



SOCIÉTÉ DE
DÉVELOPPEMENT
CRIE



LA GRANDE ALLIANCE

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ - PHASES II & III – INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

NOTE TECHNIQUE 17

ÉVALUATION DU RENDEMENT

VERSION FINALE

DATE : LE 25 MARS 2024

PRÉPARÉ PAR :

Paul Wattez, Ph.D.
Anthropologue et Responsable des relations
avec les Autochtones (Québec)



SOMMAIRE EXÉCUTIF

Comme mentionné dans la note technique 3, l'approche innovante spécifique de La Grande Alliance impliquait des activités de mobilisation avec les utilisateurs du territoire préalablement à la phase d'avant-projet. Toutes les informations et contraintes humaines et environnementales recueillies dans le cadre du processus de mobilisation ont été prises en compte dans la conception des tracés d'infrastructure proposés afin de respecter, dans la mesure du possible, le territoire (voir le rapport 3) et de proposer ainsi des concepts techniques optimaux.

Cette note technique vise à documenter les impacts socio-environnementaux induits par chacune des composantes des infrastructures proposées par La Grande Alliance. Ces analyses donnent différents indicateurs pour éclairer le processus de décision du client. Ces indicateurs sont les suivants :

- Un résumé des impacts sur le territoire et documentation des discussions avec les utilisateurs cris du territoire afin de recueillir leurs commentaires sur les tracés techniques proposés;
- Un résumé des impacts environnementaux du tracé des infrastructures proposées sur le territoire, y compris les recommandations proposées;
- Un résumé des impacts archéologiques du tracé des infrastructures proposées sur le territoire, y compris les recommandations proposées;
- Un résumé des préoccupations de la préservation de la culture crie.

ROUTE 167 : RÉFECTION ET PROLONGEMENT JUSQU'À LA TRANSTAÏGA

Les utilisateurs sont généralement satisfaits de la route proposée, qui facilitera leur déplacement sur le territoire. Certains envisagent de construire des campements le long de la route proposée. La surexploitation des ressources qui accompagne l'ouverture du territoire reste une préoccupation. Les utilisateurs s'attendent à bénéficier de retombées économiques et à ce que l'environnement soit préservé autant que possible.

Le tracé préliminaire très sinueux reflète les efforts consacrés à l'évitement des nombreux lacs sur le territoire. La présence d'une réserve de biodiversité projetée et de deux réserves de territoire aux fins d'aire protégée sont d'autres éléments évités par le tracé conçu. Enfin, en raison de la présence de trois hardes de caribous forestiers, le tracé est situé dans la moitié ouest de la zone d'étude afin de minimiser l'impact sur cette espèce.

Six sites patrimoniaux sont répertoriés dans la ZE3, sur les territoires de chasse de Chisasibi. Ils se limitent à son extrémité nord-ouest, sur le lac Des Vœux, à 6 km au nord de la route Transtaïga. Ils remontent tous au 20^e siècle. Ce territoire a fait l'objet de très peu de recherches, d'où ce faible nombre de sites. Aucune zone d'intérêt patrimonial (ZIP) n'a été identifiée dans cette zone.

CHEMIN DE FER : RUPERT À LA GRANDE

Certains des utilisateurs interrogés ont suggéré des variantes mineures ou majeures au tracé proposé. Certains souhaitent être mieux informés des impacts potentiels et s'inquiétaient pour la faune, l'eau, les activités de récolte et leur santé. Ils seraient plus enclins à soutenir le projet s'il présentait des avantages tangibles. D'autres sont défavorables à l'infrastructure proposée.

Pour minimiser les impacts sur le territoire (en évitant autant que possible les grandes rivières, les frayères, les milieux humides abondants, les nombreuses zones protégées, ainsi que les hardes de caribous (forestiers au sud et migrants au nord), il était impératif que le tracé du chemin de fer proposé soit aussi proche que possible de la route Billy-Diamond (RBD). Comme indiqué dans la note technique 12, cette exigence a été respectée sur la plus grande partie de la longueur totale (70 %). Les 30 % restants, qui ne sont pas à moins de 100 mètres de la RBD, sont attribuables aux critères de conception du chemin de fer, qui ne lui permettent pas de suivre les courbes de la route.

NOTE TECHNIQUE 17 – ÉVALUATION DU RENDEMENT

Le corridor ferroviaire proposé dans le cadre de la phase II de La Grande Alliance comporte 35 sites patrimoniaux, dont 28 ont une valeur modérée à élevée. Tous les sites sont affiliés aux Cris et à leurs ancêtres. Ils sont situés sur les territoires de chasse de Wemindji, à l'exception de trois sites appartenant aux territoires d'Eastmain, de Waskaganish et de Nemaska. Quatre zones d'intérêt patrimonial (ZIP) de petite superficie ont été définies. Toutes sont associées aux territoires de chasse de Wemindji.

PROLONGEMENT DE LA ROUTE ET DU CHEMIN DE FER : LA GRANDE À WHAPMAGOOSTUI/KUUJJUARAPIK

À Whapmagoostui, les utilisateurs des terrains de trappage rencontrés sont en faveur du projet, bien que certaines inquiétudes aient été soulevées. À Chisasibi, des objections ont été exprimées et des variantes ont été proposées.

Une des particularités de cette zone d'étude est la présence de plusieurs lacs très allongés, ce qui implique un tracé routier projeté relativement sinueux. De plus, en raison du grand nombre de milieux humides, les empiètements sont inévitables. Les zones protégées sont évitées. Seuls les caribous migrateurs, moins vulnérables au projet que les caribous forestiers, fréquentent la zone d'étude. Cependant, des inquiétudes ont été soulevées quant à la perturbation des voies de migration des espèces migratrices par les infrastructures.

Le corridor du tracé proposé pour le prolongement du chemin de fer et de la route est riche en patrimoine, avec 102 sites dont 87 ont une valeur patrimoniale modérée à élevée. Tous les sites témoignent de l'occupation du territoire par les autochtones, notamment les Inuits, les Paléoinuits, les Cris et leurs ancêtres. De nombreux sites n'ont fait l'objet que de fouilles superficielles, de sorte que leur appartenance culturelle exacte reste incertaine. Soixante-six sont situés sur les territoires de chasse de Whapmagoostui et 36 sur ceux de Chisasibi. Six zones d'intérêt patrimonial (ZIP) ont été définies dans la ZE2. CHI01 est la seule ZIP située sur le territoire de Chisasibi, avec deux sites paléohistoriques voisins (0,1 km²). Les cinq autres se trouvent sur le territoire de Whapmagoostui.

D'un point de vue général, la zone d'étude est très intéressante du point de vue de l'occupation autochtone, les Cris et leurs ancêtres ayant occupé toute la zone d'étude, et les Inuits et les Paléoinuits, son extrémité nord. Les vestiges de leur présence se concentrent le long des principaux cours d'eau et lacs, et à proximité des voies de déplacement et des ressources susceptibles de soutenir leur mode de vie comme le gibier, le poisson, les plantes, les minéraux et les pierres.

PORT À WHAPMAGOOSTUI/KUUJJUARAPIK

L'option privilégiée pour le port a été définie à la suite d'entretiens avec les utilisateurs du territoire, qui ont généralement estimé que les options les plus septentrionales étaient les plus appropriées, bien que la chasse à l'oie et d'autres activités de récolte soient pratiquées au printemps et à l'automne. Des activités de mobilisation supplémentaires avec les Cris et les Inuits permettraient de mieux définir les activités de récolte et les particularités de ce secteur.

Selon les informations disponibles, le site sélectionné se trouve à l'extérieur des zones importantes, en particulier des zones pour les bélugas, les ours blancs et les oiseaux migrateurs. Aucune zone de conservation ou de protection n'est située à proximité. Malgré la présence de certains éléments naturels de valeur, le site sélectionné semble offrir plusieurs avantages d'un point de vue technique et environnemental.

Les données disponibles concernant un éventuel patrimoine maritime sont peu nombreuses. Étant donné qu'on peut s'attendre à trouver des sites de patrimoine maritime près des zones plus achalandées où deux postes de traite importants ont été établis et où des groupes humains se sont rassemblés, les estuaires de la Grande rivière de la Baleine et de la Petite rivière de la Baleine sont des zones à fort potentiel. Une attention particulière à la documentation d'un éventuel patrimoine sous-marin et maritime devrait donc y être apportée si l'aménagement du port proposé est jugé intéressant par les communautés.

NOTE TECHNIQUE 17 – ÉVALUATION DU RENDEMENT

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Si les infrastructures proposées (en totalité ou séparément) sont jugées valables par les communautés, il serait important de :

- 1 Mobiliser les Inuits pour consulter les parties prenantes et étudier la documentation existante les concernant;
- 2 Maintenir une équipe de liaison crie composée des CIO de chaque communauté crie et d'un agent de liaison crie au sein de l'équipe de consultation, ainsi que d'autres associés cris locaux. Ainsi, les activités de mobilisation des Cris sont menées par des Cris, ce qui signifie que les entretiens sont menés en crie et traduits en anglais à l'anthropologue du consultant dans un deuxième temps, pour la prise de notes;
- 3 Privilégier, dans la mesure du possible, l'appropriation des infrastructures proposées (construction et exploitation) par les Cris, et dans une moindre mesure les autres Premières Nations et les Inuit;
- 4 Réaliser une évaluation de l'impact sur la santé (EIS) pour déterminer les mesures d'atténuation et d'amélioration spécifiques à la santé des communautés avec une analyse différenciée selon les sexes dans une approche intersectionnelle (ADS+) pour comprendre l'impact différencié sur différents groupes tels que les jeunes, les femmes, les chasseurs-trappeurs, les travailleurs, etc.;
- 5 Poursuivre le dialogue avec les utilisateurs cris du territoire et les intervenants cris et jamésiens afin de définir des mesures d'atténuation détaillées et localisées qui pourraient être mises en œuvre pour protéger le plus possible l'intégrité des zones de récolte et des zones très sensibles (ZTS) ou pour atténuer les impacts sur le territoire;
- 6 Des études environnementales supplémentaires sont nécessaires pour :
 - a Confirmer la présence d'aires d'hivernage pour le caribou forestier;
 - b Identifier plus précisément l'emplacement des milieux humides pour les infrastructures de préfaisabilité;
- 7 Il est recommandé de consulter les autorités responsables (MELCC) afin de clarifier leurs exigences en matière de compensation pour la perte de milieux humides dans le contexte où le régime de compensation pour la perte de milieux humides et hydriques ne s'applique pas au territoire de la Baie-James en vertu du *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*;
- 8 Quant aux aires protégées, des discussions seront recommandées à court terme avec les autorités gouvernementales pour s'assurer que les différentes composantes des infrastructures proposées sont compatibles avec les aires protégées proposées;
- 9 Le changement de catégorie de terres (de II à III) dû à la présence d'infrastructures de transport doit être pris en compte;
- 10 D'autres études archéologiques et relevés de terrain sont nécessaires, étant donné que l'étendue des recherches est inégale sur ce vaste territoire. Les études restent donc insuffisantes pour définir avec précision les limites des zones sensibles et des données plus précises pourraient permettre de formuler des recommandations plus spécifiques;
- 11 Port :
 - a Si la construction du port proposé est jugée pertinente par les communautés, il conviendra d'accorder une attention particulière à la documentation de l'éventuel patrimoine sous-marin et maritime dans les estuaires de la Grande rivière de la Baleine et de la Petite rivière de la Baleine;
 - b La majorité des informations disponibles datant de plus de 20 ans, des études environnementales supplémentaires sur le terrain seront nécessaires pour confirmer que l'emplacement proposé est un habitat important, par exemple pour la reproduction du capelan (un élément sensible), ou que l'infrastructure proposée n'entraîne pas de changements significatifs dans un habitat valorisé situé à proximité, tel que les herbiers marins, les tourbières littorales, les espèces de flore ou l'habitat côtier.

AUTRES CONSIDÉRATIONS - PRÉSERVATION DE LA CULTURE CRIE

Comme le territoire, la culture et le savoir traditionnel crie sont intrinsèquement liés, ce sujet, qui représente une préoccupation majeure pour les Cris, a été fréquemment abordé lors de la mobilisation des communautés dans le cadre des études de La Grande Alliance. Une mobilisation spécifique sur ce sujet, impliquant la participation d'experts cris, est recommandée afin d'identifier les bons moyens de préservation de la culture crie.

NOTE TECHNIQUE 17 – ÉVALUATION DU RENDEMENT

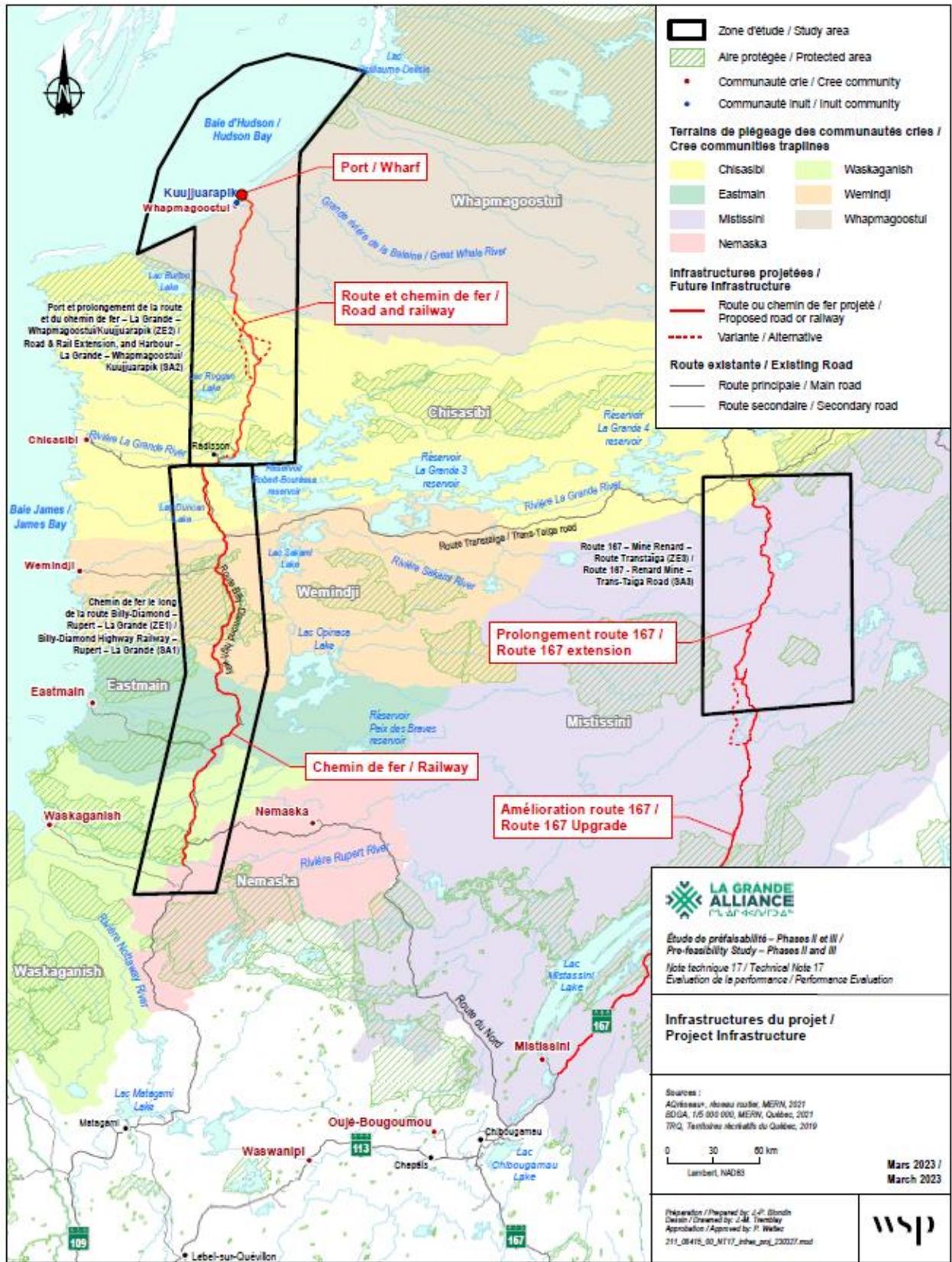


Figure Carte des infrastructures proposées dans le cadre des phases II et III de La Grande Alliance

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	1
2	CONTRAINTES DES TRACÉS ET RECOMMANDATIONS FORMULÉES PAR LES UTILISATEURS DU TERRITOIRE	3
2.1	Route 167 : réfection et prolongement jusqu'à la Transtaïga	3
2.2	Chemin de fer : Rupert à La Grande	7
2.3	Prolongement de la Route et du chemin de fer : La Grande à Whapmagoostui/Kuujjuarapik	14
2.4	Port à Whapmagoostui/Kuujjuarapik	22
3	CONTRAINTES & RECOMMANDATIONS LIÉES AU MILIEU NATUREL	26
3.1	Mise en contexte	26
3.2	Prise en compte des considérations indentifiées à l'étape de la préfaisabilité	26
3.3	Recommandations environnementales	30
4	CONTRAINTES ET RECOMMANDATIONS LIÉES AUX SITES ARCHÉOLOGIQUES	32
4.1	Mise en contexte	32
4.2	Sites et zones d'intérêt patrimonial	32
4.3	RecommandationS D'ordre archéologique	35
5	RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS	38
6	CONSIDÉRATIONS SUPPLÉMENTAIRES : PRÉSERVATION DE LA CULTURE CRIE	41
6.1	Définition et exemples	41
6.2	Préservation de la culture en Eeyou Istchee.....	42
6.3	Préservation de la culture crie selon les participants aux entrevues	42
6.4	Recommandations pour la préservation de la culture...	43

TABLE DES MATIÈRES

TABLEAUX

Tableau 5-1	Mesures d'atténuation potentielles	39
-------------	--	----

FIGURE

Figure 1-1	Carte des infrastructures proposées dans le cadre des phases II et III de La Grande Alliance	2
Figure 2-1	Route : Réfection et prolongement de la route 167 jusqu'à la Transtaïga	4
Figure 2-2	Chemin de fer : Rupert à La Grande	8
Figure 2-3	Route : La Grande à Whapmagoostui/Kuujjuarapik	15
Figure 2-4	Prolongement du chemin de fer : La Grande à Whapmagoostui/Kuujjuarapik	16
Figure-2-5	Zones d'étude A, B, C et D sur la côte de Whapmagoostui/Kuujjuarapik	23

1 INTRODUCTION

Comme mentionné dans la note technique 3, l'approche innovante spécifique de La Grande Alliance impliquait des activités de mobilisation auprès des utilisateurs du territoire préalablement à la phase d'avant-projet. Toutes les informations et contraintes humaines et environnementales recueillies dans le cadre du processus de mobilisation ont été prises en compte dans la conception des tracés d'infrastructure proposés afin de respecter, dans la mesure du possible, le territoire (voir le rapport 3) et de proposer ainsi des concepts techniques optimaux. La figure 1-1 présente les tracés conceptuels.

