

**Résumé** - Mémoire présenté par :

## **Pekuakamiulnuatsh Takuhikan**



## **Conseil des Innus Essipit**



## **Conseil des Innus de Pessamit**



**Au Bureau d'audience publique sur l'environnement  
À l'occasion de l'enquête et audience publique sur :**

**Projet d'ouverture et d'exploitation de la mine d'apatite du Lac  
à Paul au Saguenay—Lac-Saint-Jean**

**26 mai 2015**

## Contenu

Préambule .....	
1. Présentation de nos Premières Nations .....	
1.1. Première Nation des Pekuakamiulnuatsh .....	
1.2. Première Nation des Essipiunnuat .....	
1.3. Première Nation des Innus de Pessamit .....	
1.4. Le Nitassinan commun .....	
2. Bref contexte juridique applicable à nos Premières Nations .....	
3. Les principaux enjeux du projet pour les Innus .....	
3.1 L'inclusion des données de Pessamit dans l'évaluation des impacts du projet .....	
3.2 L'inclusion du tracé routier final et du terminal maritime dans l'évaluation environnementale du projet .....	
3.3 Nos préoccupations concernant les impacts du projet sur le caribou forestier .....	
3.4 La mise à niveau de l'évaluation des impacts, afin de compléter certaines données manquantes ou de corriger certaines erreurs .....	
3.5 L'évaluation des effets cumulatifs du projet sur les composantes de l'environnement qui sont valorisées par les Innus .....	
4. Conclusions et recommandations .....	

## **Préambule**

Les Premières Nations des Pekuakamiulnuatsh (Innuatsh du lac Saint-Jean), des Innus Essipit et des Innus de Pessamit, s'associent régulièrement lorsqu'il s'agit de faire part de préoccupations significatives et communes, comme c'est le cas dans ce mandat de consultation confié au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

Précisément, le mandat signifié le 21 janvier 2015 par le ministre demandait de mettre sur pied une commission pour consulter le public concernant le projet de mine d'apatite du lac à Paul par Arianne Phosphate. L'étude d'impact du promoteur a été rendue publique le 5 février 2015.

Nous avons choisi d'intervenir dans ce débat, puisque nos droits ancestraux et notre titre aborigène sont susceptibles d'être affectés par les décisions qui pourraient être prises quant à ce projet minier.

## **1. Présentation de nos Premières Nations:**

Les Premières Nations innues de Mashteuiatsh, Essipit, et Pessamit font partie de la grande nation innue composée de neuf communautés au Québec et de deux communautés situées au Labrador. L'ensemble de la nation innue occupe traditionnellement un vaste territoire, que nous appelons « Nitassinan » dans notre langue, compris entre la rivière Saint-Maurice et les bassins versants qui se jettent dans le fleuve et dans le golfe du Saint-Laurent jusqu'aux limites de la péninsule du Labrador.

Le présent mémoire est déposé au nom de nos trois Premières Nations innues, soit Mashteuiatsh, située au Saguenay-Lac-St-Jean, ainsi que Essipit et Pessamit en Haute Côte-Nord. Nous faisons partie des sociétés qui ont accueilli les Européens lors de leur arrivée, il y a plus de 400 ans, dans ce qui est devenu le Canada et le Québec d'aujourd'hui. On nous a alors nommés Montagnais parce que nous habitons une contrée parsemée de montagnes, mais cette appellation tend à disparaître pour être remplacée par le terme « Innu » que nous utilisons dans notre propre langue et qui est de plus en plus connu maintenant.

On trouvera dans la version complète de notre mémoire, la carte de base présentant le Nitassinan des Premières Nations de Mashteuiatsh, d'Essipit et de Pessamit, ainsi qu'une description de chacune de nos communautés.

## **2. Bref contexte juridique applicable à nos Premières Nations:**

Nous descendons des premiers occupants du territoire, d'où le qualificatif de « Premières Nations ». Nous n'avons jamais été conquis, nous n'avons jamais signé de traité. La Cour suprême du Canada a reconnu l'existence du titre et des droits ancestraux (arrêts Adams, trilogie Van der Peet, Delgamuukw et Tsilhqot'in).

