

**Commentaires de la Première Nation des Innus Essipit  
concernant une évaluation régionale sur le Saint-Laurent en vertu  
de la *Loi canadienne sur l'évaluation d'impact***



**Le 19 avril 2021**

**N/Réf. : X4812**

## Enjeux et préoccupations / Zone d'évaluation

### *Quelles sont les principales activités dans la région?*

La Première Nation des Innus Essipit (PNIE) a été consultée au cours des dernières années sur divers projets encadrés, uniquement ou à la fois, par le processus d'évaluation environnementale fédérale (LCEE ou LCEI (parties)) ou celui du gouvernement du Québec (LQE), par des autorisations ou permis de divers ministères fédéraux ou provinciaux ou encore par des processus volontaires de promoteurs.

Les principaux projets ayant des composantes touchant au territoire ancestral de la PNIE dans sa partie marine (estuaire et fjord) et ayant fait l'objet de ces consultations sont :

- Terminal maritime en rive nord du Saguenay (fjord et estuaire moyen);
- Usine Métaux BlackRock (fjord et estuaire moyen);
- Projet Énergie Saguenay (fjord et estuaire moyen);
- Projet Beauport 2020 / Laurentia (estuaire fluvial);
- Agrandissement du quai Marcel-Dionne (fjord et estuaire moyen);
- Réfection du quai de Sainte-Anne-de-Beaupré (estuaire fluvial);
- Démolition du quai de Portneuf (estuaire fluvial);
- Duc d'Albe à la traverse de Tadoussac (fjord);
- Travaux à la marina de L'Anse-de-Roche (fjord);
- Recharge à la plage de Tadoussac (estuaire moyen);
- Érosion et submersion côtières Baie des Bacon (estuaire maritime);
- Quai des Escoumins (anse aux Basques) (estuaire maritime);
- Travaux de dragage à La Baie (fjord);
- Création d'aires marines protégées (estuaire moyen et maritime).

Ces projets, pour la plupart, pouvaient (ou peuvent) avoir des incidences négatives sur la faune et les habitats aquatiques en général ainsi que sur des espèces vulnérables ou menacées. Ils pouvaient (ou peuvent) aussi impliquer un accroissement du trafic maritime qui comporte ses propres répercussions potentielles sur l'écosystème maritime, mais aussi sur diverses activités traditionnelles ou commerciales exercées par la Première Nation.

### *Quelles sont vos principales préoccupations / « composantes valorisées » dans la région?*

Les éléments importants pour la Première Nation sont les suivants :

- maintien des pratiques traditionnelles exercées en milieu maritime (fleuve, fjord et estuaire);
- protection et qualité (salubrité) des espèces prélevées à des fins alimentaire, rituelle ou sociale – Poissons, mollusques, mammifères marins, oiseaux migrateurs et canards;
- protection des habitats importants pour les espèces prisées (abri, alimentation, reproduction, etc.);
- protection des sites littoraux d'importance culturelle;
- protection et pérennité des espèces menacées et vulnérables;

- protection des espèces et des habitats pour lesquels la Première Nation a des intérêts économiques (pêche commerciale au crabe, à l'oursin vert, au flétan);
- maintien de la qualité des paysages et des diverses activités récréatives et récréotouristiques liées au milieu maritime (croisières aux baleines, excursions en kayak de mer, villégiature et campings riverains);
- protection des écosystèmes contre les déversements de produits pétroliers ou chimiques;
- cohabitation harmonieuse entre les différents types de transport maritime;
- répercussions sur les droits et intérêts de la Première Nation.

### *Pourquoi est-ce qu'une évaluation régionale est requise?*

Dans le cadre des consultations mentionnées à la première question, particulièrement pour les projets soumis à une évaluation environnementale, nous avons constaté que certains grands enjeux et préoccupations sur des sujets importants (ex. : béluga) reviennent constamment dans les discussions entre les Premières Nations, les ministères fédéraux ou provinciaux, les promoteurs ou le public en général. C'est un peu comme le « jour de la marmotte » : refaire les mêmes débats, poser les mêmes questions, demander quel est l'état des connaissances et des recherches sur un enjeu particulier, discuter des meilleures mesures d'atténuation possibles, proposer, recevoir et analyser les engagements des promoteurs dont les plans de compensation, etc., bref, une impression de déjà-vu.