Cette note technique vise à documenter les impacts socio-environnementaux induits par chacune des composantes des infrastructures proposées par La Grande Alliance. Ces analyses donnent différents indicateurs pour éclairer le processus de décision du client. Ces indicateurs sont les suivants :

- Un résumé des impacts sur le territoire et documentation des discussions tenues avec les utilisateurs cris du territoire afin de recueillir leurs commentaires sur les tracés techniques proposés;
- Un résumé des impacts environnementaux du tracé des infrastructures proposées sur le territoire, y compris les recommandations proposées;
- Un résumé des impacts archéologiques du tracé des infrastructures proposées sur le territoire, y compris les recommandations proposées;
- Un résumé des préoccupations de la préservation de la culture crie.

NOTE TECHNIQUE 17 – ÉVALUATION DU RENDEMENT

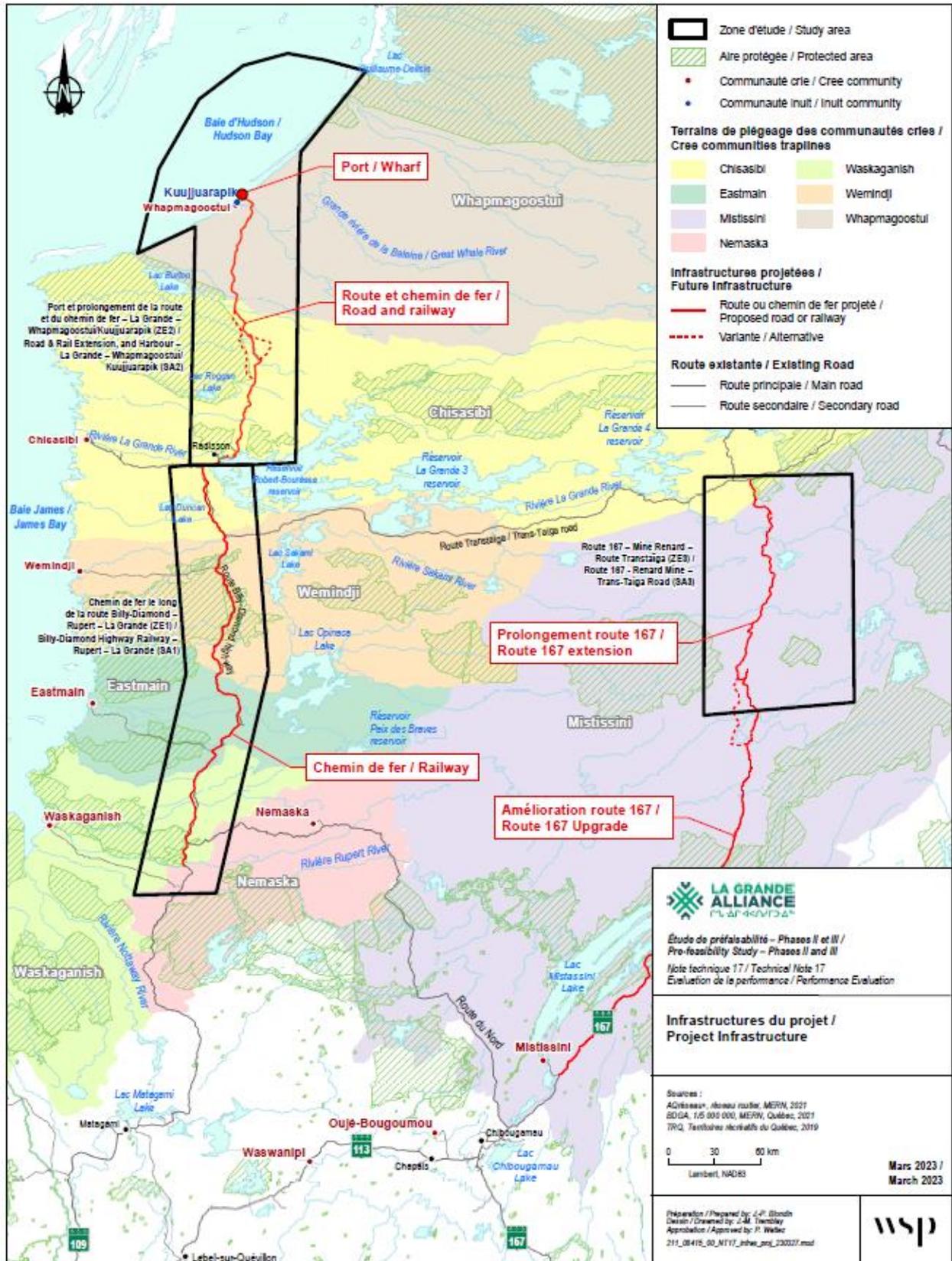


Figure 1-1 Carte des infrastructures proposées dans le cadre des phases II et III de La Grande Alliance

2 CONTRAINTES DES TRACÉS ET RECOMMANDATIONS FORMULÉES PAR LES UTILISATEURS DU TERRITOIRE

Les informations présentées dans cette section proviennent principalement du processus de validation des données sur l'utilisation du territoire recueillies lors de la première série d'entrevues avec les utilisateurs du territoire. Les utilisateurs, qui ont été interrogés une deuxième fois lors des entrevues de validation, ont fait part de leurs préoccupations et de leurs recommandations concernant spécifiquement les tracés proposés (voir le rapport 3). Les préoccupations générales et les informations relatives aux terrains de trappage sont présentées dans la note technique 3.

Lors des entrevues de validation, on a encouragé les utilisateurs du territoire à affiner davantage les ZTS afin d'évaluer clairement le niveau d'impact que les utilisateurs pouvaient ressentir ou tolérer. Pour valider et compléter, le cas échéant, les données recueillies lors du premier entretien, des séances de validation ont été organisées par l'intermédiaire des CIO. Lors de ce processus de validation, on a proposé un tracé accompagné de quelques variantes afin de clarifier certaines données ou possibilités. Il convient de noter que ces variantes ont été conçues en tenant compte des données relatives à l'utilisation du territoire disponibles au moment de leur conception.

Les informations suivantes devraient être prises en considération lors des prochaines étapes afin d'optimiser les tracés préliminaires et, le cas échéant, d'identifier et d'inclure des mesures d'atténuation. L'étude d'impact environnemental et social nécessitera d'autres rondes d'entrevues avec les utilisateurs du territoire et leur participation à l'élaboration de mesures de compensation ou d'autres types de mesures, si nécessaire (par exemple, des mesures de prévention, d'amélioration ou d'atténuation).

2.1 ROUTE 167 : RÉFECTION ET PROLONGEMENT JUSQU'À LA TRANSTAÏGA

Veillez vous référer à la figure 2-1 pour le tracé proposé et l'identification des terrains de trappage.

NOTE TECHNIQUE 17 – ÉVALUATION DU RENDEMENT

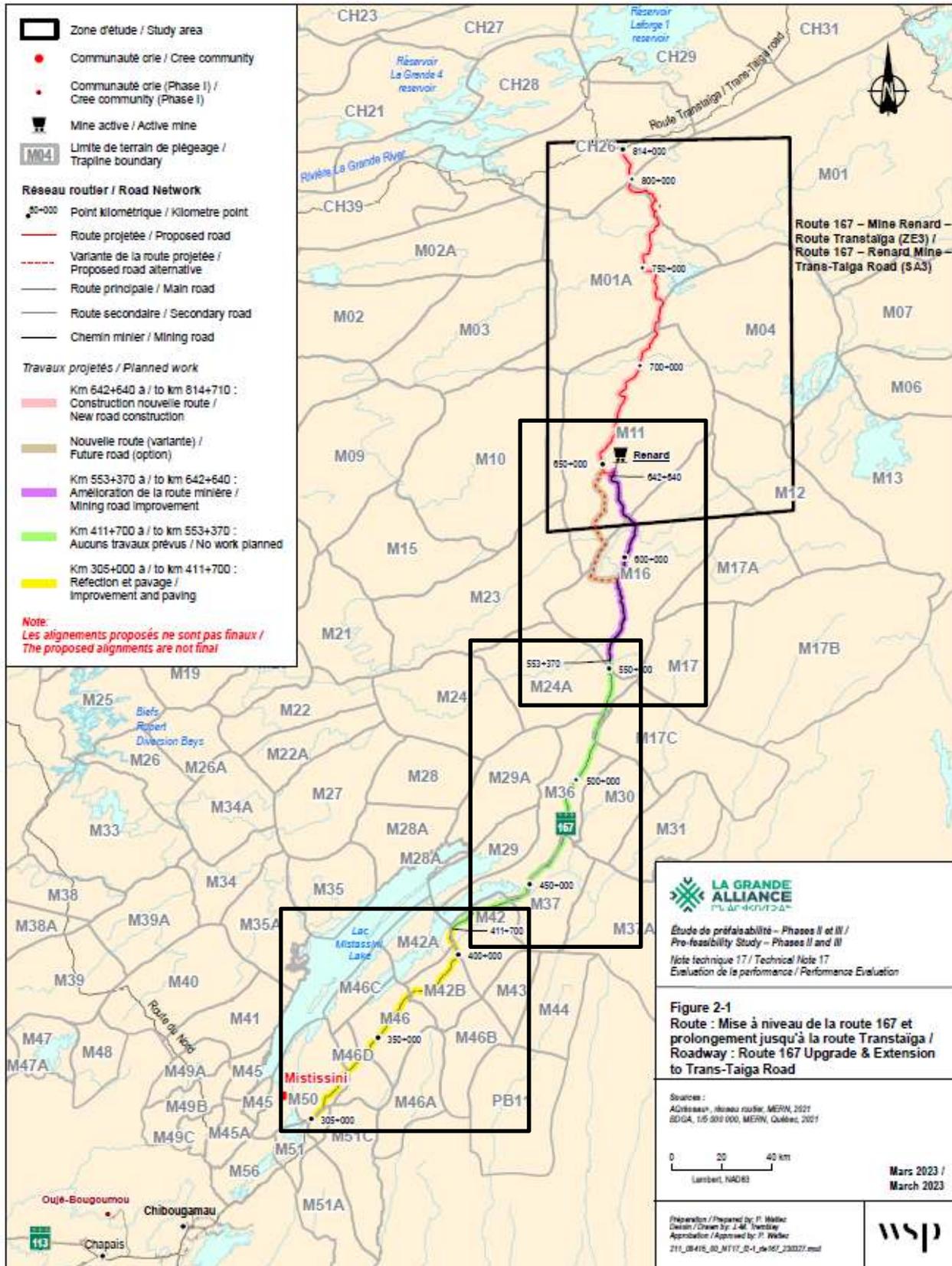


Figure 2-1 Route : Réfection et prolongement de la route 167 jusqu'à la Transtaiga

2.1.1 CONSIDÉRATION GÉNÉRALES

Les usagers sont pour la plupart satisfaits du tracé proposé, qui leur facilitera l'accès au territoire. Certains d'entre eux envisagent de construire des camps à proximité de la route. Toutefois, ils souhaiteraient que des contrôles d'accès soient mis en place afin d'éviter la surexploitation des ressources. Les utilisateurs espèrent bénéficier d'emplois ou d'autres opportunités économiques lorsque la route sera construite. Ils s'attendent également à ce que l'environnement soit préservé autant que possible pendant la construction de l'infrastructure proposée.

2.1.2 RÉSUMÉ DES ENTRETIENS DANS LE SECTEUR DE MISTISSINI

M01

Les utilisateurs privilégient la variante du tracé de la route 167 la plus à l'est et qui passe sur une plus longue distance sur le terrain de trappage, car ils voudraient pouvoir se construire des camps faciles d'accès sur leur propre terrain de trappage plutôt que d'avoir à demander la permission d'occuper des camps le long de la Transtaïga.

M01A

Le maître de trappage est très satisfait du tracé proposé qui évite leurs zones valorisées tout en leur offrant un accès plus facile à leur terrain. Il n'a pas de préférence entre les deux variantes proposées à proximité de son terrain et trouve le tracé sécuritaire.

Les utilisateurs perçoivent le prolongement de la route de manière positive, parce qu'elle permettrait de réduire la durée de voyage (16 h actuellement) et profiterait également aux plus jeunes. Ils suggèrent d'installer des panneaux le long de la route, aux limites du terrain, pour indiquer quel terrain de trappage est traversé afin d'éviter le braconnage.

M02A

Le terrain M02A se situe hors de la zone d'étude, mais le maître de trappage estime que la route peut être un atout si elle lui facilite l'accès à son camp qu'il rejoint actuellement à partir de la route Transtaïga.

M03

Le couloir à l'étude touche à une petite partie du terrain qui est fréquenté pour des activités de chasse (caribou migrateur, ours, orignal) et de pêche. Le tracé suggéré se trouve à près de 35 km de celles-ci.

Les maîtres de trappage indiquent que la prolongation de la route leur permettrait d'accéder plus facilement à leur terrain de trappage et que cela pourrait également favoriser la présence des jeunes sur le territoire. Ils pourraient aussi réinvestir certaines parties du terrain qui n'ont pas été fréquentées depuis 20 ans. Un des maîtres de trappage y voit des opportunités de développement telle la gestion d'une pourvoirie. Ainsi, ils sont en faveur du projet de prolongation de la route. Ils indiquent être pour le partage des ressources alimentaires du territoire avec ceux qui s'en nourrissent, mais souhaitent qu'un accès à leur terrain soit construit avec des barrières qui permettraient d'avoir un meilleur contrôle des activités non autochtones sur le terrain, notamment lors des travaux de construction.

M04

Les utilisateurs indiquent que le prolongement de la route leur permettrait de se rendre plus souvent sur leur terrain de trappage ainsi qu'à différentes périodes de l'année. Le déplacement serait moins onéreux et les aînées pourraient également s'y rendre plus facilement. Grâce à cet accès, ils pourraient aussi mieux surveiller leurs camps qui subissent parfois des vols. Ils indiquent que des chasseurs non autochtones arrivent en motoneige ou par avion à partir de Schefferville, de Manicouagan et du lac Saint-Jean.

Les utilisateurs comptent bénéficier des opportunités économiques (emplois) de la construction de la route si elle traverse leur terrain.

M06

Le terrain M06 est hors de la zone d'étude. Bien que les utilisateurs rencontrés approuvent le prolongement de la route, ils ont émis certaines craintes en lien à l'ouverture du territoire et à la présence croissante des non-autochtones. Ils souhaitent qu'un chemin d'accès se rende sur leur terrain à partir de la future route, mais des barrières devraient en contrôler ou empêcher l'accès aux visiteurs non désirés. Ils craignent l'appropriation territoriale par les non-autochtones et la revendication du territoire par les Innus.

M07

Le terrain M07 se trouve hors de la zone d'étude, mais selon les principaux utilisateurs, le terrain est peu fréquenté en raison des coûts élevés pour le rejoindre, puisqu'il est difficilement accessible (soit 4 h de motoneige à partir de la route de la mine Stornoway ou 4000 \$ par avion). Le prolongement de la route pourrait leur en faciliter l'accès. Ils souhaitent également qu'un accès secondaire se rende à leur terrain de trappage; cela inciterait les membres des familles concernées à fréquenter le territoire.

M10

Le prolongement de la route pourrait permettre un meilleur accès à la section nord-est du terrain de trappage. Cependant, cela peut engendrer de la pollution (poussière, déversements toxiques) dans les plans d'eau qui s'écoulent sur leur terrain. Les utilisateurs sont déjà préoccupés par la pollution en provenance de la mine Stornoway et de la route existante.

M11

La construction d'un camp à près de 5 km à l'est du tracé est envisagée par les utilisateurs, sur le site valorisé d'un ancien campement.

Le tracé proposé :

- traverse sur plusieurs kilomètres des habitats pour l'original et une grande aire de trappage;
- traverse un sentier de motoneige et une route de navigation historique et valorisée;
- longe deux grandes ZTS à protéger pour la pêche.

Les utilisateurs notent différents impacts de la construction de la route sur leur terrain. Ils trouvent des avantages reliés à l'ouverture du territoire et à l'accessibilité, mais également des aspects négatifs, comme l'augmentation de vols de matériel dans les camps. Ils indiquent aussi que la population de truite mouchetée a diminué dans les plans d'eau à proximité de la route de la mine en raison de la vibration que la circulation occasionne. Le prolongement de la route pourrait donc avoir un impact sur la pêche qui se pratique à proximité du tracé. Davantage de poussière et de sable affecteraient également les activités de chasse et de trappage. Les utilisateurs sont également préoccupés par la contamination du sol liée aux gaz d'échappement, au forage et au dynamitage (sous l'action de la pluie (ruissellement)). Le prolongement de la route pourrait, de plus, avoir un impact sur le cycle de migration des caribous. Toutefois, les utilisateurs sont en faveur du prolongement de la route et ont proposé un tracé qui a été pris en considération dans l'élaboration du tracé.

M12

Les utilisateurs rencontrés estiment que la route n'aura pas d'impact sur leur utilisation du territoire puisqu'elle ne passera pas sur leur terrain de trappage qui est situé au sud-est de la zone d'étude.

M13

Les utilisateurs rencontrés ne sont pas préoccupés par le prolongement de la route qui est loin de leur terrain. Leurs préoccupations concernent plutôt le développement minier et la pollution de l'eau qui peut en résulter.

M16

Les utilisateurs ne s'attendent pas à ce que le tracé passe sur leur terrain de trappage (la variante sud qui passait sur M16 a été écartée), mais ils sont en faveur des infrastructures proposées pour la création d'emplois et d'opportunités économiques. Ils s'attendent à ce que tout problème de contamination causé par les infrastructures proposées soit traité rapidement. Ils soulignent que des zones propices au caribou forestier sont présentes dans la zone d'étude et à proximité de l'option sud du tracé.

M23

La route 167 passe à environ 12 kilomètres à l'est du terrain, au plus près. Les utilisateurs accèdent à leur terrain par motoneige à partir de la route 167 ou par les airs (avion ou hélicoptère). La présence de la route vers la mine n'a pas engendré une présence accrue d'utilisateurs non autochtones sur leur terrain. Ils rappellent toutefois que les activités des travailleurs peuvent effrayer la faune.

FG26/CH26

Le maître de trappage est satisfait du tracé proposé qui évite ses aires d'activité valorisées dans la partie sud du terrain. Il comprend aussi l'avantage que cette route représente pour les utilisateurs du territoire de Mistissini pour accéder à leurs terrains de trappage. Il croit également que cela diminuerait la pression sur son terrain où plusieurs utilisateurs de Mistissini lui demandent la permission de se construire un camp le long de la Transtaïga, comme point de départ pour accéder à leur terrain en motoneige.