La reconnaissance de nos droits ancestraux et de notre titre aborigène sur le Nitassinan est à la base de l'EPOG (Entente de principe d'ordre général), que nous avons signée le 31 mars 2004 avec une autre Première Nation innue (Nutashkuan) et les gouvernements du Québec et du Canada. Les négociations territoriales globales que mènent actuellement Pekuakamiulnuatsh Takuhikan, le Conseil des Innus Essipit et le Conseil des Innus de Nutashkuan sont fondées sur cette entente de principe, en vue de conclure un traité moderne.

Comme dans le cas de l'utilisation des autres ressources du territoire, il est essentiel que nos trois Premières Nations aient un rôle particulier dans les décisions et les orientations concernant la gestion du territoire et l'allocation des ressources, dans le cas présent on parle de ressources minières. C'est seulement à cette condition que les gouvernements et les industries des ressources naturelles auront la certitude d'opérer leurs activités dans le respect de nos droits ancestraux et de notre titre aborigène.

Ajoutons que l'EPOG contient des indications précises quant au devoir du gouvernement, en l'occurrence dans ce dossier, celui du Québec, non seulement de consulter, voire d'accommoder le cas échéant, mais aussi de faire en sorte de ne pas compromettre la négociation du Traité, comme le soulignent les deux articles suivants du Chapitre 19 sur les Mesures transitoires:

19.1 Dès la signature de la présente entente, le Canada et le Québec, suivant leurs compétences respectives, prendront les mesures transitoires jugées nécessaires pour prévenir une atteinte aux droits et intérêts visés dans la

présente entente suivant les différentes affectations territoriales convenues, et les mesures de développement socio-économique convenues, et préparer la mise en vigueur du Traité.

19.2 Ces mesures transitoires pourront porter notamment sur la prévention contre les cessions de terres, l'attribution de nouveaux droits ou baux ou toutes autres activités qui pourraient porter préjudice à la mise en application des dispositions du Traité.

Le développement économique régional dans les territoires fréquentés traditionnellement par les Innus s'est longtemps fait sans même les consulter ni tenir compte de leur réalité. Ce développement s'est même parfois effectué au détriment des droits ancestraux et territoriaux des Innus. Dans certains cas, des superficies considérables de territoire utilisé à des fins de subsistance ont été inondées (barrages et réservoirs), des écosystèmes entiers ont été bouleversés (coupes forestières). L'implantation d'entreprises privées et publiques a très peu profité aux Innus.

Malgré que le mode de vie des Innus ait été fortement perturbé, les retombées économiques de ce développement ont davantage profité aux entreprises québécoises et aux gouvernements. Les Innus ont donc été pratiquement absents des activités économiques et malheureusement de plus en plus dépendants de l'État. Les Québécois, peu conscients de cette réalité, ont dénoncé cette dépendance.

Longtemps exclues de la concertation et du développement économique régional, les Premières Nations innues ont cependant démontré depuis maintenant plusieurs années qu'elles voulaient plutôt en être partie prenante. Et les leaders des populations régionales ont eux aussi compris l'importance de tisser des liens solides avec les Innus. Des exemples de coopération et de collaboration avec le milieu ont vu le jour petit à petit et cela ne peut constituer qu'un atout pour l'avenir.

### **3. Les principaux enjeux du projet pour les Innus:**

Le projet d'ouverture et d'exploitation d'une mine d'apatite au Lac à Paul est l'un des projets miniers les plus avancés parmi ceux actuellement examinés par nos Premières Nations. De plus en plus nous voulons que nos préoccupations soient entendues à l'égard de tels projets sur nos terres ancestrales. Ce projet a donc comme particularité de s'inscrire dans une nouvelle approche où nos Premières Nations vont participer activement à la prise de décision sur son acceptabilité environnementale et sociale.

