

ANALYSE COMPARATIVE DE PROJETS
DE DÉVELOPPEMENT MAJEURS

par
Élisabeth Boulet

Mars 1981



DGR

TD
178.7
.C3
B68

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION.....	1
MÉTHODOLOGIE.....	2
1) <u>DÉVELOPPEMENTS HYDRO-ELECTRIQUES</u>	4
- Projet Peace River (Colombie-Britannique).....	5
- Projet de diversion de la Churchill (Manitoba).....	13
- Projet du lac Aishihik (Yukon).....	17
- Projet Wintego (Rivière Churchill, Saskatchewan).....	21
2) <u>EXPLORATION ET EXPLOITATION DES HYDRO-CARBURES</u>	26
- Gulf Oil of Canada - Coppermine (Delta du Mackenzie Territoires du Nord-Ouest).....	27
3) <u>ROUTES ET PIPELINES</u>	32
- Dempster Highway (Yukon).....	33
- Mackenzie Highway (Alberta - Territoires du Nord- Ouest).....	39
- Pipeline de l'Alaska - Alyeska (Alaska).....	43
- Pipeline de la route de l'Alaska (Yukon).....	47
- Gazoduc de la société Polar Gas (District de Keewatin Territoires du Nord-Ouest).....	51
- Pipeline de la vallée du Mackenzie (Territoires du Nord-Ouest).....	56
4) <u>EXPLORATION ET EXPLOITATION MINIÈRE</u>	60
- North Rankin Inlet Mines (District de Keewatin, Territoires du Nord-Ouest).....	61

	Page
- Pine Point Mines (District de Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest).....	65
- Cyprus Anvil Mine (Yukon).....	69
- Gisements d'uranium de Cluff Lake (Saskatchewan).....	75
- Nanisivik Mine (District de Franklin, Territoires du Nord-Ouest).....	79
SYNTHÈSE COMPARATIVE DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT.....	84
CONCLUSION.....	88
BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE.....	89

INTRODUCTION

Cette recherche, effectuée pour le compte du Bureau de la Baie James et du Nord québécois (Environnement Canada) consiste en une évaluation et une analyse comparative de divers projets de développement majeurs. Elle vise à documenter et à soutenir la constitution du point de vue du Bureau de la Baie James et du Nord québécois concernant les projets de développement prévus dans le Nord québécois.

Par le biais de la documentation existante, il s'agissait d'identifier des projets de développement qui pourraient présenter des éléments comparables à ceux des projets de développement éventuels dans le territoire couvert par la Convention de la Baie James et du Nord québécois pour chacun des secteurs d'activités suivants:

- 1) développements hydro-électriques
- 2) exploration et exploitation des hydro-carbures
- 3) routes et pipelines
- 4) exploration et exploitation minière

Seize projets de développement furent retenus pour les fins de l'étude.

La première partie de ce rapport présente la méthodologie utilisée au cours de la recherche; l'analyse des projets en constitue la seconde et finalement, la dernière partie résume ce travail par une analyse comparative des projets étudiés.

METHODOLOGIE

La première étape de l'étude consiste à localiser et à inventorier les projets de développement. Divers centres de documentation et bibliothèques portant un intérêt particulier pour la recherche en milieu nordique furent visités, afin de constituer une documentation pertinente et variée: à Québec, au centre de documentation du Bureau de la Baie James et du Nord québécois (Environnement Canada), à la bibliothèque et à la cartotheque de l'Université Laval; à Montréal, au Center for Northern Research and Studies de l'Université McGill et à Ottawa, à la bibliothèque générale et au centre de documentation de la Division de la Recherche sociale nordique du ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada.

L'examen et l'analyse de ces projets de développement constituent la deuxième étape de cette recherche. Elle comporte l'identification sommaire des critères suivants, ceci pour chaque projet retenu:

- 1) les caractéristiques générales du projet;
- 2) la localisation du projet;
- 3) les acteurs impliqués (compagnies, gouvernements, communautés, etc.);
- 4) le processus d'évaluation d'impact suivi;
- 5) la méthodologie d'évaluation d'impact utilisée;
- 6) le résultat de l'évaluation d'impact;
- 7) la réalisation du projet et suivi;
- 8) courte bibliographie des documents produits concernant le projet.

La troisième partie se compose d'une analyse comparative des projets retenus afin de déterminer lesquels peuvent présenter le plus d'intérêt pour la constitution du point de vue du Bureau de la Baie

James et du Nord Québécois, leur similitude avec des projets prévus ou prévisibles dans le Territoire, la qualité méthodologique de l'évaluation du projet et l'intensité de la consultation et de la participation publique.

DÉVELOPPEMENTS

HYDRO-ÉLECTRIQUES

LE PROJET HYDRO-ÉLECTRIQUE DE PEACE RIVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

1. LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Les conséquences environnementales causées par la construction du barrage W.A.C. Bennett en amont de la rivière Peace ont été l'une des causes de l'accroissement de l'intérêt public et du développement de législations et de méthodes de contrôle des eaux du Canada.

Le barrage Bennett est la structure principale de ce projet hydro-électrique. Il s'agit d'un barrage haut de 183 mètres et long de 1,6 kilomètre. Sa construction commença en 1961 et se termina en 1968. Afin d'alimenter la centrale, on créa le réservoir du lac Williston qui couvre plus de 1,600 km² (330 km en longueur); l'un des plus grands lacs au monde créés par l'homme. La centrale a une capacité de 2,300 mw et fournissait en 1972 environ la moitié de la production totale de Hydro-Colombie-Britannique.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

Le barrage est situé à la tête de cañon de la rivière Peace près de Hudson Hope, dans la partie nord-est de la Colombie-Britannique. Le réservoir se situe dans la partie centrale au nord de la province.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- Populations autochtones et métisses du delta Peace-Athabasca, et du lac Williston et de Fort Chipweyan;
- Gouvernement de Colombie-Britannique, d'Alberta, de Saskatchewan et du Canada;

- British Columbia Hydro and Power Authority (BC Hydro), une corporation provinciale;
- Wenner-Gren (compagnie de développement suédoise).

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT SUIVI

Ce projet, conçu avant la croissance de l'intérêt public face aux impacts environnementaux, fut entrepris avec une optique de bénéfices purement économiques.

Ainsi, Hydro-Colombie-Britannique signala que le barrage Bennett fournirait suffisamment d'énergie pour soutenir la croissance économique de la province entière. D'après les études de rentabilité économique, le projet procurerait non seulement de l'énergie pour les centres urbains et industriels en expansion dans le sud de la province, mais stimulerait également l'activité économique de régions en perte de vitesse. Le barrage fournit l'énergie nécessaire au fonctionnement de moulins de pâtes et papiers dans la région immédiate, ce qui contribua à la naissance de la ville de MacKenzie (environ 3,000 habitants) en bordure du lac Williston. D'autres bénéfices furent aussi soulignés: la création d'emplois permanents à la centrale, la mise en valeur du potentiel touristique et récréatif de la région et l'incitation au développement de ressources diverses.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

En novembre 1956, la firme suédoise Wenner-Gren proposa un projet grandiose au gouvernement de la Colombie-Britannique. Ce projet impliquait la construction de nombreux moulins de pâtes et papiers, d'un monorail, un vaste projet de développement de centrales hydro-électriques et la mise en valeur de plusieurs sites miniers dans la région de Rocky Mountain Trench.