Par ailleurs, il semble y avoir une insatisfaction généralisée en regard de l'évaluation des effets cumulatifs dans le cadre d'une étude d'impact. La portée temporelle est insuffisante, de même que les projets retenus (réalisés ou prévisibles) lors de cette évaluation.

Ainsi, un projet est autorisé, puis un autre et possiblement un autre. Cette façon de procéder nous laisse un doute à l'esprit. Avons-nous dépassé la capacité de support du milieu? Avons-nous atteint le seuil à ne pas dépasser? Quel sera le projet qui mettra un terme définitif au développement économique d'une région ou d'une filière donnée? Est-ce que les évaluations en silo nous donnent un portrait juste ou nous dirigeons-nous vers des effets irrémédiables et irréversibles?

Nous pensons qu'une évaluation régionale est requise pour éviter d'avoir à répondre un jour à ces questions. Une évaluation régionale devrait nous servir à mieux comprendre les enseignements issus des projets passés et à mieux planifier les projets et à améliorer leur analyse.

Lors des rencontres de l'AÉIC avec les différents groupes autochtones, les échanges sur la prise en compte dans l'évaluation régionale des activités humaines ayant eu ou ayant encore des incidences sur l'environnement et les droits et intérêts des Premières Nations ont été assez larges. Il a été question notamment de considérer les activités industrielles, agricoles ou urbaines (ex. : déversement d'eaux usées, artificialisation des berges, dragages, etc.) dans l'évaluation régionale.

Pour la PNIE, nous considérons qu'une évaluation aussi exhaustive sera trop complexe pour en tirer des portraits et des mesures réalistes et d'éventuels plans d'action réalisables. Les

infrastructures maritimes (quai, débarcadère, port, etc.) et les activités maritimes<sup>1</sup>, dont le transport maritime, évidemment, constituent pour la PNIE les éléments qui devraient faire l'objet de l'évaluation régionale.

### *Quelle est la zone géographique qui devrait être évaluée dans une éventuelle étude régionale?*

Pour la PNIE, la zone géographique d'analyse, en plus du fjord du Saguenay, devrait correspondre à l'estuaire fluvial (à partir de Trois-Rivières) jusqu'à l'estuaire moyen (légèrement agrandi pour englober, en aval du Fjord, la zone de gestion du trafic maritime). Cette zone située en face d'Essipit est un lieu d'activités importantes pour l'ancrage et le transfert des pilotes des navires en destination amont ou aval.

### **Initiatives existantes – Points forts et opportunités**

Une initiative importante nous vient à l'esprit. Il s'agit du projet-pilote sur l'évaluation des effets cumulatifs du transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent et le Fjord. Ce projet vise essentiellement à :

- Développer un cadre et une méthodologie d'évaluation des effets cumulatifs, et ce de façon collaborative, qui pourra s'appliquer à d'autres sites et pour d'autres composantes valorisées et facteurs de stress.
- Effectuer l'évaluation/l'analyse des liens de cause à effet et des impacts cumulatifs potentiels.

Il est mentionné dans la description du projet-pilote que les résultats de ce projet pilote pourraient être utilisés pour alimenter une étude régionale des effets cumulatifs dans le futur.

Une autre initiative, en démarrage, laisse entrevoir quelque opportunité. Il s'agit de *l'Analyse du risque liée au remorquage d'urgence*, mené par Transports Canada. Cette initiative vise à déterminer où et quand, au Canada et dans ces régions, un navire de remorquage (ou des équipements) pourrait être disposé afin de prévenir les accidents ou complications maritimes. En se basant sur l'analyse de données historiques du trafic maritime et des accidents, l'initiative souhaite utiliser la modélisation de scénarios et schémas de trafic actuels et projetés. L'initiative comprend des évaluations des risques d'accident maritime (pour les navires de 33 mètres et plus de longueur) et aspire également à l'élaboration d'une stratégie à long terme.