Le maître de trappage du terrain voisin qui est aussi un utilisateur principal du terrain FG26/CH26 a toutefois émis des réserves quant au point de jonction de la route proposée et de la Transtaïga, puisque la route arriverait à proximité de son camp de chasse à l'oie familial. Il craint que la circulation générée par la route ne dérange leur chasse à l'oie et n'augmente le risque de vols dans leurs camps. Il propose donc un nouvel alignement qui ferait arriver la route proposée à la jonction de la Transtaïga et du chemin Laforge-1.

2.1.3 TITRES ET SERVITUDES

Le tracé projeté ne traverse aucune terre de catégorie IA, IB et II. La partie nord du tracé projeté borde, sur près de 25 km, une réserve de territoire aux fins d'aire protégée, nommée Aawitakuch. Le tracé projeté traverse plusieurs claims miniers détenus par trois sociétés, dont une touchant uniquement une variante du tracé routier (voir la note technique 3).

2.2 CHEMIN DE FER : RUPERT À LA GRANDE

Veillez vous référer à la figure 2-2 pour le tracé proposé et l'identification des terrains de trappage.

NOTE TECHNIQUE 17 – ÉVALUATION DU RENDEMENT

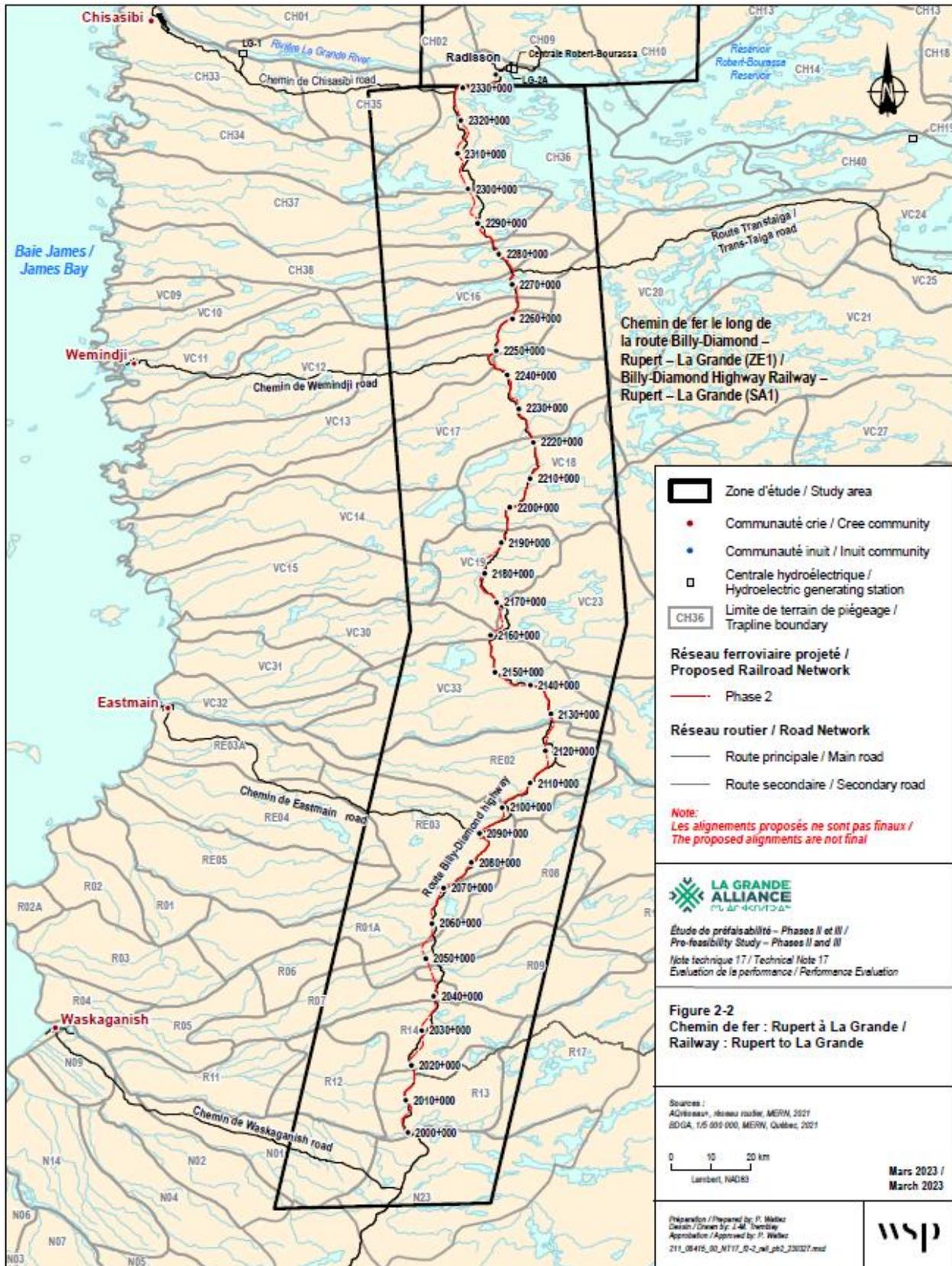


Figure 2-2 Chemin de fer : Rupert à La Grande

2.2.1 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Quatre utilisateurs de terrains de trappage rencontrés (sur 25 au total) se sont opposés au tracé proposé, même si l'un d'entre eux n'estimait pas que le tracé affectait directement son terrain de trappage, et six autres ont proposé des mesures d'optimisation et des révisions (R01A, R09, R13, R14, RE02, RE03, VC33, VC17, VC03/CH35, VC04/CH36). Trois maîtres de trappe ont signalé que le sol n'était pas assez stable pour supporter le chemin de fer ou l'une de ses variantes (VC16, VC23, VC04/CH36).

Certains expriment le besoin de disposer de plus d'informations pour mieux évaluer les impacts potentiels, d'autres ne s'opposent pas à l'infrastructure proposée, bien qu'ils expriment des inquiétudes pour la faune, l'eau, leurs activités de récolte et leur santé. Ils seraient plus enclins à être en faveur de l'infrastructure proposée si elle présentait des avantages tangibles (réduction du coût du transport de marchandises et train de passagers).

Les utilisateurs de trois terrains de trappage (VC14, VC23, VC02/CH34) ont indiqué qu'une route longeant la côte serait mieux à même de desservir les communautés.

2.2.2 RÉSUMÉ DES ENTRETIENS DANS LE SECTEUR DE WASKAGANISH

R01A

Le maître de trappage indique que le chemin de fer devrait être le plus près possible de la route afin d'éviter au mieux les impacts, notamment sur les aires d'alimentation des orignaux. Toutefois, pour éviter tout impact sur une importante zone de trappage de castors, le tracé proposé devrait être éloigné de la route à cet endroit.

R06

Le maître de trappage estime que les Cris et les animaux s'adapteront au chemin de fer après une période de changements et d'impacts. Il n'est pas particulièrement préoccupé par l'infrastructure proposée.

R07

Le maître de trappage n'a pas une idée claire des impacts que le chemin de fer pourrait engendrer, mais il estime que les Cris s'adapteront, comme ils se sont adaptés à la construction de la route de Waskaganish et ses impacts. Il indique que les animaux doivent pouvoir traverser les rails de façon sécuritaire, au moins à l'aide de corridors.

Il évalue aussi que le train devrait passer à 1 km du camp de ses parents qui se trouve le long du tracé proposé, puisqu'ils y vivent à temps plein.

R08

Le maître de trappage est satisfait du tracé proposé, bien que celui-ci :

- traverse une aire de repos d'oiseaux migrateurs;
- passe à un kilomètre d'une aire de passage potentiel de caribou forestier (aucune trace n'y a été vue depuis le feu de forêt il y a 10 ans);
- passe à près de 3,5 km d'une zone où le réseau hydrographique sous-terrain coule vers l'est (ligne de partage des eaux) et a été défini comme zone sensible à protéger.

R09

Le maître de trappage a proposé une modification de tracé afin de passer plus loin de son aire de chasse à l'oie. Il indique que le tracé qu'il propose et qui passe un peu plus à l'ouest de la route Billy-Diamond, traverserait la rivière Pontax à un endroit plus approprié, car au sol plus solide, et que cette proposition éviterait également de traverser une carrière qui risque fort d'être convertie en étang de chasse à l'oie dans le futur.

R12

Les camps et les zones d'activités de récolte principales se trouvent le long de la rivière Rupert, et au nord du terrain (joignable en motoneige à partir de la route Billy-Diamond). Le tracé proposé est situé à près d'une dizaine de kilomètres de ces zones d'activités de récolte principales, bien que des activités de récolte puissent s'en approcher davantage (jusqu'à 4 km).

Le maître de trappage estime que le train pourrait être utile s'il offrait un service pour les passagers, ce qui pourrait réduire les coûts des déplacements.

R13

Le tracé proposé passe directement sur une source d'eau potable hautement valorisée, utilisée à la fois par les gens de Waskaganish et de Nemaska. Le maître de trappage juge également que le tracé passe trop près d'un site de chasse à l'oie. Il estime qu'une distance raisonnable serait d'un minimum de 2 kilomètres. C'est pourquoi il a proposé une modification du tracé qui éviterait la source d'eau potable ainsi que son aire de chasse à l'oie. Il affirme toutefois que s'il était impossible de modifier le tracé pour éviter qu'il ne traverse le chemin d'accès, le site de chasse à l'oie pourrait être déplacé en aménageant un nouveau dans le cadre de mesures d'atténuation. Il considère également comme une source de danger les endroits où le tracé croise un chemin d'accès; outre ce chemin d'accès très fréquenté menant à un étang de chasse à l'oie, le tracé actuel traverse la route du Nord, ce qui est problématique. Le maître de trappage considère que le tracé devrait passer à l'ouest de la route Billy-Diamond dans cette zone.

R14

Selon les utilisateurs rencontrés, il serait moins dérangeant que le tracé emprunte des zones ayant subi des feux de forêt, soit à l'ouest de la route et du lac Nistam Esachistuwach qui est considéré comme une aire à protéger. Bien que cette proposition de tracé puisse rencontrer des obstacles (montagnes, rivières, courants, marais), ce secteur est moins valorisé par les utilisateurs, et le maître de trappage affirme qu'il est également moins montagneux que le secteur est. Le tracé proposé empiète sur l'aire valorisée qui englobe la section à l'est de la route Billy-Diamond et passe beaucoup trop près du lac où se trouve un des camps principaux. Le maître de trappage juge que le tracé devrait être déplacé d'au moins 500 mètres vers l'est à cet endroit. Le tracé passe également à proximité d'une autre aire valorisée, à l'ouest de la route cette fois, mais la distance du lac principal de cette aire est jugée adéquate. Il traverse également deux anciens sentiers d'hiver et passe à proximité de trois campements situés le long de la route. Le maître de trappage propose donc de modifier le tracé afin qu'il passe à l'ouest de la route et qu'il évite ainsi leurs principales zones d'activité.

2.2.3 RÉSUMÉ DES ENTRETIENS DANS LE SECTEUR EASTMAIN

RE02

Sur le terrain RE02, le tracé croise ou longe plusieurs aires d'activités et aires valorisées et passe à proximité de leur campement principal situé au km 371,5 à l'est de la route Billy-Diamond. Ils craignent donc d'être dérangés par le bruit du train lorsqu'ils sont à leur camp. En longeant la route, le tracé traverse notamment les aires d'activités principales des utilisateurs (chasse à l'oie, trappage, pêche et cueillette de baies) et une piste de motoneige. La préservation des ruisseaux est très importante, particulièrement pour les castors, notamment le bras reliant les lacs Nistam Siyachistawach et le lac où se trouve leur camp et qui coule sous la route Billy-Diamond au nord du km 372. Le tracé passe par ailleurs au-dessus d'une frayère à esturgeon, zone très sensible, qui a une grande importance pour la famille et les utilisateurs qui pêchent sur la rivière Eastmain. Pour toutes ces raisons, les utilisateurs du terrain RE02 préféreraient que le chemin de fer évite complètement de passer sur leur terrain et passe plutôt à l'est de celui-ci.

RE03

Le maître de trappage aimerait éviter de traverser les rails pour se rendre sur son terrain à partir de la route Billy-Diamond; il indique donc que la voie ferrée devrait passer à l'est de cette route. De fait, il préférerait qu'une deuxième route soit construite en parallèle à la route Billy-Diamond, pour les camions uniquement, plutôt qu'une voie ferrée.

À l'heure actuelle, le tracé est prévu à l'ouest de la route Billy-Diamond (voir note technique 12). Il longe les aires d'activités qui se tiennent de part et d'autre de la route (trappage du castor).

VC30

Ce terrain est traversé par une petite section du tracé, soit environ 2,5 km. Ce secteur est utilisé depuis quelques années par un utilisateur du terrain VC23 de Wemindji qui y détient un campement dans un banc d'emprunt avec deux cabines. Le tracé proposé passe à un kilomètre du campement existant et traverse l'aire prévue pour les activités futures du maître de trappage qui prévoit se construire un camp sur un site situé à environ 600 m du tracé proposé. Il est difficile pour les utilisateurs rencontrés d'avoir une idée claire des impacts sans avoir davantage d'information sur l'infrastructure proposée.

VC33

Les utilisateurs s'inquiètent des impacts liés à la construction et l'exploitation du chemin de fer, mais ils estiment que les impacts sur la faune, le territoire et les activités pourraient être moins importants si le tracé passait à l'est du terrain plutôt qu'à l'ouest, à au moins 2 km de la route Billy-Diamond. Leur préoccupation à l'idée d'un chemin de fer qui passerait trop près de la route est liée à la possibilité de voir des gens descendre du train et braconner sur leur terrain ou de voler dans leurs camps. De plus, il y a moins de relief (montagnes et collines) du côté est de la route et donc moins de dynamitage requis. Ils craignent que les explosions liées aux travaux n'entraînent beaucoup d'impacts sur la faune et les ruisseaux. Le tracé proposé traverse plusieurs ruisseaux où se trouvent des huttes de castors. Il traverse également les rivières Opinaca et Eastmain, à protéger, sur lesquels les utilisateurs pêchent et chasse notamment l'orignal et l'ours.

Les utilisateurs ont proposé une variante qui passerait en dehors du terrain de trappage, à l'est de la route, et qui traverserait la rivière Opinaca à un point très étroit. Ils disent aussi qu'il n'y a pas de place pour un deuxième pont à l'actuel point de traversée de cette rivière.

2.2.4 RÉSUMÉ DES ENTRETIENS DANS LE SECTEUR DE WEMINDJI

VC12

Sur la section qui touche au terrain de trappage, le tracé proposé est situé à l'est de la route, et ne touche à aucune aire d'activité répertoriée, puisque celles-ci se trouvent à l'ouest de la route. Le maître de trappage éprouve toutefois différentes inquiétudes en lien à ce projet.

VC13

Le tracé ne traverse pas d'aires d'activités, mais passe à proximité de deux grandes aires de cueillette et d'une aire de pêche. Le maître de trappage éprouve différentes inquiétudes en lien à ce projet.

VC14

Les aires marécageuses doivent être protégées, et une attention particulière portée au choix du matériel qui sera utilisé pour construire les ponts ou ponceaux pour traverser des rivières importantes telle que la rivière du Vieux-Comptoir.

Si le chemin de fer est construit, le maître de trappage souhaite qu'un service de passagers facilite l'accès des utilisateurs à leur terrain. Il indique également qu'une route devrait être construite le long de la côte, pour mieux desservir les communautés.

VC16

Le tracé croise différentes aires d'activités (chasse, trappage, cueillette), dont une aire valorisée, et passe à proximité d'aires de pêche.

Le maître de trappage indique que le sol n'est pas assez stable pour un chemin de fer puisqu'il est constitué de marécages.

Il est surtout particulièrement inquiet de la construction d'un chemin de fer en parallèle à la route Billy-Diamond en raison d'une importante frayère qui se trouve à proximité de la route. Cette frayère et les poissons avaient déjà été affectés par la construction de la route, principalement en raison des ponceaux selon lui.

Il n'est pas en accord avec l'infrastructure proposée.

VC17

Les utilisateurs du terrain VC17 ont été rencontrés pour la première fois en août 2022. Il s'avère clairement que pour les utilisateurs de ce terrain, la variante #1 serait à privilégier puisque la variante #2, qui passe à l'est de la route Billy-Diamond, empiète sur trois camps principaux situés aux km 496, km 504 et km 510. Le tracé empiète également sur trois sources d'eau potables hautement valorisées, situées respectivement aux km 496, au km 511 et au km 515 à l'est de la route. Un camp occupé par un autochtone se trouve également sur le tracé de cette même variante, soit au km 507 de la route Billy-Diamond. À noter qu'un ancien site de campement est situé sur les rives d'un lac à l'ouest de la route Billy-Diamond, au kilomètre 503; la variante #1 empiète sur cet ancien site de campement.

VC18

Le tracé proposé passe à près de 500 m d'une zone de camps, ainsi que de deux sources d'eau. Le tracé traverse également des pistes de motoneige et une route de navigation. Les abords de la route sont fréquentés pour certaines activités, dont la chasse à l'oie et à l'ours. Cependant, ils sont d'avis que le tracé devrait demeurer aussi près que possible de la route afin d'éviter d'affecter trop de territoire. Les utilisateurs ne sont pas favorables au projet de chemin de fer à première vue, mais estiment qu'ils auraient besoin de davantage d'information, notamment sur les impacts potentiels, pour se faire une idée.

VC19

Le tracé proposé passe à proximité d'une aire de campement, d'une aire de pêche et de chasse à l'orignal, et à environ 250 m d'un lac utilisé comme source d'eau potable. De plus, il traverse quelques aires de chasse à l'oie et des secteurs d'ours noirs. Le maître de trappage voit des aspects positifs et négatifs à ce projet de voie ferrée.

VC23

Le maître de trappage ne voit pas l'intérêt d'un chemin de fer sur son terrain. Il ne souhaite pas de rails sur son terrain de trappage, qui de plus bénéficierait principalement aux compagnies d'exploitation de richesses naturelles. Il estime plus pertinent qu'un train passe sur la côte et relie Chisasibi à Whapmagoostui, puisque les communautés en tireraient également des intérêts.

Le maître de trappage indique d'autre part qu'il y a de nombreux obstacles naturels (rivières, lacs, marécages) à la construction d'un chemin de fer, et que le sol ne serait pas assez stable pour le supporter. Il voit d'autre part plusieurs impacts négatifs à la construction et l'exploitation des rails, dont les impacts sur les cours d'eau et la faune (incluant les poissons).

