les directives concernant l'étude d'impact demandent de localiser les zones de déblais et de remblais ainsi que les zones d'accumulation temporaires de mort-terrain durant la phase de construction. Toutefois, cette information, pour le parc national, ne semble pas se retrouver dans l'étude d'impact. Tout au plus mentionne-t-on que les déblais pourraient être disposés dans un site approprié déterminé par l'entrepreneur. Il en est de même pour les sites de rebuts ou pour les sites de dynamitage, pour lesquels nous n'avons aucune information.

Compte tenu de l'importance de conserver l'intégrité du parc national, il serait souhaitable d'obtenir le maximum d'information sur les opérations qui vont s'y dérouler durant la phase de construction. Beaucoup de latitude semble être laissée à l'entrepreneur et nous ne croyons pas que ce soit approprié.

3.2.2. - Route d'hiver

Plusieurs tronçons de l'emprise de la route d'hiver seront utilisés pour la route permanente. Quand ce ne sera pas le cas, il appert que certaines parties de la route d'hiver seront reboisées pour en condamner l'accès. Dans d'autres cas, certains ponceaux problématiques seront démantelés pour y restaurer l'habitat du poisson.

Il n'est toutefois pas clair quel sera le sort de la totalité de la route d'hiver se situant à l'intérieur du parc national. Compte tenu de l'importance de sauvegarder l'intégrité écologique du parc national, il serait souhaitable de procéder au démantèlement complet du tronçon de route d'hiver qui s'y trouve, incluant le nettoyage des rebuts et l'enlèvement de tous les ponceaux.

3.3.- Phase d'exploitation de la route

La phase d'exploitation de la route risque de générer son lot de problèmes, à l'intérieur des limites du parc national, mais ces aspects ne sont pas traités en détail dans l'étude d'impact.

3.3.1. - Emprise de la route

Ainsi, l'emprise de la route permanente aura une largeur de l'ordre de 30 à 35 m. Cette emprise sera distraite des limites du parc, ce qui veut dire que la réglementation particulière au parc cessera de s'y appliquer. Il ne faudrait pas que cette emprise soit utilisée comme zone « libre

de règlements » pour, par exemple, y pratiquer la pêche à proximité des traverses de cours d'eau ou pour y construire des camps ou des abris temporaires.

3.3.2. - Harmonisation de la planification

Dans le même esprit, une harmonisation de tous les instants devrait être faite avec les autorités du parc afin de réduire les impacts de la route, entre autres sur les installations touristiques (campings, belvédères, etc.) et les sites appelés à être fréquentés plus fortement (rivière Témiscamie, etc.).

3.3.3. - Transport de marchandise ou de minerai

Un aspect d'importance capitale est le fait que la route 167 va devenir une voie d'accès privilégiée aux sites miniers, en particulier pour les projets Matoush (uranium), Renard (diamants) et Western Troy (cuivre). De plus, la présence de la route va certainement être un incitatif pour le développement d'autres projets miniers. En outre, la route pourrait éventuellement servir au transport vers le sud des minéraux extraits. Il est vrai que la production de diamants au projet Renard sera minime quant à son volume total, mais la production du projet Matoush risque pour sa part d'être plus problématique puisqu'elle impliquera le transport à travers le parc national de grandes quantités de matériel radioactif (yellowcake). De plus, la mise en place éventuelle de mines de métaux de base (nickel, cuivre, etc.) pourrait imposer un stress supplémentaire aux écosystèmes bordant la route et plus particulièrement au projet de parc national.

Des substances dangereuses seront de toute évidence appelées à transiter à travers le parc national et de sérieuses questions de sécurité se posent immédiatement. Le ministère des Transports explique que le transport qui sera effectué sur la route 167, et plus particulièrement dans le parc national, sera soumis à la même réglementation qu'ailleurs au Québec. Mais, est-ce suffisant? Est-ce que la surveillance sera aussi efficace? Est-ce que des mesures particulières seront prises lors du transport de matières radioactives? Est-ce que les plans d'urgences environnementales pourront être déployés dans des délais suffisamment courts? Voilà autant de questions qui méritent d'être examinées.

Au-delà des questions environnementales, l'impact de ces activités industrielles sur la clientèle touristique n'est pas à négliger. Quelle sera la réaction des touristes arrivant d'un séjour sur la rivière Témiscamie et accueillis par un convoi de camions lourds transportant des matières dangereuses telles que de l'uranium? Et que dire des nuages de poussière qui ne manqueront pas de suivre ces camions et qui risquent d'être vus à des kilomètres à la ronde? Est-ce que l'image de marque du parc national risque d'en souffrir?