Nos trois Premières Nations reconnaissent que le projet d'Arianne Phosphate possède un potentiel significatif de retombées économiques en matière de contrats et d'emplois, mais elles ont aussi des préoccupations à l'égard des impacts négatifs potentiels du projet. Dans nos échanges avec le MDDELCC et avec l'initiateur du projet, nous avons tenu à examiner tous les aspects du projet qui préoccupent nos communautés, mais aussi certains aspects qui en questionnent l'acceptabilité.

Nous présentons les résultats de cette analyse dans les paragraphes suivants.

Essentiellement, notre analyse a permis d'identifier cinq enjeux principaux à l'égard du projet, tel que déposé par Arianne Phosphate.

#### **3.1 L'inclusion des données de Pessamit dans l'évaluation des impacts du projet:**

Le projet minier d'Arianne Phosphate est depuis le début associé à la région du Saguenay - Lac Saint-Jean. Le site du Lac à Paul est localisé dans le bassin hydrographique de la rivière Péribonka, près de la limite du bassin versant de la rivière Betsiamites. Il fait partie du territoire traditionnel des Pekuakamiulnuatsh, mais il est aussi considéré comme étant inclus dans le territoire traditionnel des Pessamiunnuat. Il faut donc reconnaître que le site du projet minier est situé dans une zone limitrophe, à la limite des Nitassinans de ces deux Premières Nations.

Les Premières Nations de Mashteuiatsh et de Pessamit ont donc un intérêt commun dans la zone du projet minier. L'intérêt des Innus d'Essipit réside davantage dans les composantes routière et de terminal maritime du projet auxquelles nous reviendrons.

\* \* \*

L'étude d'impacts rendue publique par l'initiateur du projet en juin 2013 apparaît très déficiente à l'égard des droits, des usages et des pratiques des Innus de nos communautés, mais en particulier de ceux de Pessamit dans la zone du projet. Il semble qu'au départ la Première Nation n'ait pas été consultée sur les limites du Nitassinan touché par le projet. C'est une lacune majeure qui a d'ailleurs été mentionnée par le MDDELCC. Nous présentons ici un bref résumé de nos principales constatations.

L'initiateur du projet n'a pas pris en compte l'utilisation du territoire par les Innus de Pessamit. Pourtant, les études disponibles sur l'occupation historique du territoire par les membres de la communauté démontrent la présence des Innus de Pessamit sur la rivière Manouane et dans la région environnante.

Dans l'étude d'impacts et dans l'étude de retombées économiques, les enjeux du projet sont essentiellement tournés vers la région du Saguenay - Lac St-Jean, mais aucune donnée ou analyse sérieuse ne semble avoir été présentée concernant Pessamit. Dans l'étude de retombées économiques, la comparaison des profils socio-économiques apparaît nettement défavorable à l'égard de la communauté de Pessamit.

Sans doute à juste titre, les Innus de Pessamit considèrent que les impacts négatifs du projet vont se retrouver dans le Nitassinan de Pessamit, mais que les retombées positives seront pour le Saguenay - Lac St-Jean. D'ailleurs la Première Nation a critiqué le fait que la stratégie de partage des retombées économiques est exclusivement centrée sur la région du Saguenay - Lac St-Jean.

L'effort de rattrapage mis en oeuvre par l'initiateur du projet dénote sa bonne foi, mais cet effort demeure encore incomplet et non intégré à l'évaluation globale des impacts. Les Innus de nos trois Premières Nations considèrent ces lacunes comme un enjeu majeur de l'acceptabilité environnementale et sociale du projet.

### 3.2 L'inclusion du tracé routier final et du terminal maritime dans l'évaluation environnementale du projet:

Pour le transport du minerai par camion, l'initiateur du projet a choisi un tracé routier pour se relier au site minier du Lac à Paul jusqu'à un site de transbordement prévu à Sainte-Rose-du-Nord. Selon nous, la démarche utilisée par le promoteur pour prendre cette décision est contraire aux principes reconnus en matière d'évaluation environnementale. De plus, l'initiateur du projet refuse de considérer la construction du terminal maritime comme une des composantes de son projet, ce qui empêche également d'en évaluer les impacts.