En février 1957, une attention particulière fut portée au bassin de la rivière Peace. Les consultants compilèrent des données relatives à l'hydrologie, la climatologie et au niveau des précipitations de cette région. La possibilité d'ériger un complexe hydro-électrique sur cette rivière fut rapidement retenue. Par la suite, le processus d'évaluation se déroula à un rythme accéléré. Durant la période initiale d'inventaire des ressources et durant la phase de négociation, la Wenner-Gren reçut des informations, données et appuis de la Direction des eaux (gouvernement de Colombie-Britannique). La Direction exécuta plusieurs inventaires et levés cartographiques à ses propres frais, bien que ces études devaient, selon l'entente de 1956, être effectuées par la Wenner-Gren.

A ce moment, on s'inquiéta du fait que les décisions ne circulent qu'entre les parties intéressées par le projet. Un député demanda que toutes les informations en provenance des divers départements des ministères impliqués du gouvernement et du promoteur soient accessibles pour fins de consultation à l'Assemblée. Cette requête fut rejetée.

Entre mai et août 1957, Wenner-Gren étudia la possibilité d'ériger une ligne de transport d'énergie à haut voltage sur une longue distance, afin de satisfaire sa propre demande et celle de la province.

En août 1957, J.F. Pine de la British Thomson-Houston Company (filiale de Wenner-Gren) annonça au contrôleur général des eaux l'achèvement de l'ouvrage préliminaire de reconnaissance: de vingt à trente sites de barrages sont retenus pour fins d'évaluation au printemps 1958.

Au début d'octobre 1957, le cabinet provincial reçut un rapport complet concernant les perspectives d'un développement hydro-électrique sur la rivière Peace. Suite à cette étape, le gouvernement et le promoteur décidèrent conjointement de produire des études de faisabilité très détaillées, suite aux brefs inventaires effectués précédemment. Les engagements pris sont les suivants:

1. To conserve the natural resources of British Columbia;
2. To conserve the natural resources of Canada;
3. To provide power without interfering with the valuable salmon industry;
4. To avoid the disruption consequent from river diversion;
5. To avoid the difficulties involved in the development of hydro-electric power on river system which must await international agreement."(1)

Suite à cette entente, le promoteur Peace River Power Development Co. Ltd (Wenner-Gren) ne disposa que d'à peine deux ans pour produire diverses recherches, études d'ingénierie, effectuer une étude de faisabilité détaillée et déposer une étude d'ensemble dans le but de maximiser le développement économique du projet. D'après les auteurs, il faut de trois à cinq ans pour évaluer un projet d'une telle amplitude. (1)

L'étude comprend neuf volumes concernant la géologie et la mécanique des sols, l'hydrologie, la construction de barrages et de lignes de transport d'énergie et un plan d'ensemble. Elle repose entièrement sur la possibilité physique de construction du projet et sur sa faisabilité économique au sens le plus strict.

(1) Howell, J.E., in Transitions, p. 29

A ce chapitre, les promoteurs n'ont aucunement tenu compte des coûts environnementaux et de la valeur des ressources inondées, tel la perte d'immenses boisés et du potentiel minier (environ 589,000 acres submergés).

Le contrôleur général des eaux (Colombie-Britannique) a tenu des audiences durant deux jours en 1962. Le grand public ne fut pas admis, mais des groupes concernés ont soumis des mémoires à partir desquels 70 objections furent retenues, la plupart réclamant des compensations pour les dommages encourus. Par contre, les Indiens habitant la zone à être submergée demandèrent que ces terres soient remplacées et non compensées monétairement. Un biologiste du Service de la Faune déclara, pour sa part, qu'aucune étude n'avait été entreprise afin d'évaluer l'étendue des dommages causés à l'environnement et à la faune et qu'un tel projet dévastera la région entière. Les conclusions de ces audiences ne furent pas révélées au public. Elles furent plutôt vues comme une formalité à laquelle le promoteur dut se plier, car celui-ci avait permis le début des travaux avant même la tenue de ces audiences. Elles n'ont d'aucune façon modifié ou influencé le cours des décisions.

En 1970, un groupe de spécialistes (biologistes, ingénieurs, géographes) présentèrent à la presse un mémoire "Death of a Delta", entrepris depuis 1965. Ce mémoire eut pour effet d'éveiller la conscience publique aux problèmes environnementaux et d'inciter sa participation au niveau de la prise de décision.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Suite aux rapports déposés par le promoteur le 31 décembre 1959, des permis de construction et d'exploitation furent remis à la Peace River Power Development Co. Ltd. Les travaux débutèrent en 1961.

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

Tôt après l'achèvement du barrage en 1968, le public a exprimé son mécontentement en raison de l'inondation massive du lac Williston. Par la suite, le barrage rompit le cycle naturel du delta de la Peace Athabasca situé au nord-est de l'Alberta, à 1,125 kilomètres en aval du barrage. Ce delta, dont les terres revêtent une importance capitale en raison de leur diversité environnementale et de leur productivité, est maintenu par l'inondation annuelle du lac Athabasca, dont les eaux proviennent des crues printanières des rivières en amont, principalement de la Peace. Entre 1968 et 1970, les spécialistes enregistrèrent des baisses du niveau d'eau des crues variant entre 1,5 et 1,8 mètre sous la normale. L'environnement du delta commença à se dégrader lorsque les marais, lacs et bassins se desséchèrent. L'existence de la végétation et de la faune, en particulier les poissons et les rats musqués, est menacée. La communauté indienne de Fort Chipewyan (environ 1,500 habitants) a ressenti les impacts du développement sur le mode de vie traditionnel: l'assèchement du delta provoqua la détérioration des ressources de base et aggrava la situation économique déjà difficile.

En janvier 1971, les gouvernements d'Alberta, de Saskatchewan et du Canada formèrent le comité d'étude du delta Peace-Athabasca, afin d'établir des méthodes de sauvegarde des terres deltaïques, suite aux recommandations du comité (Peace-Athabasca Delta Project Group). Deux barrages temporaires furent construits sur deux émissaires principaux dans le but de recréer des conditions favorables d'inondation et de stabilisation des niveaux d'eau du delta. En 1974, les trois parties signèrent une entente (à être révisée en 1984) où 2\$ millions seront administrés pour entreprendre divers travaux palliatifs ou correctifs. Un comité spécial fut institué afin d'assurer la mise en oeuvre des recommandations

et la coordination entre les programmes de réaménagement. Des études sont en cours pour évaluer la qualité des mesures apportées.

Bien que des faiblesses furent remarquées, les efforts entrepris demeurent des précédents valables pour toute action future. Il en est de même pour ceux qui, par leur activité politique et publique, ont forcé les gouvernements à agir. Ils ont démontré la nécessité et la viabilité de la participation publique à l'intérieur des processus d'évaluation d'impacts environnementaux et sociaux. Les effets néfastes produits en aval du barrage W.A.C. Bennett et la publicité les concernant auront servi à accroître la prise de conscience des effets subtils et à long terme qui peuvent émerger des projets de développement majeur.