Ce transport industriel étant une réalité avec laquelle il faudra composer dans le futur, quelques mesures de mitigation devraient être envisagées :

- Compte tenu des difficultés d'accès au territoire et des temps d'intervention relativement longs, des mesures de sécurité exceptionnellement élevées devraient être prises sur toute la route et plus particulièrement dans le parc national;
- Un contrôle serré de l'utilisation de la route devrait être effectuée pour connaître la nature des substances transportées, les horaires, les destinations, etc.

- Une suspension temporaire du transport de matières dangereuses, en particulier de matières radioactives, devrait être envisagée durant la courte saison touristique.

3.3.4. - Analyse d'impact visuel

L'étude d'impact a comporté une analyse du milieu visuel qui consistait à caractériser les paysages qui s'offriront aux visiteurs parcourant la route 167. Bien qu'intéressante, cette analyse aurait grandement bénéficié de l'approche inverse. En effet, compte tenu que le corridor de la rivière Témiscamie sera un des endroits les plus fréquentés du parc, il aurait été utile d'analyser le paysage visuel s'offrant aux visiteurs situés en dehors du corridor routier. Les bancs d'emprunt, les camions de minerai ou les nuages de poussière, sans parler du niveau sonore, seront-ils perceptibles pour les visiteurs sur la rivière ou en terrain de camping?

Quand on sait qu'une certaine partie des visiteurs seront attirés au parc ATO pour la raison précise qu'il se trouve en milieu sauvage, il ne faudrait pas que les activités industrielles qui vont se dérouler dans le parc aient un impact négatif sur les visiteurs et sur l'image de marque du parc.

4. - Caribou forestier

Le projet de la route 167 traverse des secteurs d'importance pour le caribou forestier, un taxon vulnérable protégé en vertu de la *Loi sur les espèces menacées et vulnérables* (Québec) et par la *Loi sur les espèces en péril* (Canada). Les impacts éventuels de cette route nous font craindre pour la survie régionale à long terme du caribou forestier. Il a en effet été démontré que le caribou forestier adopte un comportement d'évitement face au réseau routier et que l'impact peut atteindre une dizaine de kilomètres^{8,9,10}.

Ces craintes pour le maintien à long terme de l'espèce dans la région sont d'ailleurs amplement soulignées dans l'étude d'impact sur le prolongement de la route 167 :

« Si les caribous forestiers démontrent un comportement d'évitement important de la route et de sa proximité, la condition globale des caribous forestiers (...) pourrait être affectée de façon importante » (p. 284);

« La construction et l'exploitation de la route 167 pourrait avoir des impacts négatifs sur le caribou forestier en fragmentant son habitat qui est présentement presque intact, sur une distance d'environ 240 km. » (p. 254)

« Les activités de construction de la route pourraient avoir un impact important sur la répartition et l'abondance du caribou forestier » (p. 349)

« Les emprises linéaires actuelles et projetées (...) contribueront possiblement à l'accroissement du taux de mortalité en raison de l'augmentation de la prédation par les loups et le braconnage » (p. 325)

⁸ SMITH, K. G., et al. (2000). « Winter distribution of woodland caribou in relation to clear-cut logging in west-central Alberta ». *Canadian Journal of Zoology*, 78: 1433-1440.

⁹ VORS, L. S. et al. (2007). « Woodland caribou extirpation and anthropogenic landscape disturbance in Ontario ». *Journal of Wildlife Management*, 71: 1249-1256.

¹⁰ DYER, S. J., et al. (2001). *Outin*. 2001. *Avoidance of industrial development by woodland caribou*. *Journal of Wildlife Management*, 65: 531-542.

Le caribou forestier est reconnu comme « espèce vulnérable » au Québec depuis 2005 et il jouit de ce fait d'une protection légale. En outre, le Plan de rétablissement du caribou forestier au Québec, comporte une exigence particulière liée aux études environnementales. Ces études doivent en effet :

« Reconnaître le caribou forestier à titre d'espèce cible.

Considérer l'impact cumulatif des interventions sur l'habitat du caribou forestier. »¹¹

À cet égard, l'étude d'impact a effectivement reconnu le caribou comme étant une espèce cible. Toutefois, l'évaluation des impacts cumulatifs comporte de graves lacunes. En effet, elle ne considère que les projets (miniers au autres) en cours. La prolongation de la route 167 pourrait être le moteur qui stimulera de nombreux autres projets industriels, incluant l'ouverture d'autres routes. Les impacts cumulatifs reliés à la transformation profonde des milieux nordiques qui risque de se produire n'ont pas été envisagés.