Nos Premières Nations sont préoccupées par ces décisions prises par l'initiateur du projet. Ces décisions ont pour effet de restreindre énormément la portée de l'évaluation environnementale du projet. La question des impacts de la route projetée et du terminal maritime est un deuxième enjeu majeur pour les Innus de nos communautés.

En ce qui concerne le tracé pour le transport du minerai, nous avons constaté plusieurs faiblesses dans l'étude d'impact déposée par l'initiateur du projet en juin 2013. Le tracé du Chemin des Passes nous a d'abord été présenté sans justification ou évaluation rigoureuse des impacts. Nous avons fait valoir que l'accroissement considérable de la circulation dans les 25 prochaines années constituerait probablement une limitation, voire une nuisance supplémentaire qui conduirait à des contraintes significatives à l'utilisation du site du lac Alex et à une forte diminution de sa valeur patrimoniale pour les Innus de Mashteuiatsh.

Devant le tollé soulevé par ce choix de tracé, l'initiateur du projet a fait préparer des études sur d'autres variantes de tracé disponibles. Nous les avons examinées, mais aucune ne semble considérer sérieusement les impacts sur les Innus. La pondération des critères utilisés pour comparer les différents tracés n'est pas expliquée ou justifiée. L'analyse qui fonde la comparaison des différents scénarios de transport du minerai nous semble donc très incomplète.

En particulier, l'analyse des variantes de transport nous apparaît déficiente. Il s'agit d'un simple tableau qui ne fournit aucun détail sur la méthodologie utilisée, les sources de données, le choix des critères retenus, la pondération accordée à chaque critère, etc. Nous croyons qu'une évaluation rigoureuse permettrait de mieux comparer les avantages et inconvénients de chaque tracé, incluant les deux variantes vers Forestville et celles proposées par Mashteuiatsh.

À plusieurs occasions nous avons mentionné au promoteur que l'expression "chemin existant amélioré" ne reflète pas l'ampleur des travaux nécessaires. En réalité le chemin devra subir des transformations majeures, avec de nouveaux tronçons et des chemins existants élargis: ce sont des transformations majeures qui vont entraîner des impacts majeurs sur le territoire, tant pour les utilisateurs innus que pour la faune.

Nous avons fait valoir que les données présentées sur l'augmentation de l'achalandage routier étaient insuffisantes. Le portrait de l'achalandage actuel est peut-être difficile à établir, mais il est nécessaire pour faire un suivi des changements. L'initiateur du projet s'était engagé à déposer une étude complète de la circulation avant l'évaluation du projet par le BAPE. Nous attendons toujours.

Devant notre insatisfaction, l'initiateur du projet a accepté d'examiner des tracés alternatifs que nous avons développés avec les utilisateurs innus. Les gardiens des terrains de piégeage # 33 et # 70-A de Mashteuiatsh ont bien voulu se pencher sur la question parce qu'ils connaissent bien le territoire. Après avoir rejeté les 8 scénarios déjà proposés, ils ont

chacun soumis une nouvelle variante de tracé qui offre des avantages et réduit les inconvénients.

Pekuakamiulnuatsh Takuhikan a déposé un rapport de consultation le 30 janvier 2015. L'initiateur du projet s'était engagé à examiner ce rapport et à présenter ses conclusions écrites et détaillées avant l'évaluation du projet par le BAPE, mais nous attendons toujours.

Essentiellement, les résultats de cette consultation mettent en évidence les préoccupations exprimées et les composantes de l'environnement qui sont valorisées par les utilisateurs innus.

Il faut bien comprendre que pour nous l'amélioration de l'accès au territoire est considérée comme un impact négatif. La réfection ou l'ouverture d'une nouvelle route signifie pour nous une croissance de la circulation par l'industrie forestière, ainsi que par les chasseurs, pêcheurs, villégiateurs, touristes, etc. Cela signifie également un chambardement des équilibres fauniques, comme le remplacement progressif du caribou forestier par l'orignal et l'accroissement de la prédation.