Le travail au Delta Project Group souligne le type d'évaluations environnementales essentielles au processus de développements majeurs et les faiblesses auxquelles sont assujetties les études à court terme.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

Gill D. et A.D. Cooke, Controversies over Hydro-electric Developments in Sub-Arctic Canada. Polar Record, 17 (107), 1974, pp 109-127.

Gill D. Et A.D. Cooke, Hydro-electric Developments in Northern Canada: A Comparison with the Churchill River Project in Saskatchewan, Musk-ox, no 15, 1975, pp 53-56.

Howell, J.E., The Portage Mountain Hydro-electric Project, Transitions Northern Resource and Land Use Policy Study, vol. 1, Ottawa, 1978, pp 23-64.

Peace Athabasca Delta Project Group, Peace-Athabasca delta: the problems proposals and action taken, Ottawa, Environment, Canada, 1971, 26 pages.

Peace-Athabasca Delta Project Group, The Peace Athabasca delta: A Canadian resource: A report on low water levels in Lake Athabasca and their effects on the Peace-Athabasca Delta, Summary report, prepared jointly by the Environmental Ministers of Canada, Alberta and Saskatchewan, Ottawa, Environment - Canada, 1972, 144 pages.

CHURCHILL RIVER DIVERSION PROJECT (MANITOBA)

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

Vers la fin des années 1960, Hydro-Manitoba proposa un projet afin de détourner la rivière Churchill vers la rivière Nelson, ceci dans le but d'accroître la capacité des centrales existantes et futures sur la rivière Nelson. Au lac Southern Indian, où se ferait la déviation, la distance entre les deux rivières et la dénivellation y sont faibles.

Le projet, révisé en 1971, implique la construction d'un barrage sur la rivière Churchill aux chutes Missi entraînant une hausse de 3 mètres du niveau d'eau du lac Southern Indian (réservoir de 175 km). Le courant de la Churchill en aval des chutes cessera et les eaux captées par les rivières Rat et Burntwood se jetant dans la Nelson augmenteront leur volume de 500% et leur niveau jusqu'à 20 mètres le long des 320 kilomètres du détournement. Ce projet est évalué à environ 75\$ millions et ajoutera 1,900 mw au système hydro-électrique déjà existant sur la rivière Nelson.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

Ce projet implique deux rivières importantes du nord du Manitoba, la Nelson et la Churchill. La rivière Churchill coule vers l'est à travers les grandes plaines du nord de la Saskatchewan vers le Manitoba, en créant une série de lacs et cascades spectaculaires. Elle draine un bassin de 263,000 km² et se jette dans la baie d'Hudson à Churchill. La rivière Nelson se situe à environ 150 kilomètres au sud de la Churchill et draine un bassin de quelque 262,500 km², ce qui comprend les eaux qui se jettent dans le lac Winnipeg.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- Hydro-Manitoba (compagnie de la couronne provinciale)
- Communauté du lac Southern Indian et de Churchill

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT SUIVI

Ce projet fut grandement critiqué en raison des dommages qu'il causerait au milieu environnemental et social.

Des spécialistes se sont penchés sur les problèmes qu'entraînerait le détournement de la Churchill à l'environnement physique du lac Southern Indian. Le sol avoisinant ce lac se compose de couches de glaises lacustres et de matériel fluvio-glaciaire non consolidé soumis à un gel permanent. La hausse de niveau de l'eau provoquera le dégel de ce permafrost et entraînera l'instabilité du sol. L'inondation causera aussi la déchéance d'une partie considérable de la végétation puisqu'elle s'étend sur une superficie de 775 km².

La fluctuation des niveaux d'eau et le débit accru dans la zone de détournement provoqueront une érosion à grande échelle et une vaste destruction de la faune et de ses zones d'habitat spécifiques.

L'affaiblissement en aval des chutes Missi du débit de la Churchill aura des effets néfastes sur l'écosystème de l'estuaire de celle-ci, particulièrement sur les phoques (Harbour Seals) et les baleines blanches qui fréquentent ces eaux. Le débit réduit provoquera aussi le retard de la débâcle à Churchill.

Les auteurs prévoient que cette détérioration aura plusieurs effets néfastes sur le mode de vie traditionnel de quelque 600 membres de la communauté de Southern Indian Lake. En plus des dommages environnementaux, on craint que les travaux détruisent l'indépendance et la viabilité de la communauté qui a peu recours à l'aide gouvernementale pour assurer sa survie, à cause de la dégradation éventuelle des terrains de chasse et de trappage.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

De nombreuses critiques démontrèrent la nécessité qu'une étude environnementale approfondie soit complétée avant les débuts du projet de façon à ce que toutes les implications soient évaluées. En septembre 1972, un comité d'étude environnemental fédéral-provincial (2\$ millions) fut institué, mais ne remettra son rapport final qu'à la fin de 1974. À ce moment, soutiennent plusieurs critiques, les travaux seront commencés. Pour eux, cette étude ne relève pas de la protection environnementale, elle tend plutôt à minimiser les effets néfastes et maximiser les profits d'une telle entreprise.

Il semble difficile de cerner la méthodologie d'évaluation d'impact, car aucune action concertée de la part des spécialistes et des personnes concernées ne fut entreprise.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

En décembre 1972, le gouvernement du Manitoba, par un arrêté en conseil, donne à Hydro-Manitoba la permission de procéder au détournement de la Churchill. Des demandes d'audiences publiques furent rejetées, de même qu'une injonction faite au nom des Indiens de la communauté de Southern Indian Lake.

En mai 1973, le gouvernement du Manitoba, à la suite de nombreuses pressions de la part des spécialistes de l'environnement et des gens concernés, modifia le permis d'Hydro-Manitoba de façon à ce que l'inondation du lac Southern Indian soit réduite, en abaissant le niveau du réservoir d'un demi-mètre, et que le débit de la Churchill en aval des chutes Missi soit accru. Suite à ces modifications, les critiques soutiennent que ces mesures sont insuffisantes pour minimiser les dommages à l'environnement.

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

De nombreuses questions ont été posées au sujet du bien fondé de ce projet. Les installations antérieures au projet sur la Nelson auraient suffi à la demande énergétique (accroissement de 7 % par année) de la province jusqu'en 1990. D'après les auteurs, il semble qu'il aurait été préférable de poursuivre les études requises et d'analyser des moyens alternatifs, puisque la demande d'énergie ne se faisait pas pressante.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

Churchill River Basin Group, Will the Churchill be destroyed, The Sheaf, 20 mars 1973.

Gill D. et A.D. Cooke, Controversies over Hydroelectric Developments in Sub-Arctic Canada, Polar Record, vol. 17, no 107, 1974, pp 109-127.

Gill D. et A.D. Cooke, Hydroelectric Developments in Northern Canada: A comparison with the Churchill River Project in Saskatchewan, Musk-ox, no 15, 1971, pp 53-56.

Morley, C.G., It's not too late yet, Alternatives: Perspectives on Society and Environment, vol. 2, no 4, 1973, pp 4-10.

Newbury, R. et Malaher, G., The Destruction of Manitoba's Last Great River, Canadian Nature Federation, Special publication, no 2, 1972, pp 1-23.