D'autre part, la mesure n° 13 du plan de rétablissement du caribou forestier requiert, pour le secteur sud, de :

*« Planifier l'établissement des chemins principaux en milieu forestier afin d'éviter les massifs expérimentaux, de protection et de remplacement **ainsi que les aires protégées.** »*

Cette mesure n'est absolument pas respectée par le projet de route 167. En effet, le tronçon de route qui s'étend jusqu'au km 80 est compris dans la **zone sud** du Plan de rétablissement et ne devrait pas, selon la mesure n° 13, traverser une aire protégée. Or, la presque totalité de ce tronçon de route est précisément celui qui traverse le projet de parc national ATO, un parc dont un des objectifs principaux est justement la conservation du caribou forestier.

L'étude d'impact semble faire deux constats généraux qui sont réitérés à de nombreuses reprises par les auteurs :

- La littérature et les connaissances accumulées à ce jour ne laissent aucun doute sur le fait que le caribou forestier **devrait** être affecté à plusieurs niveaux par la construction de la route 167 et par les activités industrielles qui vont se dérouler en périphérie;
- Toutefois, les connaissances actuelles sur le caribou forestier au Québec ne sont pas suffisantes pour nous indiquer dans quelle mesure précise le caribou sera touché et quels seront les impacts résiduels :

« Dans ce contexte, prévoir comment et à quel degré le caribou forestier sera touché par le présent projet devient hasardeux, voire impossible. En conséquence, l'évaluation de l'importance de l'impact ne peut pas être complétée pour cette composante.

« l'état actuel des connaissances ne nous renseigne pas assez sur l'ampleur des perturbations de l'habitat qui peuvent être tolérées par le caribou forestier. »

Devant ces constats accablants, les auteurs de l'étude d'impact semblent se rabattre sur la mise en place de programmes de suivi suite aux travaux de construction, pour évaluer l'impact réel

¹¹ ÉQUIPE DE RÉTABLISSMENT DU CARIBOU FORESTIER DU QUÉBEC. (2008). *Plan de rétablissement du caribou forestier (Rangifer tarandus) au Québec — 2005-2012*. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Faune Québec, Direction de l'expertise sur la faune et des habitats. 78 pages.

sur les populations de caribou forestier. Ils misent aussi sur des programmes de sensibilisation du grand public et sur des réductions volontaires de récolte de la part des Cris. C'est, à notre sens, fort peu compte tenu du caractère vulnérable de l'espèce et du principe de précaution qui devrait être respecté en vertu de la *Loi sur le développement durable*.

5. - Désenclavement de territoires isolés

Le prolongement de la route 167 est important pour la communauté crie de Mistissini car elle pourra ainsi plus facilement accéder à ses propres territoires de chasse. De plus, un meilleur accès aux territoires de chasse est susceptible d'augmenter l'intérêt de la jeune génération pour les activités traditionnelles et venir diminuer la désaffection que l'on observe présentement.

Cependant, un meilleur accès pour les Cris signifie aussi un meilleur accès pour les non-autochtones. Cette fréquentation accrue par les chasseurs et pêcheurs non autochtones est une source d'inquiétude pour les Cris à cause de l'impact appréhendé sur la faune, mais aussi de la possibilité de vandalisme à leurs camps. Ces inquiétudes ne sont pas sans fondements car des impacts énormes sur la faune ont déjà été constatés suite à l'ouverture de routes nordiques telles que la route de la Baie James ou la Transtaïga.

L'étude d'impact sur le prolongement de la route 167 assure que « *des mesures d'atténuation seront mises en place pour gérer les effets négatifs associés à la possible surexploitation des ressources en bordure de la route.* », mais peu de détails concrets sont donnés. Il est impératif que des mesures soient prises afin de contrôler la fréquentation de cette route ou, à tout le moins, d'en minimiser l'impact environnemental. En voici quelques exemples :

- **L'installation d'une guérite** est une mesure proposée par les maîtres de trappe cris, à la fois comme mesure de contrôle des prélèvements fauniques et comme mesure pour assurer la sécurité des visiteurs. Selon le promoteur, il semble toutefois que ce soit impossible à mettre en place puisque la route sera une route publique. Cette affirmation est difficile à croire car un poste d'enregistrement similaire existe présentement au kilomètre 6 de la route de la Baie James, une route publique.
- **L'embauche d'agents de conservation de la faune** est une possibilité prévue à l'article 19.1 de la Paix des Braves :

10.19 Advenant que la population du Territoire s'accroît de façon importante au cours de la durée de la présente Entente, Québec formera et embauchera des agents additionnels de conservation de la faune afin d'assurer un contrôle adéquat des activités de chasse, de pêche et de trappage dans le Territoire.