Chaque bout de route le moins carrossable augmente la capacité de tout citoyen de pénétrer plus avant dans toutes les parties du territoire jusqu'à laisser pratiquement très peu de zones vierges pour servir de refuges aux animaux. Tous ces chemins facilitent surtout les installations de villégiature à la grandeur du territoire, alors qu'il n'existe pas d'études vraiment poussées sur les effets de ce genre de développement. En bref, l'amélioration de l'accès résulte par-dessus tout en des bouleversements qui, au lieu de mener à la conciliation, engendre incompréhension et conflits d'usage.

C'est la raison qui explique pourquoi nous sommes en désaccord avec la démarche d'évaluation environnementale du tracé routier menée par l'initiateur du projet. Les routes existantes ne seront plus les mêmes après les travaux. Les impacts du transport routier sur les Innus seront majeurs parce qu'ils constituent une menace à la qualité du milieu et à la

perpétuation de la culture et du mode de vie des Innus. Les témoignages des gardiens de terrains de piégeage innus situés dans la zone d'étude font état de ces impacts potentiels.

Dans une étude sérieuse cherchant à identifier le tracé de moindre impact, un promoteur de projet doit au départ présenter une évaluation rigoureuse de tous les tracés pertinents. Les échanges avec les différents utilisateurs et détenteurs de droits permettent ensuite au promoteur de raffiner son analyse et d'éliminer un à un les tracés moins acceptables. Or dans l'actuel projet d'Arianne Phosphate, il nous faut admettre que l'initiateur du projet semble avoir fonctionné de façon inverse.

Le promoteur du projet a annoncé que le terminal maritime est une composante du projet qui sera évaluée séparément. Le retrait des infrastructures maritimes de transbordement du minerai a perturbé nos relations avec le promoteur et a créé de nouvelles incertitudes pour nos Premières Nations. La fragmentation d'un tel projet en composantes analysées séparément relève selon nous d'une démarche inacceptable sur les plans scientifique et écosystémique.

Que l'évaluation environnementale du terminal maritime soit de compétence fédérale ne constitue pas une raison valable pour fragmenter le projet. De nombreux projets ont fait l'objet d'évaluations conjointes fédérales-provinciales. Si la recherche du scénario de tracé routier de moindre impact avait été menée sérieusement, elle aurait permis d'intégrer la composante du terminal maritime dans l'évaluation globale du projet.

En conséquence, nous ne croyons pas que le tracé actuellement proposé constitue un choix final car des ajustements sont requis pour atténuer les impacts de ce tracé sur certains des lots de piégeage de Mashteuiatsh. De plus, en l'absence d'un portrait général qui aurait été possible par une évaluation conjointe sur le choix du tracé routier final et sur le terminal maritime, nos Premières Nations ne sont pas en mesure de prendre position de manière éclairée sur l'acceptabilité environnementale du projet, tel que soumis par le promoteur.

Qu'en sera-t-il du tracé si l'évaluation environnementale du terminal maritime n'est pas concluante ? Si le projet minier tarde à voir le jour pour des considérations financières, est-ce que les études présentées pour les variantes de tracé et le choix d'un terminal seront toujours pertinentes ? Devront-elles être révisées et faire l'objet d'un nouveau processus d'autorisation gouvernemental ?

### 3.3 Nos préoccupations concernant les impacts du projet sur le caribou forestier:

La question des impacts du projet sur le caribou forestier est pour nos Premières Nations le troisième enjeu majeur du projet. Le caribou fait partie intégrante de la culture et de l'identité des Premières Nations Innues du Québec et constitue une espèce phare. Sa protection est intimement liée à la pérennité de la culture, de la langue et du mode de vie de nos Premières Nations. C'est pourquoi nous considérons cet élément comme un enjeu important. Le promoteur soutient que les impacts sur les habitats du caribou forestier sont limités vu l'utilisation des chemins existants et l'évitement des massifs de remplacement sans exploitation forestière. Nous tenons à expliquer pourquoi nous sommes loin de partager la confiance du promoteur.