---

<sup>1</sup> Dans le cadre du projet pilote sur les effets cumulatifs du transport maritime, les activités maritimes sont divisées comme ceci : dragage, ancrage, échouement / naufrage, rejets opérationnels / déversements accidentels, déplacement (trafic maritime) et engins de pêche.

### *L'initiative se concentre-t-elle sur des questions similaires à celles de l'évaluation régionale potentielle?*

### *Y a-t-il des lacunes dans l'initiative? Que pourrait accomplir une évaluation régionale pour aider à répondre aux enjeux clés dans la région?*

On peut trouver une convergence sur l'évaluation des effets cumulatifs. Cependant, comme cela est mentionné précédemment, le projet-pilote vise à développer un cadre et une méthodologie d'évaluation de ces effets. On ne prévoit pas non plus aborder la notion de « seuils limites » dans l'exercice.

Une évaluation régionale peut couvrir des éléments plus vastes que les effets cumulatifs. Nous n'en nommons que quelques-uns parmi ceux qui nous apparaissent importants pour répondre à nos préoccupations. Ceux-ci sont tirés d'un tableau fourni par l'AÉIC pour la tenue de la 3<sup>e</sup> session :

- Inventaire des connaissances autochtones, des données scientifiques et des renseignements économiques existants, etc.
- Détermination de mesures d'atténuation et de suivi pour les développements futurs ou types d'activités (standards et spécifiques).
- Détermination des objectifs de planification potentiels, des scénarios de développement privilégiés et des contrôles de développement possibles<sup>2</sup>.

Quant à l'initiative sur *l'Analyse du risque liée au remorquage d'urgence*, nous doutons qu'une approche basée sur l'évaluation des risques puisse fournir des statistiques suffisantes pour justifier un changement d'approches. En effet, les événements historiques d'accidents dans le domaine maritime sont très peu fréquents et nous craignons que l'initiative en fasse la simple démonstration, ce que l'industrie et les promoteurs utiliseront à leur avantage. Aussi, un tel outil pourrait devenir intéressant pour les décideurs afin de faciliter l'autorisation de projets soumis à une étude d'impact justifiant ainsi que les risques maritimes seraient atténués par le positionnement stratégique d'un remorqueur dans la région dudit projet. L'évaluation régionale deviendrait, en quelque sorte, une protection publique en ce sens.

### *Comment une évaluation régionale pourrait-elle s'appuyer sur ces initiatives existantes et y être complémentaire?*

Le cadre et la méthodologie d'évaluation des effets cumulatifs (projet-pilote), s'ils s'avèrent efficaces, pourraient devenir des outils mis à la disposition des promoteurs afin d'améliorer les effets cumulatifs du transport maritime. L'évaluation régionale pourrait ainsi proposer différentes approches et outils, dont ceux du projet-pilote, afin de bien cerner les effets cumulatifs de projets ayant lieu dans une même région.

---

<sup>2</sup> Voir l'Annexe 1 sur une initiative importante pour le développement d'un outil d'aide à la décision qui pourrait faire partie du coffre à outil d'une évaluation régionale.

## Objectifs et résultats potentiels d'une évaluation régionale

### *Quels pourraient être le but général et les objectifs particuliers pour cette évaluation régionale si elle devait aller de l'avant?*

Le but général de l'évaluation régionale serait de fournir aux intervenants<sup>3</sup> impliqués dans l'analyse d'un projet, un état de référence de la région dans laquelle différents projets voient ou verront éventuellement le jour, ainsi que des outils visant à mieux saisir et évaluer les impacts d'un projet et à identifier les meilleures approches pour atténuer ces impacts et les compenser.