Le tracé proposé traverse l'extrémité ouest du terrain sur environ 5 km, et aucune activité n'a été répertoriée à proximité. Soulignons toutefois que le tracé passe à près de 1,3 km du campement principal de la famille du maître de trappage, qui est fréquenté depuis les années 1980.

2.2.5 RÉSUMÉ DES ENTRETIENS DANS LE SECTEUR DE CHISASIBI

VC02/CH34

Seule une très petite portion de ce terrain de trappage est touchée par la zone d'étude, mais elle contient une aire à protéger (source du bassin versant), qui se trouve à près de 20 km à l'ouest du tracé suggéré. Les utilisateurs ont en effet des craintes concernant la contamination du bassin versant en cas de déversement ou de déraillement. Ils craignent également que la grande faune se fasse frapper par les trains, et que le chemin de fer modifie la route migratoire des caribous.

Les utilisateurs rencontrés ne veulent pas de ce projet qui ne bénéficiera, selon eux, qu'aux compagnies minières. Cependant, ils mentionnent qu'une route partant de la communauté pour se rendre à leurs camps, le long de la baie, leur serait utile pour poursuivre leurs activités dans un contexte de changements climatiques puisque les déplacements en motoneige sur la baie deviennent dangereux au printemps.

VC03/CH35

Les utilisateurs rencontrés s'inquiètent du fait que les caribous utiliseront peut-être le nouveau corridor ferroviaire. Ils se préoccupent également de la pollution sonore additionnelle engendrée par le train. Soulignons que le tracé proposé passe à près de 20 km d'un secteur valorisé, et à une douzaine de kilomètres du camp le plus proche. Ils estiment que la voie ferrée est un projet de trop, mais le maître de trappage est heureux de constater que le tracé proposé ne passe pas sur son terrain de trappage.

VC04/CH36

En ce qui concerne les deux variantes de tracé proposées pour traverser la Grande Rivière (sur le barrage LG2 ou par la construction d'un pont en aval du barrage), le maître de trappage est d'avis que la deuxième option serait plus appropriée puisque la route qui traverse le barrage est très étroite et escarpée.

Le maître de trappage suggère aussi de construire des viaducs aux intersections de la voie ferrée avec la route, afin que les automobilistes n'aient pas à attendre aux passages à niveaux.

Le maître de trappage privilégie la variante #2 du tracé qui passe à l'est de la route Billy-Diamond puisque le côté ouest est notamment très marécageux. Cette variante permet également d'empiéter dans une moindre mesure sur des zones de cueillettes de champignon à des fins commerciales, même si certaines de ces aires de cueillette sont tout de même sacrifiées par l'une ou l'autre variante, ainsi que d'éviter son camp du kilomètre 599.

Les deux variantes proposées empiètent toutefois sur l'une ou l'autre des deux sources d'eau potable hautement valorisées et utilisées par plusieurs membres de la communauté qui sont situées respectivement aux kilomètres 580, côté est, et 592,5, côté ouest, de la route Billy-Diamond. Elles passent également à proximité de deux zones de pêche identifiées à proximité du corridor routier, soit du côté est au kilomètre 586 et du côté ouest au kilomètre 591.

VC05/CH37

Le tracé proposé passe à proximité de plusieurs sites de campement (huit), de part et d'autre de la route Billy-Diamond. À noter qu'une nouvelle cabine est présentement en construction vers le km 561 du côté ouest de la route Billy-Diamond, soit directement dans le tracé proposé.

Les utilisateurs rencontrés sont préoccupés par l'augmentation de la pollution sonore liée au train et suggèrent de réduire la fréquence de passage des trains, comme mesure d'atténuation, lors de la chasse à l'oie printanière. Ils sont toutefois en faveur de l'infrastructure proposée si elle permet d'approvisionner les générations futures à moindres coûts (essence, matériel, nourriture).

VC06/CH38

Comme la mobilité du maître de trappage est réduite et qu'il ne peut plus se déplacer autant qu'avant sur tout le terrain, les camps plus accessibles sont importants, notamment l'un d'eux qui est joignable par la route Billy-Diamond. Ce campement qui comprend plusieurs cabines utilisées par différents membres de la famille et situé au bout d'un chemin partant du km 550 de la route Billy-Diamond, doit être protégé, tout comme le secteur environnant. Le tracé projeté se situerait à 2 km de ce secteur qui est aussi la localisation d'un ancien campement où se trouve un site de sépulture. Le maître de trappage n'est pas en faveur de la construction d'un chemin de fer.

2.2.6 TITRES ET SERVITUDES

Le tracé projeté ne traverse aucune terre de catégorie IA, IB et II.

Sur le territoire de Waskaganish, la réserve de territoire aux fins d'aire protégée se trouve à proximité (0,45 km) du tracé ferroviaire envisagé. De plus, le tracé (ses deux variantes) traverse une réserve de biodiversité projetée (km 260-266 de la route Billy-Diamond). Plus au nord, sur le territoire de Wemindji, les limites de la réserve de biodiversité projetée de Paakumshumwaa-Maatuskaau bordent de près (moins de 100 mètres) les 2 variantes du tracé ferroviaire sur quelques emplacements.

Plusieurs baux de villégiature sont localisés à proximité des tracés le long du segment des km 550 à 554 de la route Billy-Diamond.

Enfin, deux pourvoies sans droits exclusifs exercent leurs activités dans des secteurs à proximité du tracé. Et plusieurs groupements de claims (i.e. titres détenus par la même Société) se trouvent directement traversés par le corridor ferroviaire projeté (voir la note technique 3).

2.3 PROLONGEMENT DE LA ROUTE ET DU CHEMIN DE FER : LA GRANDE À WHAPMAGOOSTUI/KUUJJUARAPIK

Veillez vous reporter aux figures 2-3 et 2-4 pour le tracé proposé et l'identification des terrains de trappage.

NOTE TECHNIQUE 17 – ÉVALUATION DU RENDEMENT

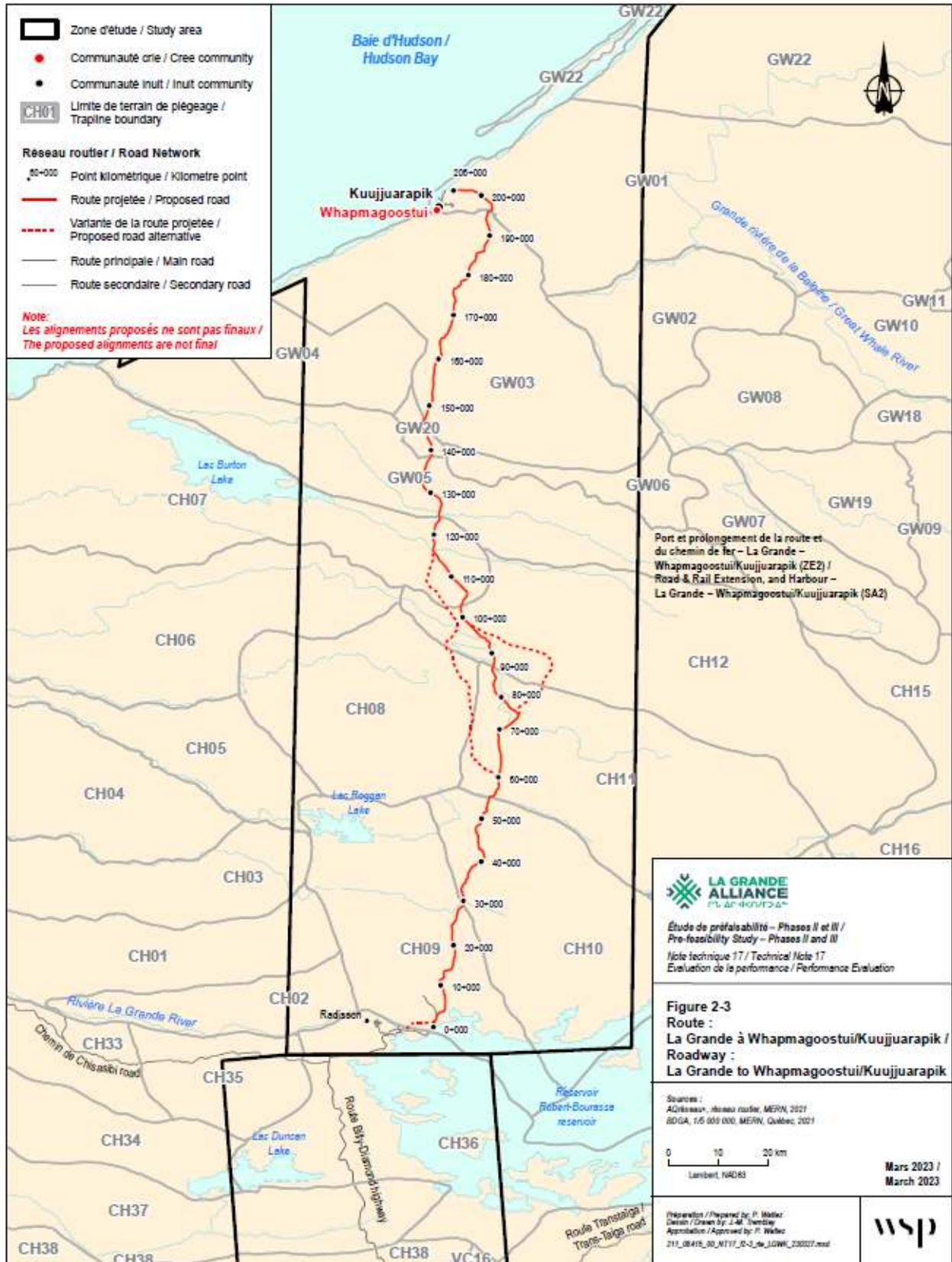


Figure 2-3 Route : La Grande à Whapmagoostui/Kuujuarapik

2.3.1 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Les utilisateurs des terrains de trappage de Whapmagoostui qui ont été rencontrés sont en faveur des infrastructures proposées, bien que quelques préoccupations aient été soulevées. D'autre part, certains ont indiqué des particularités physiques à prendre en compte, telles que les glissements de terrain et le pergélisol (voir aussi la note technique 3) et n'être pas contre l'utilisation des carrières sur leur terrain.

Concernant les utilisateurs des terrains de trappage de Chisasibi, le constat est plus mitigé, quatre d'entre eux ont suggéré certaines variantes (FG08/CH08, FG09/CH09, FG10/CH10 et FG12/CH12), et certains ont indiqué être contre le projet (FG05/CH05, FG06/CH06, FG07/CH07), ou contre la variante au départ de La Grande-1 (FG01/CH01 et FG02/CH02).

2.3.2 RÉSUMÉ DES ENTRETIENS DANS LE SECTEUR DE CHISASIBI

FG01/CH01

Les utilisateurs du terrain de trappage ne sont pas du tout favorables à la variante du tracé proposé passant par LG1. Aucun d'eux n'est intéressé à avoir une route qui traverserait leur terrain de trappage et qui passerait dans une aire valorisée à différents égards. Ils craignent la pollution que cela engendrerait, l'accès à tous et les déchets laissés sur leur terrain¹.

FG02/CH02

Le maître de trappage n'est pas du tout favorable à la variante du tracé proposé passant par LG1. Le maître de trappage ne souhaite pas la réalisation de ces infrastructures proposées (route et chemin de fer²) sur son terrain car cela favoriserait la venue d'autres utilisateurs et augmenterait la pression sur la faune.

FG03/CH03

Les utilisateurs indiquent qu'il pourrait y avoir un intérêt pour le projet ferroviaire si celui-ci était également prévu pour les passagers. Contrairement à plusieurs autres utilisateurs rencontrés, ils sont moins préoccupés par le projet de chemin de fer que par celui de la route. Ils appuieraient toutefois le projet de route si la communauté se prononçait en faveur, mais ne souhaitent pas avoir de route sur leur terrain.

FG05/CH05

Lors de la réunion tenue à Chisasibi en août 2022 et réunissant les maîtres de trappage concernés par le corridor route/chemin de fer reliant La Grande à Whapmagoostui/Kuujuarapik, le maître de trappage a catégoriquement rejeté le projet en évoquant les risques de contamination des plans d'eau se déversant vers la baie James, notamment à partir du lac Roggan, et qui traversent son terrain de trappage.

FG06/CH06

Les utilisateurs craignent que les infrastructures proposées (route et chemin de fer) ne contaminent la rivière Roggan et les lacs sur leur terrain de trappage, d'autant plus si une mine devait être construite à la suite de ces infrastructures proposées.

¹ Au moment de la consultation, l'option de la route qui part de La Grande-1 pour rejoindre le nord de Radisson n'était pas à l'étude, et se trouve en partie hors de la ZÉ2. Cette option traverse le terrain FG01/CH01. Les utilisateurs ont toutefois été consultés à ce sujet lors de la ronde validation.

² Au moment de la consultation, l'option de la route qui part de La Grande-1 pour rejoindre le nord de Radisson n'était pas à l'étude, et se trouve en partie hors de la ZÉ2. Cette option traverse le terrain FG02/CH02. Les utilisateurs ont toutefois été consultés à ce sujet lors de la ronde validation.

NOTE TECHNIQUE 17 – ÉVALUATION DU RENDEMENT

Ils ne souhaitent pas voir ces infrastructures proposées à proximité de leur terrain de trappage qui est entièrement situé dans une aire protégée. Le maître de trappage n'aime pas la variante ouest qui passe trop près de son terrain de trappage. Il préfère le tracé principal.

FG07/CH07

Lors de l'entrevue de validation, les utilisateurs du terrain FG07/CH07 ont énoncé clairement leur refus de voir une route traverser leur terrain de trappage. Ils affirment que tout leur terrain avait à l'origine été déclaré aire protégée, mais que les limites de l'aire protégée ont été modifiées pour laisser passer la route sur leur terrain, sans qu'ils n'en soient informés ou consultés. Deux bancs d'emprunt potentiels ont été identifiés sur leur terrain, à l'intérieur également de ce qu'ils considèrent être l'aire protégée d'origine, et ils sont opposés à leur exploitation.

FG08/CH08

Le maître de trappage de ce terrain estime qu'idéalement, le tracé devrait passer à l'ouest du lac Julian afin de protéger ce lac et d'éviter tout risque de déversement, puisque ce secteur est une ZTS à protéger. À noter que toute la partie du terrain FG08/CH08 incluse dans la zone d'étude se trouve dans une aire protégée, incluant le lac Julian. Le tracé suggéré passe à l'est du lac Julian. Soulignons qu'une variante de tracé étudiée qui passe sur le terrain FG08/CH08 traverse une aire protégée et ne sera donc probablement pas retenue. Le maître de trappage préférerait toutefois cette variante au tracé principal puisqu'il aurait ainsi un meilleur accès à son terrain de trappage, cette variante passant à proximité de certains de ses camps.

Il conseille également d'utiliser de l'aluminium plutôt que de l'acier pour les ponceaux puisqu'il considère l'acier plus dommageable pour les cours d'eau.

FG09/CH09

Le tracé proposé convient au maître de trappage. Celui-ci ne voit toutefois pas d'inconvénient à ce que le tracé soit redessiné en passant sur la frontière est de son terrain de trappage, afin d'éviter la zone très sensible et le lac où sont concentrées les activités des utilisateurs du terrain voisin FG10/CH10.

Le maître de trappage propose des mesures d'atténuation advenant la construction d'une route sur son terrain de trappage, soit d'améliorer l'accès vers son camp principal et aménager une rampe pour faciliter la mise à l'eau des bateaux à proximité de ce camp.

FG10/CH10

Les utilisateurs ont réitéré leur demande de tenter de faire passer le tracé à l'ouest de leur terrain de trappage, afin d'éviter leur principale zone d'activités du lac Pamigamachi, quitte à empiéter sur la limite de l'aire protégée. Dans le cas où cette demande serait impossible à satisfaire, ils proposent une modification du tracé vers l'ouest, à la frontière nord de leur terrain, afin d'éviter que la route ne traverse à la décharge (qui est d'ailleurs assez large) d'un lac hautement valorisé. Ils affirment que le tracé alternatif qu'ils proposent traverserait un moins grand nombre de cours d'eau et passerait aussi par la carrière potentielle indiquée sur la carte. Selon leurs calculs, cette déviation représenterait moins d'un kilomètre de route supplémentaire en comparaison du tracé proposé actuel.

FG11/CH11

Le tracé de la route doit éviter les secteurs sensibles et devrait idéalement passer à l'extrémité ouest du terrain (ce qui correspond au tracé proposé). Ils n'ont pas de préférence entre les variantes proposées. Ils ne voient pas d'inconvénient à ce que la route passe sur leur terrain, car ils savent que les gens de Whapmagoostui en ont besoin. Une route faciliterait aussi leur propre accès au terrain de trappage.

FG12/CH12

Les utilisateurs du terrain FG12/CH12 ont été rencontrés pour la première fois lors de la ronde de validation. Il appert que la variante #2 du tracé longe le lac où est situé leur camp principal et leur principale zone d'activité. La variante #1 serait donc préconisée afin de passer à l'ouest de ce lac considéré zone sensible. Toutefois, les utilisateurs recommandent, advenant la réalisation des infrastructures proposées, de mettre en place des mesures d'atténuation afin que les gens qui circuleraient sur la route ne puissent pas pêcher dans ce lac.

Deux aires de fraie pour la truite de lac ont aussi été identifiées dans des rapides autour de ce même lac et tant la variante #1 que la variante #2 du tracé passent directement sur ces frayères.

Pour le maître de trappage, peu importe la décision qui sera prise concernant les infrastructures proposées, l'important est qu'elle soit prise en toute connaissance de cause par les Cris et pour les Cris.

2.3.3 RÉSUMÉ DES ENTRETIENS DANS LE SECTEUR DE WHAPMAGOOSTUI

GW01

Pour toutes les phases des infrastructures proposées, la période de construction est vue comme particulièrement perturbatrice pour les utilisateurs du territoire qui en subiront les désagréments. Le maître de trappage ne voit toutefois pas d'inconvénient à ce que les carrières et bancs d'emprunts potentiels qui ont été identifiés sur son terrain de trappage soient utilisés pendant la construction.

GW02

Le maître de trappage estime que la route pourrait avoir un effet positif si l'accès au sud est facilité et le prix des denrées et des équipements est réduit.

Selon le maître de trappage, le train pourrait quant à lui représenter un impact positif si un service pour passagers était envisagé.

GW03

Le maître de trappage est en faveur de la construction de la route qui engendrerait une diminution du coût de la vie (aliments, matériaux et autres biens) et faciliterait les déplacements, notamment pour se rendre sur le terrain de trappage, ainsi que pour les déplacements des membres de toutes les communautés, à l'année. Il aimerait que la route soit également accessible en hiver. Cependant, la présence de la route pourrait avoir un impact sur la faune, par collision avec les véhicules, mais également par la chasse abusive et irrespectueuse des animaux. Des déchets pourraient également se retrouver le long de la route. Le maître de trappage craint cependant que cela n'aggrave le trafic de drogue et d'alcool et estime qu'un point de contrôle devrait être mis en place afin de surveiller ce qui entre dans la communauté.