PROJET HYDRO-ÉLECTRIQUE LAC AISHIHIK (YUKON)

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

Ce projet fut le premier des projets concernant les développements hydro-électriques nordiques à se soumettre aux exigences du Northern Inland Waters Act, adopté par la Chambre des Communes en 1972. Cette loi recommande, entre autre, au Yukon Territory Water Board de tenir des audiences publiques et de présenter une étude d'impact à caractère environnemental relativement à ce projet.

La Northern Canada Power Commission (NCPC) déclare à cet effet que le Yukon démontre un besoin accru en énergie, principalement afin de promouvoir l'expansion des activités minières. La commission appuie sa décision sur le fait que les autres sources d'énergie (thermiques) sont plus coûteuses que l'énergie hydro-électrique et que la région du lac Aishihik offre un site approprié pour un tel développement, tant par sa localisation que par sa capacité potentielle. Le projet est évalué à 15\$ millions et doit générer une capacité électrique de 30 MW.

Le projet prévoit la construction de deux barrages, l'un pour détourner le débit du lac Canyon vers une centrale souterraine, l'autre pour augmenter la réserve du lac Aishihik de 1,2 mètre. Cette mesure aura pour effet de diminuer le niveau de la rivière sur une distance de 10 kilomètres en aval du lac Canyon.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

Le lac Aishihik est situé dans la partie sud-ouest du territoire du Yukon, à environ 160 kilomètres au nord-ouest de Whitehorse.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- Northern Canada Power Commission (NCPC), ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada.
- Yukon Territory Water Board.
- Champagne-Aishihik Indian Band.
- Yukon Native Brotherhood.

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT SUIVI

D'après les conclusions d'un rapport (Pease-Bowden Economic Consultants, 1972) demandé par NCPC, le projet n'implique pas de structures de grande envergure et les effets néfastes causés à l'environnement seraient minimales. Ainsi, les zones touchées par le projet sont déclarées comme étant de faible intérêt, n'ayant pas, selon les auteurs, une vocation unique ou spécifique (chasse, trappe, habitat). Un effort sera fait aussi pour masquer les ouvrages, afin de ne pas nuire à la vocation touristique de la région.

Lors des audiences du Yukon Water Board, la Chambre de Commerce du Yukon et les intérêts miniers du Yukon ont appuyé la proposition présentée par le NCPC.

La majeure partie des mémoires présentés lors des audiences publiques n'étaient pas opposés au projet, mais les parties expriment la nécessité d'établir des directives environnementales durant la construction et la mise en opération du projet, afin d'en minimiser les effets. La Direction des pêches (Environnement-Canada) a émis des craintes quant aux impacts néfastes de la baisse du niveau de l'eau et de la pollution sur la faune aquatique.

La bande Champagne-Aishihik considéra insuffisante l'importance accordée aux impacts du projet sur le mode de vie traditionnel. La Fraternité des Indiens du Yukon s'objecta à la poursuite du projet jusqu'à ce qu'un règlement des revendications territoriales soit conclu.

D'autres objections au projet Aishihik viennent du fait que le NCPC n'a pas respecté les études d'impact requises par la Northern Inland Waters Act.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

La Société canadienne des biologistes environnementaux décrit le rapport de la firme Pease-Bowden comme étant inadéquat; ceci est dû en partie au fait que les consultants n'ont passé que cinq jours dans la région et que plusieurs conclusions ont été tirées sans qu'il y ait eu référence aux données de base. Ces évidences remettent en question la conclusion relative aux impacts minimes du projet. D'après le Dr J. Nelson, à ce moment président de cette société, une étude adéquate d'un projet hydro-électrique doit impliquer une connaissance de la faune et de la flore du bassin durant toute l'année et comporter des données quantifiées. Le Dr Nelson a rejeté la proposition du NCPC, jusqu'à ce que les études requises soient complétées.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Le 24 avril 1973, le NCPC a reçu la permission de commencer les travaux du projet Aishihik, malgré des contraintes temporaires concernant l'étendue du réservoir et le débit d'eau dans la partie aval de la rivière. La construction débuta en juin 1973, le projet étant limité de 50 à 60 % de son potentiel jusqu'à ce que les études soient terminées.

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

La mise en opération du projet débuta en 1975 (capacité de 30 mw). Elle fournit une partie de l'énergie nécessaire à la Cyprus Anvil Mine et à la ville de Faro (Yukon). Une ligne de transport d'énergie de 86 milles suivant la route de l'Alaska relie la centrale à Faro.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

Gill, Don et D. Cooke, Controversies over Hydroelectric Developments in Sub-Arctic Canada, Polar Record, 17(107), 1974, pp 109-127.

Gill, Don et D. Cooke, Hydroelectric Developments in Northern Canada: A comparison with the Churchill River Project in Saskatchewan, Musk-ox, 1975, 15, pp 53-56.

Wolford, J. Aishihik River: an unfortunate precedent, Northern Perspectives, vol. 1, no 5, mai 1973, pp 2-3.

PROJET HYDRO-ÉLECTRIQUE WINTEGO - RIVIÈRE CHURCHILL, SASKATCHEWAN

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

Le projet Wintego fut conçu de façon à répondre à la demande croissante d'énergie en Saskatchewan, qui s'est accrue de 45% entre 1969 et 1973. Ce projet prévoit la régularisation du débit de la rivière Churchill entre les lacs La Ronge et Pita, de même que la création d'un réservoir (lac Reindeer) et la construction d'un barrage et de plusieurs digues. La centrale, située aux rapides Wintego, produit une capacité maximale de 300 mw. De plus, le projet prévoit la construction d'une ligne de transport d'énergie (320 kilomètres), la construction d'une route toutes saisons et d'une route d'hiver et le déboisement de plus de 25,000 hectares de forêt en vue du réservoir. Sa construction doit s'étendre sur une période de 3 ans et demi et est estimée à 140\$ millions. Environ 1,250 personnes furent employées durant la période de pointe de construction du projet.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

Le projet Wintego se situe à environ 160 kilomètres à l'est du lac La Ronge, dans la région nord-est de la Saskatchewan. A cet endroit, les eaux de la rivière Churchill coulent dans le lac Wintego et se déversent par la suite dans le lac Pita, après avoir franchi les rapides Wintego. C'est en ce lieu que la Saskatchewan Power Corporation, une compagnie de la couronne provinciale, a proposé la construction d'une centrale hydro-électrique.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- Saskatchewan Power Corporation

- Les membres du Churchill River Study
- Participation publique (membres des communautés)

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT SUIVI

En 1973, après plusieurs années consacrées à l'élaboration d'études de faisabilité et de rentabilité économique, la Saskatchewan Power Corporation choisit le site du lac Wintego parmi diverses propositions soumises. D'autres formes d'énergie furent aussi envisagées, mais les études démontrèrent qu'elles ne pourraient rivaliser avec le projet choisi.

Dès le début de la présentation des propositions relatives à la construction de barrages dans la région, les divers travaux et la régularisation du débit de la rivière soulevèrent un grand intérêt au sujet des problèmes environnementaux et sociaux qu'ils pourraient causer. Afin d'examiner et d'évaluer les impacts sociaux, environnementaux et économiques du projet, un comité d'étude conjoint fédéral-provincial - le Churchill River Study (CRS) - fut mis sur pied en septembre 1972. Le rapport final fut présenté en 1975.