Un objectif particulier serait de faire le recensement des activités maritimes<sup>4</sup> existantes et prévisibles à court / moyen terme dans la zone d'étude et d'identifier les effets réels ou potentiels de ces activités en fonction des éléments les plus sensibles ou des composantes valorisées du milieu. Il s'agirait en quelque sorte d'établir un état de référence du milieu qui pourrait par exemple prendre la forme d'une cartographie de vulnérabilité. Une telle cartographie de vulnérabilité devrait être évolutive pour tenir compte de l'amélioration des connaissances sur l'écosystème et des nouveaux projets qui se réalisent. Elle devrait aussi favoriser la compréhension des effets cumulatifs sur les milieux/espèces sensibles et sur les CEV.

Un second objectif particulier serait de fournir un encadrement général afin de mieux planifier les développements futurs et leurs évaluations.

### *Quels pourraient être les principaux résultats pour cette évaluation régionale (p. ex. renseignements, analyse, atténuation, etc.)?*

### *Comment les résultats d'une évaluation régionale pourraient-ils être utilisés pour éclairer des évaluations futures ou d'autres processus de planification et de prise de décision?*

Nous reprenons ici la structure d'un tableau fourni par l'AÉIC pour la tenue de la 3<sup>e</sup> session et nous précisons certains enjeux vécus et des résultats attendus d'une évaluation régionale :

#### Compiler et fournir des renseignements régionaux

Dans le cadre des consultations mentionnées au début de ce document, nous avons été confrontés à l'absence d'informations claires et exhaustives sur certains sujets (ex. : différentes recherches réalisées ou en cours sur le béluga, portrait du trafic maritime et recherches sur les impacts du trafic, etc.). Ainsi les résultats suivants seraient attendus d'une évaluation régionale :

- description des conditions environnementales, sociales et économiques existantes et évolutives;
- inventaire et mises à jour futures des données scientifiques et des renseignements économiques existants;
- incorporation de diverses études et analyses (réalisées ou en cours) en matière de renseignements environnementaux de base et des effets des projets;

---

<sup>3</sup> Décideurs gouvernementaux, peuples autochtones, public en général, administrations portuaires, etc.

<sup>4</sup> Voir la note 1.

- détermination et analyse des lacunes en matière de renseignements clés (grands enjeux pour lesquels nous manquons d'information et pour lesquels de la recherche accélérée et des coopérations devraient être favorisées pour répondre à ces lacunes).

### Déterminer les effets et définir les mesures d'atténuation

Lors de notre participation aux évaluations environnementales de trois projets dans le Saguenay, nous avons fait à répétition les mêmes constats, mentionner les mêmes préoccupations, commenter ou proposer les mesures d'atténuation ou de compensation de la même manière, etc.

Une évaluation régionale serait de toute évidence utile pour encadrer l'évaluation des effets cumulatifs des différents projets existants et projetés en fournissant un état de référence de la zone et en faisant la synthèse et l'analyse des connaissances pour mieux cerner l'ampleur des effets négatifs en fonction notamment de la capacité de support du milieu ou de seuils à ne pas dépasser dans le développement.

La synthèse et l'analyse de mesures d'atténuation et de suivi standards seraient aussi pertinentes pour faciliter l'analyse des projets de développement futurs et leur insertion dans le milieu.

### Fournir un contexte régional pour les développements futurs et leur évaluation

Lors de notre participation aux évaluations environnementales de trois projets dans le Saguenay et d'un projet dans la région de Québec, nous avons constaté que les administrations portuaires sont des acteurs incontournables dans les projets de développement en agissant soit en tant que promoteur, soit en tant que territoire d'accueil pour des industries ayant besoin d'infrastructures portuaires.

Les administrations portuaires (AP) avec leurs perspectives et projets développement, tout comme les gouvernements avec leurs stratégies maritimes, pourraient bénéficier d'une évaluation régionale qui fait l'état des lieux sur les enjeux environnementaux, sociaux et économiques du transport maritime. Un résultat attendu de notre part par l'évaluation régionale serait certainement d'établir un cadre d'analyse (et de soutien) aux plans de développement des AP et des stratégies gouvernementales. La transparence, la cohérence, et aussi la prévisibilité sont nécessaires dans l'établissement des planifications et des scénarios de développement des activités maritimes. Une évaluation régionale peut favoriser par ses recommandations et les actions qu'elle déploie l'atteinte de ces éléments.