Le tracé traverse un sentier de moto quad, une piste de motoneige et une route de navigation avec portage. Là où le tracé de la route croise la route de navigation, un pont devrait être construit à cet endroit puisque le cours d'eau est assez large; il serait donc possible de passer dessous en bateau.

Le pont qui traverserait la Grande rivière de la Baleine devrait être construit aussi près que possible de la communauté afin de rendre l'accès au sud de la rivière plus facile pour les membres de la communauté, et ce, tout au long de l'année.

Le pergélisol est changeant et cela doit être pris en considération. Le maître de trappage rappelle qu'il faudra tenir compte, lors de la construction des différentes infrastructures proposées, de la rudesse de l'environnement, de la nécessité de faire du dynamitage et de construire plusieurs ponts. La meilleure saison pour la construction serait après le gel.

Le chemin de fer permettrait d'avoir accès à du matériel à meilleur prix et pourrait servir au transport de cargaison et de passagers. Le maître de trappage craint cependant que le trafic de drogue et d'alcool ne soit amplifié dans la communauté.

Il indique également que le chemin de fer ne devra pas être construit à proximité des rivières en raison des risques de glissements de terrain.

Le maître de trappage ne voit pas d'inconvénients à ce que les carrières et bancs d'emprunt potentiels identifiés sur son terrain soient utilisés pour la construction.

GW04

La réalisation d'une route pourrait faciliter les déplacements et réduire les coûts de l'alimentation, du matériel et des autres biens. Cependant, cela pourrait réduire les aires de chasse. De plus, le bruit pourrait faire fuir les oiseaux et les autres animaux.

NOTE TECHNIQUE 17 – ÉVALUATION DU RENDEMENT

Le maître de trappage indique qu'un train avec service de passagers est une bonne alternative pour le déplacement sur le territoire. Il envisage toutefois des impacts négatifs pour la faune en raison des bruits et vibrations.

GW05

La construction d'un nouveau camp est prévue sur les rives d'un lac qui frôle le tracé proposé de la route. Ce camp serait situé à environ 3,5 km de la route projetée. Le maître de trappage n'y voit pas d'inconvénient puisque cela représenterait pour lui un accès moins dispendieux que l'avion et propose d'aménager une route d'accès à son futur camp à partir de la route comme mesure d'atténuation. Il pourrait même décider de construire son nouveau camp encore plus près de la route projetée.

Le maître de trappage ne s'oppose pas à l'exploitation de la carrière potentielle identifiée sur son terrain.

Le maître de trappage est particulièrement inquiet de la fonte du pergélisol qui peut entraîner l'instabilité du sol, et impliquer des dangers pour la construction d'infrastructures. Des glissements de terrain sont d'ailleurs de plus en plus fréquents.

Le maître de trappage craint que l'ouverture du territoire n'amène l'implantation d'une nouvelle communauté d'allochtone dans le secteur.

GW06

Le maître de trappage aurait aimé que le tracé de la route projetée passe plus près de son secteur d'activité. Il évalue toutefois qu'une piste de motoneige pourrait être construite à partir de la route pour accéder à son secteur d'activité, comme mesure d'atténuation, ce qui lui permettrait de faire le trajet en une heure.

Le maître de trappage ne croit pas que les infrastructures proposées amènent des impacts négatifs en lien aux allochtones, mais il suggère toutefois qu'un point de contrôle soit mis en place pour réduire le risque de trafic de drogue et d'alcool.

La route faciliterait l'accès vers le sud et les commerces, cependant, elle entraînerait de la circulation et du bruit, surtout lors de la construction.

Le maître de trappage ne voit pas d'inconvénient au chemin de fer et apprécierait qu'un service pour les passagers soit mis en place.

GW20

Le maître de trappage estime que la construction d'une route pourrait avoir un impact majeur sur la faune qui est sensible au bruit, tel le castor, contrairement au caribou qui n'est pas perturbé par le bruit. Le changement de comportement des animaux en raison du bruit pourrait affecter les activités traditionnelles comme la chasse.

Le maître de trappage estime que l'infrastructure ferroviaire pourrait avoir un impact majeur sur la faune, incluant les poissons, qui pourrait être affectée par le bruit et les vibrations. Des ours en hibernation pourraient être dérangés dans leur sommeil et par conséquent, affaiblis. Il estime toutefois que le projet ferroviaire aurait un impact négatif moins important qu'une route sur la faune.

L'aspect positif au projet ferroviaire serait la présence d'un service pour passagers qui faciliterait le déplacement entre les terrains de trappage et la communauté.

Bien que d'un point de vue personnel, le maître de trappage voit des impacts positifs à la construction des infrastructures, il est fortement préoccupé pour l'avenir et les générations futures. Il mentionne que cette ouverture et ce désenclavement entraîneront des changements sur le territoire et la dynamique de la région.

Concernant l'ouverture du territoire, le maître de trappage s'inquiète de la possibilité que des allochtones viennent s'installer illégalement sur le territoire et que la plus grande accessibilité du Nord n'entraîne l'expansion de conflits.

Le maître de trappage ne s'oppose pas à l'exploitation des carrières et bancs d'emprunt potentiels identifiés sur son terrain pour la construction des infrastructures, à la condition que ces sites soient revitalisés après la fin des travaux.

Si la route est construite, le maître de trappage prévoit de se construire un camp le long de celle-ci.

GW22

Cette route pourrait être utile à la communauté et ses impacts moins importants que ceux d'autres projets de développements.

Le maître de trappage estime qu'il pourrait-être très commode que le train permette le transport de passagers et de cargaison. Il estime que les animaux s'adapteront au bruit et aux vibrations.

2.3.4 TITRES ET SERVITUDES

Le tracé projeté traverse des terres de catégorie II sur près de 100 km du territoire de Chisasibi, et 30 km du territoire de Whapmagoostui. À l'approche de Whapmagoostui/Kuujuarapik, il traverse également des terres de catégorie IA (sur environ 15 km).

Deux (2) réserves de territoire aux fins d'aires protégées se trouvent à proximité du tracé, par endroits entre 0,14 km et 5 km de celui-ci. Une variante du tracé traverse la réserve du Lac-Burton-Rivière-Roggan-et-la-Pointe-Louis-XIV.

Aucun bail n'a été répertorié à proximité de la route d'accès projetée aux communautés de Whapmagoostui et Kuujuarapik. Toutefois, l'aire d'activité d'une pourvoirie (sans droits exclusifs) est traversée par la variante de route proposée, au sud de celle-ci.

Enfin, la variante proposée traverse un seul claim et passe à proximité (0,15 km) d'un autre claim.

2.4 PORT À WHAPMAGOOSTUI/KUJJUARAPIK

Le site proposé pour le port est situé à environ 5 km au nord-est des communautés de Whapmagoostui/Kuujuarapik, à l'extrémité nord de la ZE2. Tel qu'illustré à la figure-2-5, quatre sites différents ont été étudiés pour l'infrastructure proposée.

Le site technique privilégié pour un port saisonnier qui pourrait éventuellement être converti en port en eau profonde est situé juste au nord-est des îles Maver (à la limite des zones C et D). Les commentaires recueillis auprès des utilisateurs du territoire et documentés dans les sections suivantes se réfèrent à cette figure et à ses différents polygones de couleur.



Figure-2-5 Zones d'étude A, B, C et D sur la côte de Whapmagoostui/Kuujuarapik

2.4.1 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

L'option privilégiée pour le port (entre la zone C (bleue) et D (verte) de la figure-2-5) a été définie à la suite des entrevues de validation avec les utilisateurs du territoire. Cependant, lors des activités de mobilisation, il est ressorti que les options les plus nordiques (la zone verte sur la carte, suivie de la zone bleue) semblent les plus appropriées pour la plupart des utilisateurs rencontrés, bien que la chasse à l'oie et d'autres activités, telle la pêche, y soient pratiquées au printemps et à l'automne par plusieurs membres de la communauté. Des activités de mobilisation additionnelles avec les Cris et les Inuit permettront de mieux définir les activités et les particularités de ce secteur.

2.4.2 RÉSUMÉ DES ENTRETIENS À WHAPMAGOOSTUI

GW01

Le sol est instable le long de la côte et il y a toujours plus de glissements de terrain et d'affaissements. Le maître de trappage rappelle que ces phénomènes sont à prendre en considération dans la construction des infrastructures, pour la sécurité de tous.

Il indique que le port proposé ne devrait pas être construit à proximité de la communauté (sections jaune et bleue) en raison des activités qui s'y tiennent et la meilleure option, selon lui, serait la section la plus nordique (verte).

GW02

Le maître de trappage estime que la meilleure option serait la section la plus nordique (verte), et que les options près de la communauté et au sud (jaunes et rouge) seraient les pires puisque le niveau de l'eau y est bas.

GW03

Dans l'optique de développement d'opportunités économiques telles que la création d'une entreprise qui proposerait des sorties touristiques en bateau, le maître de trappage pense que le port pourrait être bénéfique pour la communauté.

NOTE TECHNIQUE 17 – ÉVALUATION DU RENDEMENT

Il estime que la construction d'un port pourrait affecter l'avifaune (oiseaux, canard, oies). Les meilleures options selon lui sont celles au nord de la communauté (la bleue et la verte). L'option jaune, en face de la communauté n'est pas souhaitable puisque le secteur est utilisé par de nombreuses familles, de même que l'option rouge plus au sud, où se trouve une abondance de poissons.

GW04

Il estime qu'un port d'été serait préférable à un port exploitable à l'année qui affecterait les activités de chasse le long de la côte, puisque les utilisateurs traversent la Grande rivière de la Baleine en motoneige et que si un chenal devait rester ouvert durant l'hiver, cela compromettrait les activités traditionnelles.

D'autre part, il estime que la construction du port pourrait perturber les oiseaux, les poissons et même les caribous qui, depuis quelque temps, tendent à migrer le long de la côte plutôt que dans les terres.

Le maître de trappage estime que le port ne devrait pas se construire face à la communauté ni au sud de celle-ci puisque plusieurs membres utilisent ces secteurs et chassent à l'embouchure de la rivière. Il serait préférable que le port soit éloigné du village; l'option au nord (la verte) serait la plus optimale, suivie de la bleue, selon lui.

GW05

Le maître de trappage est particulièrement inquiet de la fonte du pergélisol qui peut entraîner l'instabilité du sol et impliquer des dangers pour la construction d'infrastructures.

L'utilisation d'un brise-glace occasionnerait des effets négatifs pour les membres de la communauté (Cris et Inuit), qui empruntent notamment plusieurs pistes de motoneige le long de la baie. De plus, il y a déjà de nombreuses embarcations en été, et le port pourrait accroître la circulation dans la baie. Un port opérable annuellement affecterait l'air, la végétation et les animaux, notamment les perdrix et les lièvres. Ainsi, il ne voit pas d'effets positifs liés à la construction d'un port. Les effets négatifs anticipés sont le bruit, la poussière et la pollution, dont les risques de déversements pouvant affecter la faune, incluant les oiseaux migrateurs et les poissons.

Le maître de trappage estime que le port ne devrait pas se construire dans la section nordique (verte) puisque de nombreuses activités y ont lieu. La meilleure option, selon lui, serait celle à l'embouchure de la Grande rivière de la Baleine (rouge), bien que cette option impliquerait aussi des impacts non négligeables pour la faune marine. La seconde option la plus souhaitable serait celle située au nord de la communauté (bleue). Il indique qu'auparavant, les baleines venaient près de l'embouchure de la Grande rivière de la Baleine, mais elles ne le font plus en raison du bruit.

GW06

Selon le maître de trappage, la zone au sud de la communauté (rouge) est la pire option pour la construction d'un port, puisque les vagues sont fortes à l'embouchure de la Grande rivière de la Baleine et de nombreuses activités y sont pratiquées en hiver (chasse et glissades pour les enfants). L'option la plus nordique (verte) semble la plus adéquate selon lui et il y a peu de vagues.

GW20

Le maître de trappage craint que la construction d'un port ne restreigne les droits ou l'accès à la côte et aux aires d'activités pour les utilisateurs. Ceci pourrait restreindre la chasse sur la côte pour les membres de la communauté. La construction portuaire pourrait également impacter les mammifères marins (phoque, béluga) et le poisson (morue).

Le maître de trappage estime que le port ne devrait pas se construire à proximité de la communauté (option jaune), ni dans la section nordique (verte) puisque ce sont des endroits fortement fréquentés pour la chasse à l'oie, au printemps et en automne. Le nord de la communauté (option bleue) est également fréquenté pour des activités diverses, par l'ensemble des membres. La meilleure option selon lui reste le sud de la communauté (option rouge), et si un pont était construit au-dessus de la Grande rivière à la Baleine, cela faciliterait l'accès à son terrain.

Il indique que si un port est construit et que cela permet le développement d'un pôle touristique, ce domaine devrait être exploité par les Cris.

GW22

Pour le maître de trappage, il est difficile, à cette étape, d'anticiper les impacts du port proposé. Cependant, il estime que la pire option pour la construction d'un port est celle en face de la communauté (jaune), et la meilleure serait la plus nordique (verte), suivie de l'option au nord de la communauté (bleue).

2.4.3 TITRES ET SERVITUDES

L'option privilégiée pour le port touche aux terres de catégories II et est située à proximité des terres de catégories IA. De plus, le territoire maritime concerné est couvert par un accord sur les revendications territoriales des Inuit du Nunavik et des Cris, ainsi qu'une aire protégée qui représente une zone d'intérêt écologique qui longe toute la côte de la Baie d'Hudson sur une largeur d'environ 10 km en zone maritime (voir la note technique 3).

3 CONTRAINTES & RECOMMANDATIONS LIÉES AU MILIEU NATUREL

3.1 MISE EN CONTEXTE

En ce qui concerne les contraintes liées au milieu naturel, ces dernières ont d'abord été identifiées à l'hiver 2022 à l'aide de diverses sources d'information générale. Ces contraintes sont détaillées dans deux notes techniques portant respectivement sur le milieu terrestre (note technique 6) et sur le milieu marin (note technique 7). Elles ont été déposées en version préliminaire en mars 2022. Toutefois, au fur et à mesure que l'information colligée sur le milieu récepteur permettait d'identifier des contraintes potentielles, ces informations étaient partagées avec les équipes œuvrant à l'élaboration des scénarios préliminaires de localisation des infrastructures projetées, afin d'optimiser autant que possible le projet au fur et à mesure de son élaboration. De plus, les notes techniques 6 et 7 identifient les principales lacunes dans l'information disponible et incluent des recommandations visant à préciser certaines contraintes lors des prochaines étapes des infrastructures à l'étude.

Par ailleurs, les activités de mobilisation réalisées auprès des utilisateurs du territoire ont aussi permis d'identifier plusieurs contraintes, dont certaines découlent directement de la valorisation accordée au milieu naturel par les communautés locales. Ces contraintes sont plutôt décrites dans la note technique 3 et sont abordées dans le premier chapitre de la présente note technique.

D'autre part, une photo-interprétation des milieux naturels, ainsi qu'une campagne de terrain de 10 jours ont été réalisées à l'été 2022 le long du secteur visé par le prolongement proposé de la route vers les communautés de Whapmagoostui et Kuujuarapik, dans le contexte où cette portion du projet est à l'étape de la faisabilité. Les informations recueillies fournissent un portrait plus précis de l'environnement naturel traversé.

Le présent chapitre fait d'abord ressortir comment les contraintes associées au milieu naturel identifiées à l'étape de l'étude de préfaisabilité ont été prises en compte dans l'élaboration des infrastructures proposées. Dans un deuxième temps, des recommandations visant à optimiser davantage les infrastructures proposées au cours des prochaines étapes de l'étude sont également présentées. Ces recommandations tiennent compte des informations plus précises sur le milieu récepteur obtenues à l'été 2022 pour la ZE2.

3.2 PRISE EN COMPTE DES CONSIDÉRATIONS IDENTIFIÉES À L'ÉTAPE DE LA PRÉFAISABILITÉ

De façon générale, soulignons que les différentes options étudiées pour les infrastructures linéaires ont pris en compte la présence des habitats aquatiques et des milieux humides qui sont des habitats sensibles d'un point de vue écologique en plus de constituer des obstacles physiques. De plus, les contraintes physiques majeures liées à la topographie et aux caractéristiques géomorphologique, de même que la présence d'aires protégées projetées, ont aussi été considérées dès le départ avec les informations disponibles.

En ce qui concerne les habitats aquatiques, les différents tracés proposés évitent les lacs de façon quasi-systématique, alors que le nombre de traversées de cours d'eau a été minimisé autant que possible, et ce, tant pour des raisons techniques qu'environnementales. De plus, les sites préliminaires choisis pour la traversée des cours d'eau tiennent compte de la largeur de ceux-ci, afin de minimiser la portée des ouvrages requis.

À l'instar des lacs, un effort d'évitement a aussi été fait pour minimiser les empiétements dans les milieux humides. Ces sites valorisés d'un point de vue écologique représentent également une contrainte technique étant donné la faible capacité portante des sols qui caractérisent souvent les milieux humides, notamment les tourbières qui sont particulièrement abondantes sur le territoire dans lequel s'insèrent les infrastructures proposées. Néanmoins, en raison de leur abondance considérable dans le nord du Québec, il est impossible d'éviter complètement les milieux humides.

Les sections qui suivent apportent des précisions additionnelles sur la façon dont la conception de chacune des composantes des infrastructures proposées a pris en compte les contraintes relatives au milieu naturel.

3.2.1 ROUTE 167 : RÉFECTION ET PROLONGEMENT JUSQU'À LA ROUTE TRANSTAÏGA

Le prolongement de la route 167 vers la route Transtaïga constitue la composante la plus à l'est des infrastructures proposées (ZE3). Par sa position près du centre géographique du Québec, ce secteur est donc localisé près de la tête des bassins versants. Ainsi, les cours d'eau sont en général de plus faible dimension que dans les ZE1 et ZE2, situés beaucoup plus près de l'aval des grands bassins versants traversés. Les lacs y sont cependant très abondants, bien que les lacs de grande taille soient rares. Même si les plans d'eau sont généralement de plus faible dimension que dans les deux autres zones d'étude, c'est dans la ZE3 que l'espace relatif occupé par ceux-ci est le plus grand. En contrepartie, les milieux humides sont nettement moins abondants que dans les zones d'étude localisées plus près de la baie James et de la baie d'Hudson (ZE1 et ZE2). La grande sinuosité du tracé préliminaire à l'étude pour le prolongement vers le nord de la route 167 reflète donc notamment l'effort consacré à l'évitement des nombreux lacs sur le territoire.