La participation du public aux diverses discussions fut grandement encouragée et la décision de ne commencer les travaux que lorsque le comité aura remis son rapport final et que les audiences publiques seront terminées fut respectée.

D'après les auteurs, bien que toutes les craintes et les critiques n'aient pas été résolues, il demeure que cette étude sociale et environnementale majeure fut complétée avant les débuts du projet, ce qui le distingue des projets réalisés dans le nord antérieurement. L'importance de cette étude réside dans le fait qu'elle

identifie le contraste entre un développement de ressources sans préoccupation des impacts environnementaux et un autre réalisé à la lumière d'une information complète et détaillée disponible autant au public qu'aux autorités responsables.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

Le rapport couvre une grande variété de sujets, tels les impacts du projet sur la faune, les poissons, la végétation, les cours d'eau; l'examen des sites archéologiques; l'évaluation du potentiel récréatif de la région; l'étude des effets du projet sur les modifications possibles du mode de vie des communautés autochtones et allochtones de la région.

Tous les rapports préliminaires produits, incluant ceux de la Saskatchewan Power, furent rendus publics.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Le projet fut mis en marche à la suite des recommandations du rapport du Churchill River Study.

GRILLE D'ANALYSE DU CHURCHILL RIVER STUDY

IMPACT SOCIAL		législation	aspect socio- économique	récréation	transport
IMPACT SUR LES RESSOUR- CES	qualité de l'eau	limnologie faune aquatique	faune terrestre faune aérienne végétation	foresterie	archéologie
IMPACT SUR LES SITES		hydrologie climatologie	cartographie	géologie	

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

Pas d'information à ce sujet.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

Atton, F.M., Impact analysis: hindsight and foresight in Saskatchewan, J. Fisheries Resources Board, 1974, 32 pp 101-105.

Gill, D. et A.D. Cooke, Hydroelectric Developments in Northern Canada: A comparison with the Churchill River Project in Saskatchewan, Musk-ox, no 15, 1975, pp 53-56.

Missinipe Achimowin, Churchill River Information, Public participation sector, Churchill River Study, 24 p.

The Saskatchewan Indian, The Future of the Churchill, Publication of the Federation of Saskatchewan Indians, vol. 4, no 6-7, 1974, pp 30-33.

Saskatchewan Power Corporation, Wintego Development Faisability Study, 1974, 20 pages et 29 figures.

EXPLORATION ET EXPLOITATION

DES HYDRO-CARBURES

COPPERMINE - GULF OIL DU CANADA (DELTA DU MACKENZIE, TERRITOIRES DU
NORD-OUEST)

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

La compagnie Gulf Oil du Canada entreprit des travaux de recherches pétrolières dans la région du delta du Mackenzie. Durant l'hiver 1972-1973, elle s'engagea à concrétiser un programme d'emploi au contenu intéressant et innovateur pour les Inuit de Coppermine. Ainsi, au lieu de recruter de la main-d'oeuvre allochtone du sud du Canada ou de d'autres villages nordiques, elle s'intéressa à la communauté entière.

Cette proposition fut acceptée par le conseil communautaire et par les habitants de la communauté, en général. Par la suite, 55 hommes furent impliqués dans ce projet de travail entre le premier novembre 1972 et le premier mai 1973. Environ la moitié des hommes de Coppermine en âge de travailler furent employés par la compagnie Gulf à un moment donné durant cette période.

Durant l'été de 1973, la compagnie engagea deux sociologues de l'Université de l'Alberta dans le but d'examiner les effets de son programme d'emploi. Gulf désirait, par ce biais, obtenir une évaluation indépendante du projet accompagnée de recommandations avant le début de ses activités de forage pour la période de 1973-1974.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

Coppermine se situe sous le littoral de l'Arctique dans la région du golfe Coronation, district de Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- la compagnie Gulf Oil du Canada
- la population inuit de Coppermine

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT SUIVI

Afin d'établir les bases de leur étude, les acteurs ont tenu des entrevues avec diverses composantes de la communauté autochtone (les travailleurs, les femmes, les enfants, les personnes âgées) et des résidents non-Inuit de Coppermine de façon à évaluer l'impact du travail salarié sur l'économie, la vie sociale, l'intégrité familiale et la santé de la communauté.

Au cours des entrevues, ils ont interrogé les habitants de Coppermine sur leur désir de voir se continuer le travail offert par la compagnie Gulf durant sa prochaine saison d'activité; la majeure partie a répondu de façon affirmative. Cet accord semble résider dans la façon dont Gulf a contacté la communauté, ce qui a contribué à établir un climat de confiance et de réceptivité chez les membres de la communauté. Voici sommairement les étapes suivies par Gulf: création d'une équipe de travail pour évaluer la faisabilité du programme d'emploi, consultations avec des corporations qui engagent une main-d'oeuvre autochtone, rencontre avec le conseil communautaire qui, suite à son accord, a tenu une assemblée avec les résidents intéressés et le personnel de Gulf, tenue d'entrevues, revue de certains aspects du programme avec le conseil communautaire: horaire de rotation et nomination de deux agents de liaison autochtones, présentation aux membres du conseil de la base et des installations dans le delta du Mackenzie, afin de répondre adéquatement aux travailleurs futurs, tenue d'une deuxième séance d'entrevue pour les nouveaux

intéressés, présentation d'un séminaire de pré-emploi traitant de la nature des emplois dans l'industrie pétrolière et du travail salarié (plus de 200 personnes présentes), un cours préparatoire pour les gens de Gulf, les contremaîtres et les agents de liaison sur l'apparition de problèmes de communication et culturels potentiels et finalement, la sélection des employés (comité de sélection formé de représentants de Gulf, du conseil communautaire, de l'éducation aux adultes et des agents de liaison).

D'après les acteurs, ce type d'approche favorise la participation de la communauté, la consultation et le respect des droits à l'information et aux diverses possibilités offertes. Ce projet a aussi jeté les bases de coopération entre le promoteur (Gulf Oil) et la communauté.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

Les deux chercheurs se sont donnés une grande latitude afin de rencontrer directement toute personne concernée par le projet de travail. Ils ont accompli trois visites à Coppermine, plusieurs à Yellowknife, Inuvik, au camp de travail et aux sites de forage. Des personnes furent aussi interrogées à Calgary et Edmonton. Les données de base furent recueillies de la façon suivante: trois Inuit de Coppermine ont tenu des entrevues très structurées (en inuktitut) avec les hommes employés par Gulf, leurs femmes et enfants; les chercheurs se sont chargés d'entrevues plutôt informelles avec le personnel de Gulf concerné directement par le projet et le personnel de supervision du chantier. Ce même genre d'entrevue fut aussi appliqué par les chercheurs à un certain nombre d'Inuit et de non-Inuit qui détiennent une position d'autorité ou d'influence sur la communauté de Coppermine.

En tout, 172 entrevues furent complétées; 134 avec des Inuit et 38 avec des allochtones. Une quantité intéressante d'information non publiée fut compilée à partir de dossiers d'agences fédérales oeuvrant à Coppermine et de la compagnie Gulf.