Le caribou de l'écotype forestier est considéré comme étant une espèce menacée au Canada depuis 2000 et vulnérable au Québec depuis mars 2005. La présence du caribou forestier sur la liste d'espèces à statut précaire a permis de démontrer l'urgence d'agir afin de préserver cet élément central de la biodiversité boréale et de notre culture ancestrale.

Le site minier prévu doit certainement être considéré comme un élément perturbateur pour le caribou, mais en réalité c'est le tracé routier qui représente l'essentiel de la menace et qui doit retenir notre attention. En effet, parmi l'ensemble des perturbations anthropiques générées à l'intérieur de la forêt boréale, le développement des chemins en milieu forestier est considéré comme l'une des principales causes expliquant le déclin des populations de caribou.

Différents impacts négatifs sur le caribou peuvent être engendrés par les chemins forestiers. Deux de ces impacts sont la création d'un effet de barrière et l'introduction d'un comportement d'évitement par le caribou forestier, engendrant tous deux la perte et la fragmentation de son habitat. Ces deux impacts entraînent également une diminution des déplacements des populations de caribou forestier. En conséquence, l'accessibilité et la disponibilité des habitats de qualité sont réduits et provoquent du même coup des répercussions négatives sur la reproduction et la survie des individus ainsi qu'une augmentation de leur vulnérabilité face aux prédateurs. Ce sont des impacts qui ont été documentés par la communauté scientifique.

Nos trois Premières Nations ont fait des efforts importants pour assurer la survie de l'espèce. Depuis plusieurs années, nos communautés ont interdit la chasse au caribou forestier dans leurs codes de pratiques. Nous participons également à différentes initiatives gouvernementales visant à restaurer les populations locales de caribou avec l'intention, ultimement, de reprendre une chasse alimentaire, sinon rituelle (voire symbolique), car le caribou est au cœur de l'identité culturelle des Innus. Toute mesure d'atténuation visant l'amélioration ou la restauration de l'habitat du caribou recevra une réponse favorable de notre part. D'ailleurs la Première Nation des Innus Essipit est impliquée de façon particulière dans la protection du caribou forestier.

Voici nos principales critiques à l'endroit des informations sur le caribou fournies par l'initiateur du projet:

- Pas de description de l'habitat du caribou dans la zone d'étude (pessières ouvertes à lichens pour les aires d'alimentation d'hiver, les types de milieu propices à la mise bas, etc. );
- Pas d'étude spécifique sur les populations actuelles de caribou forestier dans la zone d'étude (caractéristiques, localisation, etc.);
- Pas de présentation des corridors de déplacements qui seraient encore efficaces.

Faute d'informations adéquates, les mesures d'atténuation proposées par l'initiateur du projet nous apparaissent trop généralistes, pas suffisamment ciblées, donc tout à fait inefficaces. Qu'elle soit nouvellement construite ou mise à niveau à partir d'un chemin

forestier existant, la route de calibre 1-A envisagée par le promoteur va constituer un obstacle infranchissable pour le caribou forestier. Il faut donc que l'initiateur du projet s'engage à mettre en place des mesures d'atténuation qui soient conséquentes avec son choix de tracé routier final.

Actuellement, faute de données suffisantes à l'égard des populations résidentes de caribou forestier, nos trois Premières Nations ne sont pas en mesure de prendre une décision sur l'acceptabilité sociale et environnementale du projet.

#### 3.4 La mise à niveau de l'évaluation des impacts, afin de compléter certaines données manquantes ou de corriger certaines erreurs:

Lors de discussions tenues avec l'initiateur du projet, celui-ci s'est engagé à déposer plusieurs études importantes qui auraient dû être complétées au cours de l'étape de recevabilité, soit avant que le projet soit examiné par la Commission du BAPE. Le promoteur nous avait également dit qu'il procéderait à des mises à jour de données et à des compléments d'informations concernant son projet et le milieu bio-physique.