Parmi les autres contraintes identifiées, soulignons la présence d'une réserve de biodiversité projetée et de deux réserves de territoire aux fins d'aire protégée, dont une est subdivisée en trois blocs distincts. Le tracé préliminaire permet non seulement d'éviter ces zones, mais il offre également l'avantage de passer à l'ouest de la réserve de territoire aux fins d'aire protégée Aawitakuch, permettant ainsi d'éviter que la future route passe entre deux blocs distincts de cette réserve.

Enfin, la ZE3 est fréquentée tant par le caribou migrateur que par le caribou forestier, tous deux valorisés par les communautés criées. Toutefois, d'un point de vue écologique, le caribou forestier est particulièrement sensible face aux infrastructures proposées puisqu'il s'agit d'une espèce à statut précaire qui fréquente la zone d'étude pendant des étapes critiques de son cycle vital. Or, les données transmises par le MFFP dans le cadre de l'étude de préféabilité indiquent que les trois hardes de caribous forestiers présentes dans la ZE3 (hardes Caniapiscau, Reconnaissance et Témiscamie) utilisent principalement l'extrême sud de la ZE3, ainsi que la moitié est de celle-ci. Il avait donc été recommandé que le tracé de la route projetée soit localisé autant que possible dans la moitié ouest de la zone pour minimiser l'impact sur cette espèce, ce qui est le cas.

3.2.2 CHEMIN DE FER : RUPERT À LA GRANDE

Le prolongement envisagé de la voie ferrée entre le km 257 et La Grande est situé dans la ZE1. Ce secteur est notamment marqué par la présence de la route Billy-Diamond qui traverse la ZE1 du sud au nord, à une centaine de kilomètres à l'est de la baie James. Or, il est préférable tant d'un point de vue pratique qu'environnemental que le futur chemin de fer soit localisé proche de la route existante. Ceci est d'autant plus vrai que la ZE1 est caractérisée par la présence de plusieurs grandes rivières et qu'il est donc souvent avantageux de localiser les sites de traversée de ces dernières près des sites de traversée de la route Billy-Diamond qui sont *a priori* localisés sur des sites optimaux d'un point de vue technique. La présence de la route Billy-Diamond a donc eu une grande influence sur le tracé préliminaire proposé pour le chemin de fer.

Au niveau des milieux hydriques, la ZE1 présente des caractéristiques très différentes de la ZE3. En effet, la ZE1 est marquée par la présence de plusieurs grandes rivières, mais les lacs y sont généralement moins abondants et les plans d'eau occupent de façon générale une superficie relative moindre que dans les deux autres zones d'étude. L'évitement des lacs y est donc généralement moins contraignant. Par ailleurs, quelques habitats aquatiques particulièrement sensibles ont été identifiés dans la ZE1 à l'étape de la préfaisabilité. Une importante frayère à dorés est notamment identifiée dans la portion amont du lac Yasinski, juste à la sortie du ponceau de la route Billy-Diamond (côté ouest). Ainsi, le tracé préliminaire du chemin de fer a été modifié à cet endroit, de façon à passer à l'est de la route Billy-Diamond plutôt qu'à l'ouest comme cela avait initialement été envisagé. Néanmoins, sur ce site, la route Billy-Diamond est localisée entre deux lacs situés très près l'un de l'autre, ce qui en fait un secteur particulièrement sensible à l'ajout de la nouvelle infrastructure de transport proposée. Une importante frayère à esturgeon a aussi été identifiée sur la rivière Eastmain à environ 500 m en amont (à l'est) du pont de la route Billy-Diamond. Dans ce secteur, le site préliminaire du pont du futur chemin de fer se trouve juste en aval de la frayère. La localisation du pont pourra toutefois être optimisée lors des prochaines étapes du projet, afin de minimiser les impacts sur cette frayère, notamment pendant la phase de construction.

Pour ce qui est des milieux humides, ces derniers sont abondants dans la ZE1 et leurs dimensions sont souvent considérables. Ainsi, bien que le tracé ferroviaire cherche à éviter ces milieux, il est impossible de les éviter complètement. Cela est particulièrement vrai pour un tronçon d'environ 30 km juste au sud de la rivière Eastmain, où les milieux humides occupent de vastes superficies.

Parmi les trois zones d'étude, la ZE1 est celle où l'on trouve le plus grand nombre d'aires protégées et trois d'entre elles se trouvent très près de ou encore sont traversées par la route Billy-Diamond. Dans ce contexte, certaines aires protégées de la ZE1 sont susceptibles d'entrer en conflit avec le tracé ferroviaire proposé.

- Dans la portion sud de la ZE1, la route Billy-Diamond traverse en effet l'extrémité est de la réserve de biodiversité projetée de Waskaganish à trois endroits (environ 15 km au total), alors qu'elle longe de près la réserve de territoire aux fins d'aire protégée de Waskaganish, puisqu'elle se trouve à 500 m à l'est de cette réserve à deux endroits. Comme la route existante, le tracé ferroviaire proposé traverse donc aussi la réserve de biodiversité projetée de Waskaganish sur de courtes distances. Cependant, le tracé proposé a été prévu à l'est de la route Billy-Diamond, permettant d'éviter tout empiètement ou tout rapprochement des infrastructures par rapport à la réserve de territoire aux fins d'aire protégée de Waskaganish;
- Plus au nord, la route Billy-Diamond traverse ou longe la réserve de biodiversité projetée Paakumshumwaau-Maatuskaau sur près de 70 km, mais comme elle est située dans un corridor de 1 km de large exclu de la réserve, on considère que la route n'a pas d'impact sur les zones protégées. Cependant, comme les critères de conception du chemin de fer ne permettent pas au chemin de fer de suivre toutes les courbes de la route, le tracé proposé ne peut pas rester dans ce même corridor d'un kilomètre de large, de sorte que de petits empiètements occasionnels sur les zones protégées de la réserve sont inévitables.

Enfin, en ce qui a trait au caribou, les données du MFFP indiquent que le caribou migrateur est surtout présent dans la portion nord de la ZE1, alors que trois hardes de caribou forestier (hardes Assinica, Nottaway et Reconnaissance) fréquentent la partie sud de la zone d'étude ou ses abords immédiats. Soulignons que le caribou est très sensible à la présence d'infrastructures de transport. La qualité de l'habitat du caribou dans toute la zone longeant la route Billy-Diamond est donc relativement faible et l'emplacement du chemin de fer proposé à proximité de la route n'aura pas d'effet significatif sur la qualité de l'habitat. Il aurait été beaucoup plus désavantageux pour le caribou que le chemin de fer proposé soit prévu loin de la route existante puisque cela aurait comme effet de diminuer le potentiel d'habitat d'un territoire de meilleure qualité pour l'espèce.

3.2.3 PROLONGEMENT DE LA ROUTE ET DU CHEMIN DE FER : LA GRANDE À WHAPMAGOOSTUI/KUUJJUARAPIK

Le prolongement de la route Billy-Diamond et du chemin de fer vers les villages de Whapmagoostui et Kuujjuarapik traverse toute la portion terrestre de la ZE2.

En ce qui concerne les milieux hydriques, la ZE2 présente des caractéristiques intermédiaires entre les ZE1 et ZE3. Ainsi, les lacs sont nombreux et on trouve aussi quelques cours d'eau importants, principalement aux deux extrémités de la zone d'étude (la Grande Rivière au sud et la Grande rivière de la Baleine au nord). La présence de plusieurs lacs de forme très allongée qui s'étire généralement selon un axe est-ouest, soit perpendiculairement aux infrastructures projetées, constitue également une particularité de la ZE2. Ces lacs peuvent nécessiter des détours importants pour les contourner ou encore, s'ils sont suffisamment étroits, des ouvrages pour les traverser comme dans le cas d'une large rivière. Ces contraintes font en sorte que le tracé projeté pour la route est relativement sinueux, principalement dans sa partie centrale où les lacs sont plus abondants.

Pour les milieux humides, les sources d'information générale considérées à l'étape de la préfaisabilité indiquaient que ceux-ci étaient beaucoup moins abondants dans la ZE2 comparativement à la ZE1. Toutefois, comme mentionné à la section 3.3, la photo-interprétation réalisée dans le contexte de la faisabilité indique que les milieux humides sont beaucoup plus abondants qu'anticipé dans la ZE2. Ainsi, bien que le tracé projeté de la route vise à éviter ces milieux autant que possible, de nombreux empiétements sont inévitables.

Tel que décrit dans la note technique 11, le tracé actuel de la route proposée, illustré à la figure 1-1, est très semblable au concept proposé pour l'intérieur des terres en 2013, mais il respecte davantage les zones protégées et hautement sensibles telles que la Réserve de territoire aux fins d'aire protégée du Lac-Burton-Rivière-Rogan-et-la-Pointe-Louis-XIV et la Rivière-Kanaaupscow-et-Lac-Kukamaw, car il les évite complètement. Le tronçon entre les chaînages approximatifs 60+000 et 118+000 comprend quelques variantes qui pourraient faire l'objet d'une étude plus approfondie au cours de la prochaine étape, car chacune d'entre elles comporte des avantages et des impacts différents.

En ce qui a trait au caribou, seul le caribou migrateur, moins vulnérable aux infrastructures proposées que le caribou forestier, fréquente la ZE2 d'après les données fournies par le MFFP. La présence de cette espèce représente donc moins un enjeu pour cette portion des infrastructures proposées. Néanmoins, comme mentionné pour la ZE1, il serait avantageux que les deux infrastructures de transport (route et chemin de fer) soient localisées proches l'une de l'autre.

3.2.4 PORT À WHAPMAGOOSTUI/KUUJJUARAPIK

Les principales contraintes environnementales ayant été identifiées pour cette infrastructure proposée étaient l'augmentation du trafic maritime qui augmentera le risque de collisions avec les mammifères marins, l'augmentation des risques de contamination de l'eau et des sédiments et l'augmentation des risques d'introduction d'espèces exotiques envahissantes (voir la note technique 7 pour plus de détails).

Les critères techniques généraux utilisés pour identifier l'emplacement le plus optimal (impact de la glace, accumulation de sédiments, accès, etc.) ont également un effet positif sur l'environnement. En effet, installer le port dans une zone abritée devrait diminuer les risques de pollution et de contamination et réduire la fréquence des opérations de dragage. De plus, le site retenu permettra une conversion en port en eau profonde dans le futur si cela devient approprié ce qui diminuerait les impacts de construction d'une seconde installation pour remplacer un plus petit port. D'autre part, soulignons que le site retenu est localisé au sud de l'entrée du passage de Manitounuk. Selon les informations disponibles, le site est à l'extérieur des zones importantes notamment pour le béluga, l'ours blanc et les oiseaux migrateurs. De plus, aucune zone de conservation ou zone protégée n'est localisée à proximité du site retenu.

En contrepartie, un estran plat, qui semble essentiellement constitué de sable nu, serait localisé à cet endroit. Pour la portion terrestre, une tourbière ombrotrophe pourrait être localisée près du site prévu pour le port. Finalement, ce secteur est localisé à proximité d'une aire générale d'utilisation par le faucon pèlerin et l'aigle royal. Malgré la présence de ces quelques composantes naturelles valorisés, le site choisi semble offrir plusieurs avantages d'un point de vue technique et environnemental.

3.3 RECOMMANDATIONS ENVIRONNEMENTALES

3.3.1 INFRASTRUCTURES LINÉAIRES (ROUTES ET CHEMINS DE FER)

Tel que mentionné précédemment, la photo-interprétation réalisée à l'été 2022 dans la ZE2 dans le contexte de la faisabilité a permis de préciser la localisation des milieux humides le long de la route projetée vers Whapmagoostui / Kuujuarapik. Il s'avère que les milieux humides sont beaucoup plus abondants qu'anticipé. Ainsi, bien qu'il ne soit pas possible d'éviter complètement ces milieux, le tracé projeté (route et chemin de fer) devrait être optimisé localement afin de minimiser l'empiétement dans ces habitats sensibles. Pour les deux autres zones d'étude (ZE1 et ZE3), un exercice de photo-interprétation devrait aussi être entrepris, afin de préciser la localisation des milieux humides et d'optimiser les tracés projetés à cet égard. Un maximum de milieux humides devrait être évité, alors que l'empiétement dans les milieux humides ne pouvant être évités devrait être minimisé autant que possible. Les infrastructures proposées impliqueront tout de même certains empiétements dans les milieux humides, principalement dans les ZE1 et ZE2. Dans ce contexte, il est recommandé de rencontrer les autorités responsables (MELCC) à l'avance pour préciser leurs exigences en lien avec la compensation pour la perte de milieux humides dans le contexte où le régime de compensation pour la perte de milieux humides et hydriques ne s'applique pas au territoire de la Baie-James en vertu du *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*.

En ce qui concerne les milieux hydriques, bien que les tracés élaborés permettent généralement d'éviter les lacs, certaines optimisations ponctuelles seront requises sur chacun des tracés, afin de les éviter complètement autant que possible. Dans le cas du lac Yasinski situé dans la ZE1, il est aussi recommandé de prévoir une alternative de tracé qui s'éloignerait localement de la route Billy-Diamond, de façon à éviter complètement un site particulièrement sensible où la route Billy-Diamond passe entre deux lacs situés très près l'un de l'autre et où on trouve une frayère à dorés d'importance. D'autre part, pour toutes les traversées de cours d'eau projetées, une caractérisation détaillée des cours d'eau sera requise de part et d'autre des sites de traversés afin de préciser les caractéristiques des habitats aquatiques traversés. Ces informations permettront d'optimiser la localisation des sites de traversée d'un point de vue environnemental et d'orienter la conception fine des ouvrages de traversée, notamment en ce qui a trait au besoin de conserver le libre passage du poisson sur les petits cours d'eau. Puisque les infrastructures proposées occasionneront inévitablement certains empiétements dans les habitats du poisson, des compensations seront requises. Lors des prochaines étapes des infrastructures proposées, il est recommandé de présenter à l'avance les impacts anticipés aux autorités responsables (MPO et MFFP) et d'explorer les avenues de compensation en collaboration avec eux.

Pour ce qui est des aires protégées, des discussions seront recommandées à court terme avec les autorités gouvernementales pour s'assurer que les différentes composantes du projet sont compatibles avec les aires protégées projetées, en particulier pour la ZE1, où plusieurs conflits potentiels sont identifiés (empiétements occasionnés par la voie ferrée ou rapprochements à moins de 500 m). De plus, lors de ces discussions, la possibilité que de nouvelles aires protégées soient créées devrait aussi être discutée, afin de s'assurer que les infrastructures proposées seront prises en compte le cas échéant.

Pour le caribou, la pertinence de procéder à des inventaires aériens pour valider la présence d'aires d'hivernage de caribou forestier dans une zone de 10 km de part et d'autre des tracés projetés pourra être évaluée lors des prochaines étapes des infrastructures proposées. De telles données permettraient de préciser l'impact du projet sur le caribou forestier en période hivernale.

Tout changement de catégorie de terres (de II à III) découlant d'infrastructures de transport doit être pris en compte dans le cadre du régime applicable aux terres de catégorie II et III :

- Le tracé ferroviaire proposé entre Rupert et La Grande, situé dans la ZE1 est entièrement situé sur des terres de catégorie III.
- Le prolongement proposé de la Route 167, situé dans la ZE1 est situé entièrement sur des terres de catégorie III.
- Le projet de prolongement du chemin de fer et de la route de La Grande à Whapmagoostui/Kuujuarapik, situé dans la ZE2 est partiellement situé sur des terres de catégorie III (33,6 %), sur des terres de catégorie II de Chisasibi (47 %) et, dans une moindre mesure, sur des terres de catégorie II (14 %) et de catégorie I (5,4 %) de Whapmagoostui. Pour ce corridor, les discussions avec les administrateurs respectifs sur l'évaluation des impacts potentiels si les infrastructures sont adoptées seront très importantes, y compris la possibilité de remplacer les terres de catégorie II affectées.
- Le port proposé à Whapmagoostui/Kuujuarapik, situé dans la ZE2, se situe entièrement sur des terres de catégorie III.

Enfin, bien que la campagne de terrain de l'été 2022 n'ait pas permis d'identifier d'habitats terrestres d'intérêt particulier dans la ZE2, les inventaires de terrain qui seront réalisés lors de la phase d'étude d'impact devront s'attarder à la présence possible de tels habitats. À cet égard, la zone située le long de la baie d'Hudson à l'extrémité nord de la ZE2 devra à nouveau faire l'objet d'une attention particulière, car elle présente un certain potentiel pour les espèces végétales à statut précaire.

3.3.2 INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Lors des prochaines étapes de l'étude des infrastructures proposées, des études supplémentaires seront requises afin de confirmer que la zone ciblée pour la construction du port n'est pas un habitat d'importance, par exemple pour la reproduction du capelan (élément sensible), étant donné que la majorité des informations disponibles datent d'il y a plus de 20 ans. Les études à réaliser devront aussi permettre de s'assurer que l'infrastructure proposée n'occasionne pas de changements importants dans un habitat valorisé situé à proximité. De ce fait, le secteur entourant le site retenu devrait être étudié en détail afin de localiser tout herbier ou habitat côtier d'importance. Un inventaire détaillé de la végétation devrait aussi y être mené puisque toute la zone longeant la baie d'Hudson est considérée propice à certaines espèces floristiques à statut précaire. Finalement, si la présence d'une tourbière en rive est confirmée, il faudrait l'éviter dans la mesure du possible ou minimiser l'empiétement dans cette dernière. Toutefois, les tourbières en milieu côtier sont fréquentes dans le secteur de la baie d'Hudson.

4 CONTRAINTES ET RECOMMANDATIONS LIÉES AUX SITES ARCHÉOLOGIQUES

4.1 MISE EN CONTEXTE

Les aspects archéologiques et culturels ont été évalués pour les phases II et III de La Grande Alliance dans la note technique 4. Au stade de la préfaisabilité, des informations de base concernant tous les sites patrimoniaux connus ont été recueillies.

Suite à l'identification des tracés proposés pour chacune des infrastructures proposées par La Grande Alliance, les impacts archéologiques ont été évalués. Cette démarche vise à planifier l'atténuation des impacts sur les sites patrimoniaux pour les prochaines étapes de l'étude de La Grande Alliance. Des recommandations sont finalement proposées pour soutenir une pratique exemplaire de gestion durable des sites patrimoniaux.