Les chercheurs ont tenté de recueillir les données nécessaires pour établir une image précise de Coppermine durant les périodes antérieure et postérieure au programme d'emploi. Ce procédé leur a permis d'évaluer les différences qui y sont survenues.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

La recherche menée par les deux sociologues a révélé la perception et l'évaluation positives par les Inuit et les allochtones de la communauté de l'impact global du programme d'emploi de la Gulf Oil. Le programme ainsi évalué put suivre son cours.

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

Les auteurs ont reconnu de nombreux aspects positifs du programme: plus grande participation des membres de la communauté, pas de baisse de nourriture traditionnelle, installation d'un congélateur communautaire, aucun travailleur n'a complètement cessé ses activités de chasse. On a, par ailleurs, enregistré une hausse de consommation de boissons alcoolisées, d'infections respiratoires et de violence.

Les auteurs considèrent que leurs conclusions sont importantes, mais reconnaissent la nécessité de recherches additionnelles et différentes, afin d'examiner toutes les répercussions en profondeur. Seulement, le temps et les travaux révéleront les implications à longue échéance de l'emploi salarié à Coppermine.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

Hobart, Charles W. et George Kupfer, Work Adjustment of Inuit Workers to Oil Exploration Employment, Western Canadian Journal of Anthropology, vol. 4, 1975, pp 73-88.

Hobart, Charles W. et George Kupfer, Impact of Oil Exploration Work on an Inuit Community, Arctic Anthropology, University of Wisconsin Press, vol. 15, no 1, 1978, pp 58-67.

ROUTES ET PIPELINES

DEMPSTER HIGHWAY (YUKON)

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

En 1958, le gouvernement fédéral prit la décision de construire une autoroute entre Dawson et le site d'exploration pétrolière de Eagle Plain au nord du Yukon. La route devait par la suite s'étendre jusqu'à Inuvik, communauté dès lors en construction dans le delta du Mackenzie. En 1963, cette route fut nommée Dempster Highway en l'honneur du Capitaine W.J.D. Dempster qui voyagea en traîneau entre Dawson et Fort McPherson en suivant le tracé que longe l'autoroute. Celle-ci emprunte d'ailleurs une voie terrestre que les Indiens Kutchin ont utilisée durant plusieurs siècles pour circuler à l'intérieur des réseaux des rivières Yukon et Peel.

Il s'agit d'une route à deux voies recouverte de gravier et carrossable durant toute l'année. Cette route, qui fut terminée en 1979, aura totalisé environ \$103 millions. Elle revêt une importance capitale parmi les priorités fédérales de construction des routes nordiques puisqu'elle relie le delta du Mackenzie au sud du Canada par une voie carrossable en toute saison. Il semble qu'elle soit aussi indispensable à la construction du raccordement Dempster (Dempster Lateral Pipeline), qui lui sera parallèle et qui sera éventuellement relié à l'Alaska Highway Pipeline.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

La route de Dempster prend naissance en un point de la route du Klondike situé à 25 milles à l'est de Dawson et de là elle s'étend vers le nord sur une distance d'environ 447 milles (720 kilomètres). A quelque 30 milles précédant Inuvik, la route se raccorde avec l'autoroute du Mackenzie qui doit atteindre Tuktoyaktuk, située sur le littoral de la mer de Beaufort (Territoires du Nord-Ouest).

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- le gouvernement fédéral (ministère des Travaux publics, ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada),
- les populations autochtones (indiennes, inuit, métisses) de la majeure partie du Mackenzie, de Dawson à Tuktoyaktuk,
- la population allochtone de ces régions,
- l'armée canadienne,
- divers contractants et entrepreneurs pour la construction des différents tronçons routiers.

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT ET SUIVI

Vers le début de 1950, les coûts de transport routier, particulièrement celui des ressources minières extraites dans la région du Yukon devinrent moins onéreux que l'expédition par voie maritime, soit par la rivière Yukon. En 1955, le ministère des Affaires du Nord et des Ressources nationales considéra la construction de l'autoroute Dempster comme faisant partie d'une stratégie à longue échéance ayant pour but la promotion d'investissements et le développement du potentiel minier et pétrolier au Yukon. D'après cette nouvelle politique, la faisabilité commerciale d'un projet n'était pas considérée comme un facteur déterminant relatif à la construction de routes d'accès au développement. Ce fut le cas de la route Dempster. Puisqu'aucune étude ou évaluation d'impacts n'a précédé la mise en oeuvre du projet routier, il semble difficile d'évaluer l'efficacité d'un tel investissement; à ce stade, le développement des ressources et, indirectement, la route qui y conduira demeurent au niveau des spéculations.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

Il n'y eut aucune étude d'évaluation d'impacts avant la mise en oeuvre du projet. Mais les problèmes liés à une planification

inadéquate et hâtive surgirent rapidement. Ainsi, le ministre des Travaux publics transmit ses craintes au ministre des Affaires du Nord et Ressources nationales:

" The inherent problem in planning for this project is that there is no basis on which the immediate or future traffic requirements of the road can be determined. This requires that an arbitrary decision be made on the standard of road to be constructed."

Le choix du type de route fut par la suite compliqué en raison des caractéristiques topographiques et climatiques du couloir choisi qui étaient à ce moment relativement peu connues.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Suite aux travaux d'ingénierie et aux études de planification, la construction de la route Dempster commença dès le début de l'été 1959. On projeta la réalisation du premier tronçon (30 milles) pour le mois de septembre de la même année.

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

Vers le milieu des années 1960, les autorités décidèrent de cesser les travaux de la route Dempster. Mais en janvier 1968, d'importantes réserves de pétrole et de gaz naturel furent découvertes à Prudhoe Bay, sur le versant nord de l'Alaska. Suite à ces explorations, la route redevint une priorité importante en raison des différents corridors de pipe-lines proposés pour transporter les ressources de l'Alaska et du delta du Mackenzie vers les marchés de l'est du Canada et des États-Unis.

Le gouvernement n'a nullement considéré l'impact environnemental de la route Dempster ni avant sa construction, ni durant les années antérieures à 1970.

Les premières études relatives aux répercussions environnementales de la route Dempster furent amorcées lorsque le Ministère des Travaux publics émit un permis d'utilisation du territoire établissant les règles de construction de routes nordiques. Ce précédent découle des recommandations d'un mémoire présenté en juillet 1971 par le Task Force on Northern Roads, composé de dix spécialistes fédéraux.

En mai 1972, le Ministère des Travaux publics chargea un groupe de consultants de Schultz International Ltd (de Vancouver) d'effectuer une étude à caractère environnemental sur la route Dempster. Les objectifs poursuivis consistent en l'évaluation générale des répercussions écologiques et environnementales de la route Dempster entre Dawson (Yukon) et Artic Red River (T.N.O.), l'examen des devis de construction et l'établissement de recommandations visant à éliminer, minimiser ou à surveiller l'altération possible de l'environnement et les effets néfastes du projet sur l'écologie.