*Comment le savoir autochtone pourrait-il être communiqué, pris en compte et incorporé dans une évaluation régionale?*

*Comment une évaluation régionale peut servir de moyen d'intégrer le savoir autochtone et les renseignements scientifiques et, le cas échéant, de quelle manière?*

Un guide sur l'intégration des savoirs autochtones pour les ministères fédéraux produit par l'IDDPNQL avec la collaboration de Premières Nations du Québec sera sous peu disponible. Celui-ci propose un processus complet de collecte et d'intégration des savoirs autochtones et pourrait s'appliquer dans le cadre d'une évaluation régionale.

La zone géographique d'une éventuelle évaluation régionale pour le fleuve Saint-Laurent (et le fjord) n'est pas encore identifiée. Cependant, plusieurs groupes autochtones sont concernés par cette évaluation régionale. Le guide pourrait faciliter l'établissement d'un processus consensuel entre les différents groupes autochtones.

*Comment les répercussions sur les droits des peuples autochtones pourraient-elles être prises en compte dans une évaluation régionale?*

Il devrait être question des différents peuples autochtones dans une section de l'évaluation régionale décrivant les conditions du milieu. Cette section devrait identifier les groupes concernés, la nature générale de leurs droits et intérêt et la portée territoriale de ceux-ci.

Une évaluation générale/générique des répercussions sur les droits pourrait également être faite en regard des différentes activités maritimes et de leurs impacts potentiels sur les droits.

Ces informations offriraient une référence de base (point de départ) pour l'évaluation de projets et de leurs répercussions sur les droits des peuples autochtones.



## Annexe 1

Une autre initiative en cours « *Plateforme de modélisation du trafic maritime et des déplacements des mammifères marins dans l'estuaire du Saint-Laurent et le Saguenay en vue de l'atténuation des impacts du déploiement de la Stratégie maritime sur l'exposition cumulative des bélugas du Saint-Laurent aux bruits sous-marins* ».

L'objectif principal du programme de recherche est d'informer un processus de réduction des impacts de la navigation sur les baleines de l'estuaire en priorisant l'enjeu du bruit sous-marin et le béluga. Tout d'abord, afin d'évaluer l'exposition cumulative des baleines au bruit sous-marin de la navigation, un simulateur spatiotemporel des interactions entre les bateaux et les baleines dans l'estuaire et le Saguenay est développé.

Le responsable du programme scientifique à l'UQO, le Dr Clément Chion, supervisera le projet d'une durée de cinq ans.

Dr Chion explique que son principal intérêt de recherche est le développement d'outils informatiques (e.g. algorithmes d'intelligence artificielle, modèles de simulation) pour aider les utilisateurs et les gestionnaires de ressources naturelles à prendre des décisions et à résoudre des problèmes complexes. Il détient une maîtrise et un doctorat avec une spécialisation en intelligence artificielle de l'École de technologie supérieure (ETS) de Montréal. Son doctorat est axé sur la modélisation avec une composante interdisciplinaire, notamment en biologie et océanographie.

**Recommandations et prochaines étapes** Le présent programme de recherche mené à l'UQO (2018-2023) ainsi que l'initiative de recherche conduite à Pêches et Océans Canada dans le cadre du Plan de protection des océans (2017-2022) visent notamment à évaluer l'exposition cumulative des bélugas au bruit sous-marin de la navigation ainsi que leurs impacts et effets cumulatifs sur cette population. Pour ce faire, ces deux initiatives s'appuient sur la collecte, l'analyse et l'intégration d'un grand nombre de jeux de données sur le béluga, la navigation, le bruit sous-marin et ses impacts. Ces initiatives permettront d'informer le processus d'harmonisation durable des activités de navigation avec la population de bélugas dans son habitat estival.

[https://cdn-cms.f-static.net/uploads/4096923/normal\\_5f4d58b607ed6.pdf](https://cdn-cms.f-static.net/uploads/4096923/normal_5f4d58b607ed6.pdf)