Les sites du patrimoine culturel de toutes sortes et de toutes époques ont été pris en considération. Les sites archéologiques, les sites funéraires, les lieux de naissance, les sites spirituels ou rituels, les zones de récolte, les portages ou tout autre lieu d'importance historique ont donc été inclus dans les milieux terrestres et marins. Les sources consultées comprennent les sources écrites, telles que les archives, les bases de données gouvernementales et les documents publiés, mais les sources orales ont également été prises en compte par le biais d'activités de mobilisation et d'entretiens avec les utilisateurs cris du territoire. Le gouvernement de la nation crie et ses services subsidiaires ont offert un soutien continu pour assurer l'accès à diverses sources de données locales. En outre, une inspection de surface de cinq jours sur le terrain a permis d'identifier des sites supplémentaires et de valider les zones de potentiel archéologique proposées.

4.2 SITES ET ZONES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Un bref historique du milieu naturel et de l'occupation humaine dans la région d'Eeyou Istchee fournit un contexte général pour la présentation des résultats. Les sources paléoenvironnementales suggèrent que l'occupation humaine de ce vaste territoire a commencé quelque temps après 8 000 ans avant notre ère, mais plus probablement après 6 000 ans avant notre ère. Cependant, les données archéologiques actuelles indiquent que les Paléoinuit et les Inuit ont occupé l'extrémité nord d'Eeyou Istchee, dans la ZE2, depuis environ 4 500 ans avant notre ère. En ce qui concerne les Cris et leurs ancêtres, les données archéologiques établissent leur présence dans le sud d'Eeyou Istchee depuis au moins 4 200 ans avant notre ère. Ce groupe a éventuellement occupé la totalité du territoire à partir d'environ 2000 avant notre ère, lorsque le milieu a atteint des conditions similaires à celles que nous connaissons aujourd'hui. Il faut attendre l'arrivée d'Henry Hudson en 1611 pour que la présence allochtone dans Eeyou Istchee soit officiellement établie.

Au total, 221 sites archéologiques et autres sites patrimoniaux sont répertoriés dans les trois zones d'étude et se rapportent aux trois groupes culturels présentés ci-dessus. Tous les sites connus sont situés dans les terres, mais des sites maritimes et sous-marins peuvent également être présents dans les milieux côtiers, fluviaux et lacustres. Cette ressource peut être décrite de manière très succincte comme étant très précieuse, mais peu étudiée.

Les sites sont concentrés dans dix zones d'intérêt patrimonial (ZIP) qui mettent en évidence les régions les plus sensibles d'Eeyou Istchee. Les ZIP se concentrent près de Whapmagoostui (ZE2) et à l'intérieur des terres à partir de Wemindji (ZE1). La plupart des ZIP situées près de Whapmagoostui sont des lieux de sépulture humaine, qui sont les sites culturels les plus sensibles. C'est également à cet endroit que le risque d'impact de l'infrastructure proposée est le plus élevé. Cependant, les recherches sont inégales sur ce vaste territoire. Les recherches sont donc encore insuffisantes pour définir avec précision les limites des zones sensibles et des données plus précises pourraient permettre de proposer des recommandations plus spécifiques.

De même, l'absence de sites ou de ZIP dans certaines portions de la zone d'étude ne sous-entend pas nécessairement que la valeur patrimoniale est faible ou inexistante. Ce vide apparent peut simplement être la conséquence d'un manque de données. Ce constat est particulièrement frappant dans les milieux marins et estuariens de la côte de la baie d'Hudson, où la circulation a pu être importante à l'époque de la traite des fourrures. Des recherches supplémentaires peuvent donc aider à affiner les ZIP actuelles, ainsi qu'à définir d'autres sites et d'autres ZIP. Un tel effort sera particulièrement important sur les zones affectées de l'étude de La Grande Alliance, afin d'évaluer avec précision le risque d'impact et de proposer des stratégies spécifiques d'évitement, d'atténuation et de compensation.

Les sections suivantes présentent des détails supplémentaires sur les résultats concernant les sites patrimoniaux connus et ZIP. Ces résultats concernent les trois zones qui composent les zones d'étude, notamment :

- Zone d'étude 1 (ZE1) : Chemin de fer le long de la route Billy-Diamond – Rupert – La Grande;
- Zone d'étude 2 (ZE2) : Prolongement de la route et du chemin de fer – La Grande – Whapmagoostui/Kuujuarapik, et port;
- Zone d'étude 3 (ZE3) : Route 167 – Mine Renard – Route Transtaïga.

4.2.1 ZONE D'ÉTUDE 1 (ZE1) : CHEMIN DE FER LE LONG DE LA ROUTE BILLY-DIAMOND – RUPERT – LA GRANDE

Le corridor ferroviaire dans la ZE1 de la phase II du projet La Grande Alliance comporte 35 sites patrimoniaux, dont 28 ont une valeur modérée à élevée. Tous les sites sont affiliés aux Cris et à leurs ancêtres. Ils sont situés sur les territoires de chasse de Wemindji, à l'exception de trois sites appartenant aux territoires d'Eastmain, de Waskaganish et de Nemaska.

Quatre ZIP de petites superficies ont été définies à l'intérieur de la ZE1. Elles sont toutes associées aux territoires de chasse de Wemindji.

- WEM01 couvre 26 km² de terres en bordure est du réservoir Robert-Bourassa. Elle est liée à une concentration d'occupations du 20^e siècle et à la fin du mode de vie nomade des Eeyouch. Elle est considérée comme hautement prioritaire en termes d'évitement, d'atténuation et de compensation;
- WEM02 a une superficie de 10,3 km² de sites paléohistoriques tardifs. Elle est considérée comme une priorité modérée;
- WEM03, d'une superficie de 115,4 km², doit être considérée comme hautement prioritaire, car les sites de cette zone témoignent de la transition entre les époques paléohistorique et coloniale (après 1611). L'un de ces sites est également l'une des rares carrières de pierre paléohistoriques répertoriées à ce jour dans Eeyou Istchee;
- WEM04 témoigne d'une occupation continue depuis le début de la paléohistoire jusqu'à la période coloniale sur une superficie de 12,8 km².

4.2.2 ZONE D'ÉTUDE 2 (ZE2) : PROLONGEMENT DE LA ROUTE ET DU CHEMIN DE FER – LA GRANDE – WHAPMAGOOSTUI/KUUJJUARAPIK, ET PORT

Les corridors de prolongement proposés du chemin de fer et de la route dans la ZE2 de la phase III de La Grande Alliance sont riches en patrimoine, avec 102 sites dont 87 ont une valeur patrimoniale moyenne à élevée. Tous les sites témoignent de l'occupation du territoire par les autochtones, notamment les Inuit, les Paléoinuit, les Cris et leurs ancêtres. De nombreux sites n'ont fait l'objet que de fouilles superficielles, de sorte que leur appartenance culturelle exacte ne peut être confirmée avec certitude. Soixante-six sont situés sur les territoires de chasse de Whapmagoostui et 36 sur ceux de Chisasibi.

Six ZIP ont été définies dans la ZE2. CHI01 est le seul à se trouver sur le territoire de Chisasibi, avec deux sites paléohistoriques voisins (0,1 km²). Les cinq autres se trouvent sur le territoire de Whapmagoostui.

- WHA01 est de loin la plus grande et la plus importante de toutes, avec 80 sites dispersés sur une superficie de 555,6 km², couvrant la totalité du village de Whapmagoostui/Kuujuarapik, une grande partie de la côte et l'estuaire de la Grande rivière de la Baleine. On y trouve des sites de rassemblement plurimillénaires des Inuit, des Paléoinuit, des Cris et de leurs ancêtres, ainsi que des Européens qui ont établi des postes de traite à certains de ces endroits. Deux sépultures ont également été identifiées dans WHA01. Une priorité très élevée en matière d'évitement, d'atténuation et de compensation devrait donc être envisagée pour cette ZIP dans les phases ultérieures de l'étude dans la mesure où celle-ci est touchée par les infrastructures proposées;
- WHA02, dont la superficie est de 28,7 km², abrite au moins 30 sépultures autochtones réparties sur six sites distincts. Un site unique attestant de la déportation forcée et de la sédentarisation des Inuit du lac Tasiujaq est également répertorié. Un niveau de priorité modéré est attribué à cette ZIP;
- WHA03 comporte un ensemble de neuf sites datant du début de l'ère coloniale où les Inuit, les Cris et les Européens ont coexisté et exploité des mammifères marins, extrait du cuivre et fait du commerce, en relation avec le poste de traite de la Petite rivière de la Baleine (1749-1759 apr. J.-C.; 1787-vers 1819; vers 1851-1880; 1882-1890). Les Européens établis au poste de traite auraient également entreposé leurs navires pour l'hiver dans des zones stratégiques de la ZIP;
- WHA04 contient un site funéraire, à l'embouchure de la rivière Second et WHA05 compte un seul site qui pourrait être une occupation très ancienne, peut-être liée à la colonisation d'Eeyou Istchee par les ancêtres des Cris. Ces deux dernières ZIP se sont vues attribuer un niveau de priorité modéré.

Il convient de noter que, au cours de l'étude, la route proposée entre La Grande et Whapmagoostui/Kuujuarapik est passée au stade de la faisabilité et a permis d'évaluer le potentiel archéologique et le risque d'impact sur le patrimoine archéologique. La zone d'étude était un corridor de 270 km de long et de 1 km de large.

Les zones de potentiel archéologique ont été définies à partir de toutes les informations disponibles synthétisées dans un dossier historico-culturel ainsi que dans une base de données géospatiales. Les attributs utilisés dans l'analyse correspondent aux critères couramment utilisés en archéologie québécoise. Les attributs sélectionnés ont permis de déterminer si les conditions d'occupation étaient adéquates ou non, suggérant ainsi la présence potentielle de campements, de portages, d'établissements permanents, d'industries, de réseaux de transport et de communication et d'autres types de sites patrimoniaux, au-delà des sites strictement archéologiques.

Au total, 1 422 zones de potentiel archéologique ont été identifiées dans le corridor routier prévu. La plupart des zones ont cependant un potentiel nul à faible, en raison de perturbations importantes, d'autres attributs défavorables ou d'un nombre restreint d'attributs favorables. Pour le reste, 550 zones présentent un potentiel archéologique modéré et 218 un potentiel archéologique élevé. Ces zones sont sensibles parce qu'elles pourraient contenir des vestiges d'une occupation autochtone passée, notamment des Inuit, des Paléoinuit, des Cris et de leurs ancêtres. On peut également trouver des traces d'activités allochtones dans la partie la plus au nord de la zone d'étude, en raison de la proximité d'un ancien poste de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Des inspections ont ensuite été effectuées par hélicoptère, deux archéologues se posant dans les zones où des vestiges étaient potentiellement identifiés et où l'observation aérienne était limitée par la densité de la couverture arborée. Le nombre d'atterrissages a toutefois été réduit au minimum en raison d'un bris d'hélicoptère, ce qui a entraîné une perte de près de trois jours entiers sur les cinq jours prévus pour la validation sur le terrain. Néanmoins, ce processus de validation a permis d'affiner les limites des zones proposées et leur niveau de potentiel archéologique.

D'un point de vue général, la zone d'étude de l'étude de faisabilité revêt un intérêt considérable en ce qui concerne l'occupation autochtone, les Cris et leurs ancêtres vivant dans toute la zone d'étude, et les Inuit et les Paléoinuit vivant à l'extrémité nord. Les vestiges de leur présence se concentrent le long des principaux cours d'eau et lacs, à proximité des voies de déplacement et des ressources susceptibles de soutenir leur mode de vie, telles que le gibier, le poisson, les plantes, les minéraux et les pierres.

À l'extrémité nord de la zone d'étude se trouve la zone WHA01. Cette ZIP est particulièrement sensible pour son patrimoine archéologique, comporte 40 zones archéologiques potentielles et devrait faire l'objet d'efforts plus importants en ce qui concerne les stratégies d'évitement, d'atténuation et de compensation. Les données historiques disponibles ont montré un potentiel d'occupation allochtone nul ou faible, sauf dans la partie nord de la zone d'étude, près de la Grande rivière de la Baleine.

Les données disponibles sur le patrimoine maritime éventuel sont peu nombreuses. On peut s'attendre à trouver des sites du patrimoine maritime à proximité des zones de circulation intense où deux postes de traite importants ont été établis et où des groupes humains se sont rassemblés, par exemple dans les estuaires de la Grande rivière de la Baleine et de la Petite rivière de la Baleine. Une attention particulière à la documentation d'un éventuel patrimoine sous-marin et maritime devrait donc être accordée à cet endroit si l'aménagement du port proposé est jugé valable par les communautés.

En matière de construction routière, tout type de travaux au niveau du sol ou d'aménagement du site dans une zone à potentiel modéré ou élevé risque d'avoir un impact sur les sites patrimoniaux. En effet, la plupart des sites se trouvent à une très faible profondeur dans le sol et sont donc vulnérables à tout type d'aménagement, même le plus superficiel.

4.2.3 ZONE D'ÉTUDE 3 (ZE3) : ROUTE 167 – MINE RENARD – ROUTE TRANSTAÏGA

Six sites patrimoniaux sont répertoriés dans la ZE3, sur les territoires de chasse de Chisasibi. Ils se limitent à son extrémité nord-ouest, sur le lac Des Vœux, à 6 km au nord de la route Transtaïga. Ils remontent au 20^e siècle. Il y a eu peu de recherches sur ce territoire, d'où ce faible nombre de sites.

Pour cette raison, aucune ZIP n'est répertoriée dans la ZE3.

4.3 RECOMMANDATIONS D'ORDRE ARCHÉOLOGIQUE

Si les infrastructures proposées (en totalité ou séparément) sont jugées valables par les communautés, beaucoup de travail reste à faire en matière de gestion préventive des sites patrimoniaux, en particulier lors de la planification des étapes futures des infrastructures proposées par La Grande Alliance.

4.3.1 LIMITATIONS DES DONNÉES

Les phases futures des infrastructures proposées pourraient inclure des travaux supplémentaires visant à mettre en lumière des informations complémentaires concernant les sites inventoriés de la zone d'étude. Ces travaux devraient aider les autorités et les promoteurs du projet à établir une base de données archéologiques plus complète, y compris les sites importants situés dans les corridors de 40 km de large des tracés proposés. La distinction entre les sites inuits/paléo inuits et les sites des Premières nations n'a pas toujours été possible en raison du manque de données. Toute étude de site ou fouille devrait viser à établir cette distinction si les données deviennent suffisantes pour permettre un tel exercice.

Bien qu'aucun site du patrimoine marin n'ait été identifié, les estuaires de Grande rivière de la Baleine et de la Petite rivière de la Baleine se distinguent par le potentiel de leur patrimoine marin. Tout projet d'infrastructure à proximité de ces estuaires devra faire l'objet d'une étude plus approfondie. Il est fortement recommandé d'impliquer les membres de la communauté locale et les autorités dans le cadre d'un tel exercice.

4.3.2 ÉVITEMENT ET ATTÉNUATION

Les éléments suivants contribueront à la réalisation d'études de potentiel archéologique et de relevés de terrain de qualité, qui seront nécessaires à l'élaboration de stratégies d'évitement et d'atténuation fiables :

- 1 Méthodologies de pointe intégrant les recherches récentes et passées dans Eeyou Istchee, à la fois dans les milieux terrestres et sous-marins.
- 2 Analyses spécialisées de la culture matérielle, d'ossements d'animaux, d'échantillons de sol ou de charbon de bois.
- 3 Entretiens ethnographiques complémentaires avec les utilisateurs du territoire, documentant tous les sites ayant une valeur patrimoniale potentielle et les événements, y compris les visites sur le terrain.
- 4 Recherches en archives axées sur les sites terrestres et sous-marins potentiels, notamment les journaux des postes de traite.
- 5 Imagerie lidar et satellite récente et de haute définition, car elle n'est actuellement que partiellement disponible pour la zone d'étude.
- 6 Télédétection, y compris sonar à balayage latéral, sonar multifaisceaux et éventuellement magnétomètre, dans les zones sous-marines touchées présentant un potentiel plus élevé (par exemple, les estuaires de la Petite rivière de la Baleine et de la Grande rivière de la Baleine, ainsi que la côte à proximité).
- 7 Validation sur place des zones archéologiques potentielles sélectionnées, y compris les sites terrestres et sous-marins.

Les sites ayant une valeur patrimoniale moyenne ou élevée doivent être évités. Si cela n'est pas possible, des fouilles peuvent être nécessaires. Le cas échéant, les éléments suivants doivent également être pris en compte pour faciliter l'interprétation des sites fouillés et guider les phases suivantes du développement de l'infrastructure proposée.

- 1 Reconstitution de sites paléoenvironnementaux par le biais, principalement, de la géomorphologie, de la palynologie, de la dendrochronologie ou de restes macrofloraux.
- 2 Des entretiens ethnographiques sur place avec leurs occupants ou leurs descendants explorant des thèmes d'intérêt spécifique pour chaque site.
- 3 Des entretiens en laboratoire regroupant les occupants et les artefacts, explorant des thèmes liés à la culture matérielle récente (par exemple, la technologie, l'autonomie, les compétences, l'apprentissage, le bien-être).
- 4 Recherche d'archives sur le contexte historique des sites fouillés (par exemple, traite des fourrures, cohabitation avec d'autres groupes culturels, expérience du colonialisme et de la sédentarisation forcée).
- 5 Analyses spécialisées de la culture matérielle, des ossements d'animaux, des échantillons de sol, des échantillons de charbon de bois, etc.

La zone WHA01 est la plus sensible au développement étant donné son patrimoine et son potentiel archéologiques riches. L'impact pourrait être établi si la route elle-même ou toute autre infrastructure associée traversait des zones à potentiel modéré ou élevé. Il est donc recommandé d'éviter les zones à potentiel archéologique modéré et élevé dans la zone WHA01. S'il n'est pas possible de les éviter, les zones touchées de cette ZIP doivent faire l'objet de mesures d'atténuation supplémentaires. Dans ces situations, l'atténuation doit commencer par une étude archéologique comprenant une inspection visuelle et des sondages, avec un espacement ne dépassant pas 10 m, et de 5 m à 3 m à proximité des sites archéologiques (<100 m). Cette méthodologie permettra d'obtenir les données nécessaires pour évaluer correctement la présence, les concentrations et les limites périphériques des sites. Elle permettra également de déterminer si des mesures d'atténuation supplémentaires sont nécessaires. Il sera également possible de déterminer le niveau d'effort requis pour l'atténuation supplémentaire.

En dehors de WHA01, les zones à potentiel archéologique modéré et élevé doivent également faire l'objet de mesures d'atténuation supplémentaires si la route (ou le chemin de fer) prévue a un impact sur elles. Dans ce cas, une étude archéologique avec inspection visuelle et sondages est recommandée. L'espacement entre les sondages devrait idéalement être le même qu'à l'intérieur de la zone WHA01.