Cette étude exclut le domaine socio-économique et ses conclusions reposent uniquement sur des mesures de mitigation. Elle comporte par ailleurs une limite importante: sa durée s'étendit sur seulement quatre mois (de mai à septembre 1972) consacrés aux travaux sur le terrain, à l'étude de divers écrits, à des discussions tenues avec des personnes concernées (groupes de citoyens, fonctionnaires, consultants) et à la rédaction. En raison des contraintes causées par ce court délai, les auteurs avouent que d'importants aspects des impacts environnementaux furent négligés. Ils reconnaissent ces faiblesses et proposent l'élaboration d'environ treize études, entre autres la reconnaissance d'un statut particulier pour les espaces situés de part

et d'autre de la route, une recherche approfondie sur les migrations du caribou (répercussions causées par la chasse, le bruit, la circulation de véhicules et les barrières physiques), sur les oiseaux de proie et la faune, une reconnaissance archéologique des sites et des travaux de suivi: des études d'ingénierie et de géophysique (contrôle de l'érosion) et la stabilisation de sections fortement érodées. La plupart de ces recommandations furent respectées par le ministère des Travaux publics.

En mars 1974, une équipe fut formée de deux représentants du ministère de l'Environnement et du ministère des Affaires indiennes et du Nord respectivement, dans le but d'effectuer un suivi environnemental du projet et d'y apporter les recommandations et révisions spécifiques nécessaires. En décembre 1974, le rapport fut remis; il comportait plusieurs recommandations relatives à la nécessité d'entreprendre une étude à base multi-disciplinaire pour un tel projet, mais le ministère des Travaux publics décida que le projet routier était trop avancé pour tenir compte de ces conclusions.

En 1977, lors de l'enquête de la Commission Lysyk, de nombreux mémoires furent présentés condamnant l'action du gouvernement au niveau de la planification de la route Dempster. On y a retenu une lacune au niveau de la collecte des données de base sociales et environnementales, le manque de temps accordé à l'évaluation adéquate des impacts socio-économiques et environnementaux et l'impossibilité d'estimer les conséquences au niveau du développement et du changement dans les communautés nordiques.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS

Lysyk, Kenneth, Edith Bohmer et Willard L. Phelps, Enquête sur le pipeline de la route de l'Alaska, Approvisionnements et Services, Ottawa, 1977, 187 p: pp. 131-138.

MacLeod William G., The Dempster Highway, Northern Transitions,
vol. 1, Ottawa, 1978, pp 192-250.

Schultz International Consulting Co. Ltd, Environmental Impact
Study of the Dempster Highway, Vancouver, 1972.

MACKENZIE HIGHWAY (TERRITOIRES DU NORD-OUEST)

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

Le projet de construction de l'autoroute du Mackenzie faisait partie des politiques routières du Nord canadien, bien qu'il n'ait pas eu une priorité aussi grande que celle de l'autoroute Dempster.

La construction de cette route toutes saisons reliant Inuvik à l'extension prévue de l'autoroute Dempster fut commencée durant l'hiver 1971. Des tronçons furent construits entre Fort McPherson et Artic Red River et à trente-trois milles au sud de Inuvik. Peu de publicité fut produite à ce moment. En avril 1972, le gouvernement annonça officiellement son intention de construire l'autoroute du Mackenzie le long de la vallée du Mackenzie. Cette route relie le sud du Canada vers Inuvik, bien que cette fonction soit déjà remplie par la route Dempster.

N'étant pas prioritaire au début de sa construction, son importance et sa nécessité se sont rapidement accrues avec l'annonce de l'aménagement d'un pipe-line dans la vallée du Mackenzie.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

La route du Mackenzie entre Grimshaw (Alberta) et Hay River (T.N.O.) commencée en 1946 a été achevée en 1948. Suite au programme de routes d'accès aux ressources du Nord (gouvernement fédéral), elle fut prolongée de 280 milles en 1960 de façon à contourner le nord du Grand Lac des Esclaves jusqu'à Yellowknife. En 1970, elle atteignait Fort Simpson, en 1979 Wrigley, par la suite, Artic Red River et Inuvik où elle rejoint la route Dempster.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- Le gouvernement fédéral (ministère des Travaux publics, ministère des Affaires indiennes et du Nord).
- Les populations des communautés de la vallée du Mackenzie.
- Local Impact Working Group.
- Environmental Working Group for the Mackenzie Highway.
- Canadian Arctic Gas Study Limited.
- National Energy Board.

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACTS SUIVI

Tout comme dans le cas de la route de Dempster, aucun inventaire ou étude des impacts environnementaux et sociaux n'a été entrepris avant l'annonce officielle concernant la décision de construire la route du Mackenzie.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

Aucun commentaire à ce sujet.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

La décision d'accélérer l'achèvement de cette route (1972) fut prise à partir du cadre du programme des routes d'accès aux ressources du Nord et du contexte de la recherche à hydrocarbures dans le Nord canadien.

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

Après le début de construction de la route, le mécontentement

se fit sentir dans les communautés du Mackenzie, les promoteurs du pipe-line du Mackenzie soutenant qu'il n'était pas nécessaire de continuer la route pour construire et entretenir l'oléoduc. A ce moment, le projet fut reporté à plus tard et repris en 1978.

Vers la fin de 1973, deux groupes de travail furent créés: le " Mackenzie Highway Employment and Local Impact Working Group " et le " Mackenzie Highway Environmental Working Group ". Le premier projet employa des travailleurs autochtones, d'après le programme " Hire North " pour déblayer le corridor routier. Le gouvernement offrit des cours de formation pour la conduite de machineries lourdes et encouragea un programme visant à favoriser de plus grandes opportunités d'emploi pour les autochtones. Le programme " Hire North " recherchait l'intégration des valeurs culturelles et des traditions des travailleurs autochtones au lieu de l'adoption de méthodes étrangères à leur culture. Il fut appliqué par la suite à la route Dempster.

L'évaluation du modèle et du tracé de la route fut entreprise par le Environmental Working Group d'après une procédure systématique traitant des sujets tels les travaux géotechniques, la dégradation de la végétation, les perturbations terrestres, tous les aspects relatifs à l'hydrologie, aux habitats sauvages, au milieu aquatique et aux sites de parcs et récréation. Elle s'étend aux phases de conception et de construction. Il appert que l'évaluation finale de ces mesures se fera après la construction de la route, ce qui est contraire à la politique définie par la Procédure d'évaluation d'impact. Ces mesures furent toutefois appliquées à la route Dempster, bien qu'un suivi systématique n'ait pas été entrepris.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

Berger Thomas. Le Nord: terre ancestrale, terre lointaine.
Rapport de l'enquête sur le pipe-line de la vallée du Mackenzie,

vol II: les modalités. Approvisionnement et Services Canada.
Ottawa, 1977, 292 p.

Dickinson, D.M. Northern Ressources: A Study of Constraints,
Conflicts and Alternatives. Northern Transitions, vol. 1, Canadian
Arctic Resources Committee, Ottawa, 1978, pp. 266-267.

MacLeod, William G., The Dempster Highway. Northern Transitions,
vol. 1, Canadian Arctic Resources Committee, Ottawa, 1978, pp. 15-16.