Dans nos échanges sur les différents impacts du projet, nous avons également soumis à l'initiateur de nombreux cas de données insuffisantes, erronées ou manquantes. Ce sont des données qui concernent principalement notre occupation et utilisation du territoire, mais aussi des aspects plus techniques du projet. Voici d'abord trois aspects principaux où nous considérons que des ajouts et corrections nous apparaissent nécessaires à l'égard des données nous concernant, qui ont été déposées par l'initiateur du projet:

##### (1) La limite de 5 ans:

Nous avons clairement signifié au promoteur que nous ne sommes pas d'accord pour que l'évaluation des impacts se limite aux 5 dernières années de notre occupation et utilisation du territoire. Il a ensuite accepté d'étendre la période couverte aux 40 dernières années, mais cela demeure arbitraire. Nous pensons que l'étude sur l'utilisation

du territoire par les Innus devrait présenter une vision historique plus large, prenant en considération non seulement les années passées, mais aussi les probabilités futures.

(2) La méthode des questionnaires:

En ce qui a trait à la cueillette des données, sans être mauvaise, la méthode par questionnaire écrit (formulaire avec choix de réponses) comporte de nombreux pièges. Cette méthode demeure peu flexible et ne permet pas de couvrir l'étendue des intérêts et des préoccupations des Innus rencontrés, particulièrement avec les aînés de nos communautés.

(3) Les données sur les sites d'importance culturelle:

Il y a plusieurs mois, la Première Nation de Mashteuiatsh a demandé au promoteur de tenir compte des sites d'importance culturelle dans son évaluation des impacts, parce que ces sites n'apparaissent pas dans l'étude d'impacts de juin 2013. Les impacts du projet n'ont pas été évalués à l'égard de ces sites. De plus l'analyse des deux variantes de tracé routier vers Forestville ne tient pas compte de l'utilisation et occupation du territoire par la communauté de Pessamit.

Dans nos échanges avec le promoteur, nous avons également soulevé des préoccupations concernant certains aspects plus techniques du projet, mais dont les réponses obtenues ne nous ont pas satisfaits.

(4) La diffusion atmosphérique de particules fines:

L'initiateur du projet n'a pas recueilli de données météo dans la zone d'étude pour alimenter son modèle de diffusion atmosphérique de particules fines. Le modèle présenté dans l'étude d'impact repose sur des données "construites", provenant de sources d'informations extérieures à la zone d'étude. Selon nous, cette façon de faire demeure insuffisante pour évaluer adéquatement les impacts potentiels de la diffusion de particules provenant du site minier et du passage des camions qui circuleront dans le tracé routier choisi.

(5) Le climat sonore affecté par le passage des camions:

Les utilisateurs des terrains de piégeage concernés par le projet ont tous manifesté des craintes à l'égard du bruit causé par le passage incessant des camions. L'initiateur du projet a bien tenté de nous conforter en disant que le bruit ne dépasserait pas les seuils acceptables. Nous constatons cependant que le promoteur n'a pas fait d'étude sur les conditions actuelles du climat sonore dans les sites et les zones d'activités occupés par les Innus.

(6) La collecte de matériel archéologique:

Seul le site minier prévu a fait l'objet d'une étude de potentiel archéologique. Le choix du tracé routier final devra lui aussi faire l'objet d'une étude de potentiel. Malgré les engagements du promoteur, nous tenons à réitérer l'importance du patrimoine archéologique pour nos trois Premières Nations. Ce territoire est occupé et utilisé par nos ancêtres depuis des milliers d'années et il n'est pas rare que des gens trouvent des artefacts de façon accidentelle, parfois sans même réaliser l'importance de leur découverte. Que ce soit pour le site minier ou pour le tracé routier final, nous comptons sur l'application des règles en vigueur pour que notre patrimoine soit protégé intégralement. Nous tenons également à être informés dans les meilleurs délais de toute nouvelle information à ce sujet.

3.5 L'évaluation des effets cumulatifs du projet sur les composantes de l'environnement qui sont valorisées par les Innus:

Dans son étude d'impact de juin 2013, l'initiateur du projet conclut son chapitre sur les effets cumulatifs en analysant les effets sur les activités pratiquées par les Innus. La conclusion mentionne que les effets cumulatifs "seront non importants, notamment en raison des mesures d'atténuation, de compensation et de bonification qui seront mises en place" par le promoteur. Malgré tout ce que peut imaginer l'initiateur du projet dans cette phrase, nous ne pouvons pas souscrire à une telle conclusion.