Dans les zones à potentiel faible ou nul, le risque d'impact sur le patrimoine archéologique est considéré comme insuffisant pour recommander des mesures d'atténuation supplémentaires. Toutefois, un archéologue doit être consulté si la route (ou le chemin de fer) prévue et les infrastructures associées dévient en dehors de la zone d'étude.

4.3.3 COMPENSATION

Des compensations devraient être envisagées pour les sites affectés ayant une valeur patrimoniale plus élevée, mais aussi en dehors de la zone affectée identifiée, c'est-à-dire au-delà du corridor de 40 km de large à l'extérieur du tracé proposé et de la ZIP, où des sites d'une valeur patrimoniale significative peuvent déjà être identifiés. Ces mesures devraient contribuer à susciter un soutien en faveur de l'étude de La Grande Alliance et éventuellement faciliter l'acceptabilité d'autres aspects des infrastructures proposées en répondant aux besoins locaux.

- 1 Sélectionner et concevoir des mesures de compensation spécifiques avec les parties prenantes de la communauté.
- 2 Développer une stratégie intégrée de mobilisation des communautés avec les autres disciplines impliquées dans l'étude de La Grande Alliance, pour la conception et l'exécution des travaux d'atténuation.
- 3 Privilégier les investissements au sein de la communauté, tels que l'embauche de travailleurs locaux et la location d'équipements disponibles localement.
- 4 Surveillance des sites d'enfouissement et stabilisation des zones à risque.
- 5 Commémoration sur les lieux de sépulture (par exemple, cérémonie et plaque commémorative).
- 6 Sensibilisation, promotion et développement de sites patrimoniaux soutenant la culture, la santé, l'économie et le tourisme des communautés concernées (par exemple, activités de sensibilisation favorisant les liens communautaires, la guérison et l'histoire commune, expositions, sentiers touristiques et excursions, panneaux d'interprétation, ainsi que recherches et publications soutenant le développement local).

5 RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

Si les infrastructures proposées (en totalité ou séparément) sont jugées valables par les communautés, il serait important de :

- 1 Mobiliser les Inuit pour consulter les parties prenantes et étudier la documentation existante les concernant;
- 2 Maintenir une équipe de liaison crie composée des CIO de chaque communauté crie et d'un agent de liaison crie au sein de l'équipe de consultation, ainsi que d'autres associés cris locaux. Ainsi, les activités de mobilisation des Cris sont menées par des Cris, ce qui signifie que les entretiens sont menés en crie et traduits en anglais à l'anthropologue du consultant, pour la prise de notes;
- 3 Privilégier, dans la mesure du possible, l'appropriation des infrastructures proposées (construction et exploitation) par les Cris, et dans une moindre mesure les autres Premières Nations et les Inuits;
- 4 Réaliser une évaluation de l'impact sur la santé (EIS) pour déterminer les mesures d'atténuation et d'amélioration spécifiques à la santé des communautés avec une analyse différenciée selon les sexes dans une approche intersectionnelle (ADS+) pour comprendre l'impact différencié sur différents groupes tels que les jeunes, les femmes, les chasseurs-trappeurs, les travailleurs, etc.;
- 5 Poursuivre le dialogue avec les utilisateurs cris du territoire et les intervenants cris et jamésiens afin de définir des mesures d'atténuation détaillées et localisées qui pourraient être mises en œuvre pour protéger le plus possible l'intégrité des zones de récolte et des zones très sensibles (ZTS) et pour atténuer les impacts sur le territoire;
- 6 Des études environnementales supplémentaires sont nécessaires pour :
 - a Confirmer la présence d'aires d'hivernage pour le caribou forestier;
 - b Identifier plus précisément l'emplacement des milieux humides pour les infrastructures de préfaisabilité;
- 7 Il est recommandé de consulter les autorités responsables (MELCC) afin de clarifier leurs exigences en matière de compensation pour la perte de milieux humides dans le contexte où le régime de compensation pour la perte de milieux humides et hydriques ne s'applique pas au territoire de la Baie-James en vertu du *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*.
- 8 Quant aux aires protégées, des discussions seront recommandées à court terme avec les autorités gouvernementales pour s'assurer que les différentes composantes des infrastructures proposées sont compatibles avec les aires protégées proposées;
- 9 Le changement de catégorie de terres (de II à III) dû à la présence d'infrastructures de transport doit être pris en compte;
- 10 D'autres études archéologiques et relevés de terrain sont nécessaires, étant donné que l'étendue des recherches est inégale sur ce vaste territoire. Les études restent donc insuffisantes pour définir avec précision les limites des zones sensibles et des données plus précises pourraient permettre de formuler des recommandations plus spécifiques;
- 11 Port :
 - a Si la construction du port proposé est jugée pertinente par les communautés, il conviendra d'accorder une attention particulière à la documentation de l'éventuel patrimoine sous-marin et maritime dans les estuaires de la Grande rivière de la Baleine et de la Petite rivière de la Baleine;
 - b La majorité des informations disponibles datant de plus de 20 ans, des études environnementales supplémentaires sur le terrain seront nécessaires pour confirmer que l'emplacement proposé est un habitat important, par exemple pour la reproduction du capelan (un élément sensible), ou que l'infrastructure proposée n'entraîne pas de changements significatifs dans un habitat valorisé situé à proximité, tel que les herbiers marins, les tourbières littorales, les espèces de flore ou l'habitat côtier;

NOTE TECHNIQUE 17 – ÉVALUATION DU RENDEMENT

Il est recommandé de prendre en compte, dans l'ingénierie détaillée, les mesures d'atténuation et les optimisations localisées énumérées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 5-1 Mesures d'atténuation potentielles

IMPACTS POTENTIELS	MESURES D'ATTÉNUATION ET OPPORTUNITÉS
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> – Ajustements pour s'adapter à la particularité des infrastructures proposées, qui sont situées dans une région nordique éloignée et peu peuplée, avec de longues distances et un faible volume de circulation.
Zone très sensible	<ul style="list-style-type: none"> – Optimisation du tracé ou ajustements localisés – Aménagements spécifiques
Aires protégées	<ul style="list-style-type: none"> – Optimisation du tracé ou ajustements localisés
Site archéologique	<ul style="list-style-type: none"> – Optimisation du tracé ou ajustements localisés – Réaliser les études / investigations nécessaires sur le site avant la construction – Aménagements spécifiques
Couloir de migration des caribous	<ul style="list-style-type: none"> – Optimisation du tracé ou ajustements localisés – Aménagements spécifiques pour le passage des animaux (clôtures, passages pour animaux sauvages) – Lois et règlements spécifiques aux espèces menacées : <i>Loi sur les espèces menacées ou vulnérables</i> [Québec] <i>Loi sur les espèces en péril</i> [Canada] – Mesures de protection (contrôle des prédateurs, clôtures, etc.) – Mesures compensatoires – Élaboration d'un plan de conservation en partenariat avec le MFFP et Nature Québec
Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)	<ul style="list-style-type: none"> – Lois et règlements spécifiques pour la conservation des oiseaux – Élaboration d'un plan de conservation en partenariat avec Oiseaux Canada, Nature Canada et Nature Québec – Mesures de protection – Relevés sur le terrain pour identifier et préserver l'habitat des oiseaux
Habitats (Orignal, caribou, ours ou autre)	<ul style="list-style-type: none"> – Optimisation du tracé ou ajustements localisés – Aménagements spécifiques pour le passage des animaux (clôtures, passages pour animaux sauvages) – Système d'alerte pour les animaux (transport ferroviaire)
Zone de chasse ou de trappage	<ul style="list-style-type: none"> – Optimisation du tracé ou ajustements localisés – Stationnement hors de vue des automobilistes – Signalisation routière appropriée selon la catégorie de terrain (I, II ou III) – Aménagements spécifiques pour le passage des animaux (clôtures, passages pour animaux sauvages) – Système d'alerte pour les animaux (transport ferroviaire)
Activité de pêche	<ul style="list-style-type: none"> – Optimisation du tracé ou ajustements localisés – Stationnement hors de vue des automobilistes – Signalisation routière appropriée selon la catégorie de terrain (I, II ou III) – Rampe de mise à l'eau

NOTE TECHNIQUE 17 – ÉVALUATION DU RENDEMENT

IMPACTS POTENTIELS	MESURES D'ATTÉNUATION ET OPPORTUNITÉS
Navigation par bateau	<ul style="list-style-type: none"> – Optimisation du tracé ou ajustements localisés – Stationnement hors de vue des automobilistes – Signalisation routière appropriée selon la catégorie de terrain (I, II ou III) – Rampe de mise à l'eau – Aménagements spécifiques pour le portage – Aménagements spécifiques pour le passage des bateaux
Pistes de motoneige ou de VTT	<ul style="list-style-type: none"> – Optimisation du tracé ou ajustements localisés – Aménagements spécifiques pour le passage des motoneiges
Claim de droits miniers	<ul style="list-style-type: none"> – Optimisation du tracé ou ajustements localisés – Déterminer les activités prévues et la possibilité de coexistence avec le propriétaire du titre de propriété
Utilisation de la route de l'Évacuateur	<ul style="list-style-type: none"> – Route proposée parallèle à la route existante – Coordination avec HQ – Chasse à l'original autorisée aux allochtones le long de la route – Signalisation routière appropriée en fonction des activités autorisées et de la catégorie de terrain (I, II ou III) – Site culturel cri – Aménagements spécifiques (par exemple, un stationnement hors de vue des automobilistes)

6 CONSIDÉRATIONS SUPPLÉMENTAIRES : PRÉSERVATION DE LA CULTURE CRIE

Bien que cette étude ait été réalisée sans le mandat formel d'analyser les impacts du développement futur des infrastructures sur la préservation de la culture ou du patrimoine culturel des Cris, ce sujet a été fréquemment abordé au cours des séances de mobilisation de la communauté. Pour WSP et Maamuu, cette préoccupation ne pouvait donc pas être ignorée et exclue de l'analyse de La Grande Alliance. Notre étude a permis de répertorier 221 zones d'intérêt patrimonial (ZIP) dans les trois corridors d'infrastructure analysés (voir la note technique 4), mais il est entendu que la préservation culturelle ne se limite pas aux ZIP.

6.1 DÉFINITION ET EXEMPLES

L'UNESCO définit la conservation du patrimoine culturel comme l'ensemble des mesures prises pour prolonger la vie du patrimoine culturel tout en renforçant la transmission de ses messages et valeurs patrimoniales significatives. Dans le domaine des biens culturels, l'objectif de la conservation est de maintenir les caractéristiques physiques et culturelles de l'objet pour s'assurer que sa valeur n'est pas diminuée et qu'il survivra à notre durée de vie limitée. Une autre définition met l'accent sur l'utilisation d'approches délibérées et bien conçues pour maintenir le patrimoine culturel du passé au profit des générations actuelles et futures.

En pratique, les Cris considèrent la préservation culturelle comme la préservation du mode de vie cri pour les générations futures en honorant le passé, en le vivant au présent et en le transmettant aux plus jeunes. Lorsque les Cris parlent du mode de vie des Cris, le « territoire » est au centre de leurs préoccupations. La faune, l'identité crie (la langue, la culture), les valeurs, les cérémonies, les méthodes traditionnelles de guérison et bien d'autres aspects ont tous le territoire en commun. La culture se manifeste par le fait de parler en cri, de vivre sur le territoire pendant les congés culturels, les week-ends ou en permanence. La chasse, les récoltes, les festins, les coutumes, les cérémonies du cycle de vie et des rites de passage (comme ceux du premier animal tué, la cérémonie des premiers pas), les pow-wow, les connaissances traditionnelles des Cris sur la faune, la guérison, etc. sont autant de concepts qui reflètent la façon dont les Cris vivent en lien étroit avec le territoire.

La préservation du territoire est donc essentielle au maintien du patrimoine culturel et du mode de vie des Cris. Les zones protégées sont cohérentes avec la préservation culturelle puisqu'il s'agit de « terres et d'eaux reconnues, consacrées et gérées, par la loi ou par d'autres moyens efficaces, afin d'assurer la protection et le maintien à long terme des valeurs naturelles et culturelles ». Les zones protégées ont des critères de valeur culturelle et écologique associés au territoire. Actuellement, près de 25 % ou 100 000 km² de terres sont protégées dans Eeyou Istchee. Cette superficie équivaut à la taille de l'Islande. Il est prévu que, d'ici 2035, environ 50 % du territoire soit réservé à des fins non industrielles, à la protection de l'environnement et à la sauvegarde de la biodiversité. Au début de l'année 2023, une décision sera également prise quant à l'augmentation de 30 % de la zone protégée actuelle en utilisant des mécanismes de conservation supplémentaires qui sont actuellement à l'étude.

Les zones protégées sont des sites où aucun développement industriel n'est autorisé. Par développement industriel, on entend la foresterie commerciale, l'exploitation minière, l'hydroélectricité, les routes, les infrastructures lourdes, etc. En Eeyou Istchee, les zones protégées sont principalement constituées de parcs provinciaux et de réserves de biodiversité dans lesquels le mode de vie traditionnel des Cris, à savoir la cueillette, la chasse et la pêche sont autorisés. En ce sens, les zones protégées sont généralement privilégiées pour maintenir le mode de vie des Cris. L'aménagement d'infrastructures est interdit dans les zones protégées.

6.2 PRÉSERVATION DE LA CULTURE EN EEYOU ISTCHEE

Le gouvernement de la Nation crie a un Service du développement social et culturel, qui joue un rôle important dans la protection, la promotion et l'expression de la culture et de la langue crie. Le Service gère divers programmes et services visant à revitaliser la culture crie et à donner aux Cris les moyens d'agir, au niveau local et régional. De même, il y a le Service de l'Environnement et des travaux correcteurs où une équipe chargée des aires protégées est en place.

Aanischaaukamikw représente la vision des anciens qui, depuis plusieurs décennies, souhaitent un lieu centralisé pour la protection des « façons de faire ». L'Institut culturel cri *Aanischaaukamikw* se trouve à Oujé-Bougoumou, qui est le principal lieu de préservation du patrimoine. Cet effort de protection comprend des documents, des médias, des artefacts et des objets conçus pour la préservation, la conservation et le transfert des connaissances crie. *Aanischaaukamikw* est l'expression et l'attente que la culture et la langue crie doivent être conservées, maintenues, partagées, célébrées et pratiquées.

Le Chisasibi Cultural Heritage Center (CCHC) a une mission similaire : protéger, préserver, collecter, rechercher et exposer l'histoire, le patrimoine, la culture, la langue, les enseignements traditionnels oraux, les coutumes et les valeurs des *Iyiyiyuuch* et des Inuit de Chisasibi.

Chaque communauté crie dispose généralement d'un coordonnateur culturel chargé de promouvoir les programmes et les activités culturelles au sein de la communauté.

6.3 PRÉSERVATION DE LA CULTURE CRIE SELON LES PARTICIPANTS AUX ENTREVUES

De nombreux participants sont d'avis que les projets de développement risquent de provoquer une répétition des impacts passés sur le territoire et sur le mode de vie des Cris. Les aînés soulignent que « le territoire est la culture [crie]; ce que nous faisons lorsque nous allons sur le territoire est la culture crie ». Les aînés soulignent que « la qualité de vie ne se limite pas à l'économie ».

Hydro-Québec et les compagnies forestières opérant sur le territoire cri ne respectent pas « notre mode de vie, nos terres et notre faune, et le gouvernement non plus ». De plus, « il ne peut y avoir de perte de la langue ». Il faut « prendre soin de la terre, et nous devons le faire collectivement ».

Le développement des infrastructures ouvre le territoire à l'exploitation des ressources naturelles. L'aménagement de nouvelles infrastructures modifie les noms des rivières et des lacs qui sont maintenant nommés soit en français, soit en anglais, et « les noms crie sont effacés ». Le développement génère des impacts continus : l'hydroélectricité inonde le territoire autour de Chisasibi, l'exploitation minière autour de la région des monts Otish a détruit un lac qui ne peut plus être utilisé et où les poissons ne peuvent plus être pêchés.

Un accès accru au territoire augmente le risque de trafic de drogues et d'alcool, ruinant ainsi la vie des enfants et des jeunes, et endommageant le tissu social des communautés, ce qui a un impact sur le mode de vie des Cris. Les enfants et les jeunes ne vont déjà pas sur le territoire autant qu'ils le devraient.

Le savoir cri doit être reconnu non seulement par les non-Cris, mais aussi par les dirigeants et les organisations crie, qui le méconnaissent et le sous-utilisent encore. Le savoir cri est essentiel à la préservation de la culture.

Le développement s'est fait très rapidement. La rapidité avec laquelle les interventions de développement ont été menées a bouleversé le mode de vie des Cris. Il y a eu peu de temps pour digérer et s'adapter.

Les impacts des infrastructures telles que les routes et les chemins de fer sur la faune doivent être atténués, en protégeant leurs traversées. Ceci est particulièrement vrai dans le cas du caribou et de l'orignal. La protection de la faune permettra d'atténuer les impacts des projets de développement sur le mode de vie des Cris.

6.4 RECOMMANDATIONS POUR LA PRÉSERVATION DE LA CULTURE

L'organisation de séances de mobilisation avec le public cri, et surtout avec des informateurs clés spécialisés dans la culture crie est recommandée. L'implication d'experts et d'informateurs clés cris permettra de mieux définir la signification de la préservation culturelle et les différentes dimensions qui doivent être comprises par les promoteurs de projets de développement. Les informateurs clés pourraient inclure le personnel d'*Aanischaaukamikw*, du CCHC, de l'association des trappeurs cris, des aînés, des coordonnateurs culturels, des universitaires, etc.

Effectuer des recherches multidisciplinaires rigoureuses sur les effets cumulatifs des projets passés et présents sur la préservation de la culture et du mode de vie des Cris. Ces recherches doivent s'appuyer sur un cadre conceptuel permettant d'isoler les impacts des projets de développement de l'ensemble des changements sociaux affectant la population crie. Par exemple, le fait que les gens ne se déplacent pas régulièrement sur le territoire est une conséquence du « développement » (nouvelles technologies, projets d'infrastructure en Eeyou Ischtee, etc.).

La planification doit mettre davantage l'accent sur les connaissances des Cris. Jusqu'à présent, la protection des sites archéologiques et des artefacts est bénéfique. Mais on ne prête pas suffisamment attention au savoir cri, tel que les plantes médicinales, les histoires, les légendes, la langue, les modes de vie, les enseignements des anciens, les façons de faire du passé. La création d'une encyclopédie du savoir cri, à l'instar du patrimoine immatériel de l'UNESCO, pourrait être un bon début. Les infrastructures proposées pourraient combiner les recherches en cours afin de rassembler, d'archiver, de développer et de présenter le savoir cri dans un format accessible. Ceci est important, car la perte de chaque aîné est un coup dur pour la préservation du savoir cri.