- **La Société Weh-Sees-Indohoun** est une société conjointe Cris/Hydro-Québec créée pour assurer la gestion faunique sur le territoire du projet Eastmain-1-A-Sarcelle-Rupert. Une société similaire Cris/Québec sur le territoire de la route 167 pourrait très bien être envisagée afin d'assurer une meilleure gestion des activités non-autochtones, de renseigner les visiteurs sur les règles en usage et sur les coutumes cries, tout assurant la sécurité des usagers.

La SNAP recommande les actions suivantes afin de mieux encadrer les activités non autochtones sur le territoire de la route 167, en particulier les activités de prélèvement faunique :

- **Mise en place d'une guérite ou d'un poste d'accueil sur la route 167, possiblement au début du territoire du parc national;**
- **Embauche d'agents de conservation supplémentaires, tel que prévu dans la Paix des Braves;**
- **Mise en place d'une société conjointe Cris/Québec pour assurer la gestion faunique sur le territoire de la route 167.**

6. - Évaluation environnementale stratégique et ouverture du territoire

La prolongation de la route 167 vers le nord est l'une des composantes majeures du Plan Nord et elle est le premier jalon d'une ouverture graduelle du territoire nordique. Bien qu'aucun autre projet ne soit officiellement déposé par un promoteur, les idées ne manquent pas. On parle en effet d'une route reliant Radisson et Kuujjuarapik, d'une route reliant les monts Otish au lac Saint-Jean, d'une prolongation de la route 167 Nord jusqu'à la Transtaïga, d'une voie ferrée reliant Schefferville et Kuujjuaq, et même d'une autre voie ferrée reliant toutes les communautés côtières nordiques. Ce foisonnement d'idées et de projets ne doit pas mener à un développement anarchique du transport nordique et à une ouverture incontrôlée de territoires aujourd'hui isolés. Il est absolument essentiel de se doter d'une vision globale à long terme, entre autre pour ne pas commettre d'erreurs irréparables autant au niveau environnemental, social, qu'économique.

À cet égard, le Comité consultatif de l'environnement de la Baie James a élaboré une proposition d'évaluation environnementale stratégique (ÉES)¹² sur l'ensemble du territoire d'Eeyou Istchee. Cette ÉES permettrait d'élaborer une véritable vision régionale du transport et de l'accès au territoire. Elle permettrait aussi de mettre au point une planification territoriale plus en harmonie avec l'ensemble des communautés et plus respectueuse des réalités environnementales.

La SNAP fait sienne cette proposition d'ÉES sur les transports mise de l'avant par le Comité consultatif de l'environnement de la Baie James pour le territoire d'Eeyou Istchee et suggère d'en étendre le principe à l'ensemble du territoire du Plan Nord.

7. - Conclusion

Le prolongement de la route 167 vers le nord est une des composantes majeures de Plan Nord et ce prolongement est souhaité par de nombreux intervenants locaux. C'est le cas, entre autres, de membres de la communauté crie de Mistissini qui y voient des opportunités de développement local tout en facilitant l'accès à leurs territoires de chasse.

¹² Crowley, M., N. Risse et M. Paumier. 2010. *Ébauche de document de cadrage relatif à une évaluation environnementale stratégique du secteur des transports sur le territoire de la Baie-James*. Rapport présenté au Comité consultatif de l'environnement de la Baie-James. ÉNAP, Québec, 75 p. http://www.ccej-jbace.ca/francais/publications/documents/PlanNord-EEStransports-Rapportfinal-mai2010_000.pdf

Malgré l'acceptabilité sociale qui semble en bonne partie acquise au projet, celui-ci pose d'énormes défis environnementaux. Entre autres, la route proposée traversera sur une distance de plus de 64 km le projet de parc national Albanel-Témiscamie-Otish, un projet qui est en voie de devenir un des joyaux du réseau québécois de parcs nationaux. La route proposée traversera un territoire fréquenté par le caribou forestier et le dérangement à long terme qu'elle occasionnera pourrait mettre en péril sa survie locale. Finalement, l'ouverture de territoires auparavant inaccessibles pose de nombreux défis, entre autres par la fréquentation accrue de chasseurs et pêcheurs non autochtones et la pression qu'ils exerceront sur la faune.

La SNAP Québec espère que les préoccupations qu'elle exprime dans ce document seront prises en compte et serviront à mieux évaluer l'étude d'impact présentée par Transports Québec et les effets à long terme du prolongement vers le nord de la route 167. La SNAP Québec espère en outre que cette première consultation publique sur une route d'accès au territoire du Plan Nord stimulera une vaste réflexion sur les risques d'une ouverture anarchique des territoires nordiques. Seule une Évaluation environnementale stratégique portant spécifiquement sur les transports et l'accès au territoire permettrait de poser les balises qui empêcheront des erreurs irréparables d'être commises.