Le projet à l'étude n'est ni anodin ni temporaire. Ses effets seront largement irréversibles et s'additionneront à ceux engendrés depuis près de 150 ans dans la zone d'étude. L'analyse des effets cumulatifs est d'une importance particulière pour nos Premières Nations qui voient depuis très longtemps leur territoire traditionnel se réduire comme peau de chagrin.

Sur quatre composantes valorisées de l'environnement (CVE) proposées par l'initiateur du projet pour mesurer les impacts cumulatifs, l'une est consacrée aux activités réalisées par les autochtones sur leurs terrains de piégeage. Le problème que nous avons pour l'évaluation des effets cumulatifs du projet, c'est que nous ne connaissons pas le choix du tracé routier final, ni les impacts du terminal maritime. Ce sont donc des composantes majeures du projet qui, étant absentes de l'étude d'impact déposée par le promoteur, nous empêchent d'analyser globalement les effets cumulés par le projet dans différentes parties de notre territoire ancestral.

Le promoteur soutient que la villégiature dans les terrains de piégeage a peu modifié l'utilisation du territoire par les Innus. Bien au contraire, nous tentons de faire valoir depuis plusieurs années que la villégiature joue un rôle important dans la modification des conditions d'utilisation du territoire et de pratique des activités traditionnelles pour les Innus. Le développement de la villégiature équivaut selon nous à privatiser le bord des cours d'eau et à perturber la faune des milieux naturels. C'est un phénomène à la fois social et environnemental qui n'a pas été suffisamment étudié.

Faute d'analyse rigoureuse et complète des effets cumulatifs du projet sur nos trois Premières Nations, nous ne sommes pas en mesure de prendre position sur l'acceptabilité sociale et environnementale du projet.

#### 4. Conclusions et recommandations:

Les projets de développement minier présentent habituellement des impacts intenses mais très localisés dans l'environnement. Dans le cas du projet d'Arianne Phosphate au lac à Paul, le choix du tracé final pour le transport routier n'a pas été évalué suffisamment parce qu'il n'est pas encore connu. Pourtant, nous croyons que cette composante constitue l'un des enjeux majeurs du projet pour nos trois Premières Nations. Sans compter l'absence d'informations pour une autre composante importante du projet, le terminal maritime.

Au terme de cette étape de la procédure d'évaluation environnementale des impacts du projet, nous formulons les recommandations suivantes:

(1) Que le promoteur entreprenne un programme de recherches pour que les données de Pessamit soient recueillies et incluses dans l'évaluation globale des impacts et ce tant pour le site minier que pour les variantes de tracé routier et pour la composante de terminal maritime.

(2) Que le promoteur complète l'évaluation des variantes de tracé routier selon les règles de l'art, incluant la collecte de données couvrant les corridors des variantes examinées.

(3) Que le promoteur et l'autorité portuaire pertinente déposent une demande d'autorisation auprès des gouvernements fédéral et provincial pour la tenue d'une évaluation environnementale conjointe concernant la composante du terminal maritime.

(4) Que le promoteur entreprennent des études additionnelles sur les populations de caribou forestier de la région, de façon à éclairer le choix du tracé routier de moindre impact tout en appliquant le principe de précaution à l'égard de cette espèce précaire.

(5) Que le promoteur procède à la collecte des données manquantes et fasse une mise à jour complète de son évaluation des impacts du projet à notre égard, afin de corriger les erreurs et de produire une vision réaliste de la situation.

(6) Que le promoteur mette en place conjointement avec nos trois Premières Nations un programme de suivi environnemental et social qui fournissent des données pour alimenter une évaluation des effets cumulatifs des différentes composantes du projet.

(7) Que le gouvernement du Québec convienne avec nos Premières Nations de l'application d'un cadre relationnel visant à faciliter nos échanges avec le MDDELCC dans le cadre du processus d'évaluation environnementale des projets.

---