PIPELINE DE L'ALASKA - ALYESKA (ALASKA)

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

Après la découverte du gisement de Prudhoe Bay par l'Atlantic Richfield en 1968, on établit des plans pour la construction d'un oléoduc qui traverserait l'Alaska et on demanda un permis conférant un droit de passage. Toutefois, en 1970, les villages autochtones situés le long du tracé du pipeline et un certain nombre de groupes soucieux des effets possibles du pipeline sur l'environnement intentèrent des poursuites contre l'Alyeska Pipeline Co.; le procès dura quelques années. Pendant les premiers mois de 1974, le département de l'intérieur des Etats-Unis et de l'Etat de l'Alaska délivraient les permis de droit de passage et accordaient les concessions de terrains. Après cinq ans de faux départs, la construction du pipeline commença vers le milieu de 1974. Au plus fort des travaux, 24 000 travailleurs étaient à l'oeuvre, dont la plupart venaient de régions autres que l'Alaska. Le pipeline de 48 pouces de diamètre s'étend sur 800 milles. Dans le sud de l'Alaska, il est parallèle à la route Richardson; dans le nord, on a construit une route de gravier de 360 milles entre le fleuve Yukon et Prudhoe Bay. On a également bâti des ponts au-dessus de 20 cours d'eau dont un de 2 300 pieds au-dessus du fleuve Yukon.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

Le pipeline Alyeska traverse l'Alaska du nord soit de Prudhoe Bay sur le littoral de la mer de Beaufort jusqu'au point terminal au sud situé à Valdez, Golfe de l'Alaska.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- État de l'Alaska (États-Unis d'Amérique).
- La population de l'Alaska, en particulier celle située le long du couloir.
- Alyeska Pipeline Service Company: consortium composé de Standard Oil of Ohio (Sohio, 33 %), British Petroleum (16 %), Atlantic Richfield (Arco, 21 %), Exxon (20 %), Mobil (5 %), Union, Philips et Amerada Hess se partagent 5 % des actions.
- Alaska Federation of Natives.
- Department de l'Intérieur des États-Unis.

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT SUIVI

Le but du rapport est de présenter une analyse et un résumé des événements qui se sont déroulés en Alaska, lors de la construction du pipeline de l'Alyeska. L'auteur rapporte que, d'après les études qu'il a analysées, l'on accordait une attention particulière aux répercussions possibles du pipeline sur l'environnement et peu aux répercussions socio-économiques, surtout dans les régions rurales de l'Alaska.

Il a entrepris cette recherche dans le but de satisfaire les besoins en information de tous ceux qui sont intéressés par la construction de pipelines au Canada.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

Le rapport est fondé sur une série d'entrevues réalisées au cours de quatre mois de travaux exécutés en Alaska, soit à Juneau, Anchorage, Fairbanks, Copper Valley, Barrow, Kotzebue et Nome. Le travail sur le terrain a eu lieu entre décembre 1976 et mars 1977, à l'époque où la construction du pipeline tirait à sa fin, la plupart des organismes intéressés étant encore en place. Les auteurs ont aussi accumulé un certain nombre de rapports et de documents

concernant les répercussions de la construction du pipeline, lesquels ont constitué la deuxième source principale de données. Ils soulignent aussi qu'au cours de ces travaux, ils ont recherché les renseignements et rapports fournis par ceux qui connaissaient bien certains aspects de la construction du pipeline, au lieu de recueillir des données originales, en raison des brefs délais accordés à l'étude. Ils considèrent, par contre, que cet objectif n'a pas été atteint aussi efficacement que prévu, à cause du manque de documentation sérieuse relative aux répercussions de la construction du pipeline sur les autochtones de l'Alaska.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Aucun commentaire à ce sujet.

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

Le pipeline fut mis en opération vers la fin de l'année 1977. Les répercussions de la construction de l'oléoduc de l'Alyeska se sont fait sentir sur l'ensemble de l'Alaska et non seulement dans le couloir de l'oléoduc.

L'inflation phénoménale constitue la principale répercussion de la construction du pipeline de l'Alyeska. Les gens à salaire fixe (les personnes âgées) et ceux qui habitent loin du pipeline et dont les revenus n'ont pas augmenté ont été les plus touchés. La migration désordonnée jusqu'aux villes de l'Alaska, où une pénurie de logements et de biens a provoqué la hausse des prix, semble avoir été la cause de cette inflation.

L'étude fait également ressortir que, malgré l'application des règlements sur l'embauche de main-d'oeuvre locale, certains problèmes d'ordre culturel ont surgi et accentuent encore le fait que les autochtones n'ont jamais fait partie du corps principal de main-d'oeuvre.

Le troisième domaine des répercussions, celui du bouleversement social (crime, alcoolisme, divorce) reste à préciser. Tous les indices ont augmenté, mais ne sont pas plus élevés qu'ailleurs.

D'après l'auteur, l'évolution et l'essor que connaît l'industrie du pétrole et du gaz en Alaska qui se poursuivra durant plusieurs décennies aura des répercussions profondes sur les populations allochtones et autochtones de l'Alaska.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

Strong, Stephen B., Pipeline de l'Alaska: répercussions sociales et économiques sur les autochtones, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, 1979, 86 p.

PIPELINE DE LA ROUTE DE L'ALASKA (YUKON)

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

Suite à la découverte en 1968 de gisements de pétrole et de gaz à Prudhoe Bay (Alaska) diverses propositions de rechange visant toutes à acheminer les ressources naturelles du Nord vers les marchés du Sud firent leur apparition. Quatre réseaux de transport de gaz naturel furent proposés: celui de la Canadian Arctic Gas, de la El Paso, ceux de la Foothills avec le tracé Dempster et le tracé "Maple Leaf".

Le projet Foothills-Dempster fut retenu par les autorités gouvernementales. Il s'agirait du plus grand investissement jamais entrepris au Canada; il est évalué à plus de 16\$ milliards et ses coûts augmentent de 1\$ milliard à chaque année de report du projet. Lorsque le gouvernement du Canada approuva le Foothills' Alaska Highway Gas Pipeline en 1978, il demanda à la compagnie de soumettre une proposition pour y raccorder un pipeline éventuel en provenance du delta du Mackenzie qui longerait la route de Dempster. Cette solution aurait pour effet d'éviter le dédoublement de pipelines vers le sud du pays et serait une mesure économique à envisager.

Bien que ces projets aient été acceptés par le gouvernement, de nombreuses questions sont à régler avec la Commission nationale de l'Energie.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

Le projet Foothills' Alaska Highway Gas Pipeline origine

du versant nord de l'Alaska (Prudhoe Bay), traverse le Canada jusqu'à Caroline (sud de l'Alberta) et se dirige vers les marchés des Etats-Unis. Il a une longueur totale de 4 700 milles, dont plus de 2 000 au Canada.

Le projet Foothills' Dempster Lateral Gas Pipeline prend naissance à Tuktoyaktuk à l'embouchure du delta du Mackenzie et s'étend jusqu'à Whitehorse (Yukon) le long de la route Dempster où à ce point il rejoindrait le Alaska Highway Pipeline. Il sera de 740 milles de long.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- Foothills Pipe Lines Limited
- Gouvernement du Canada (Conseil National de l'Energie)
- Canadian Arctic Gas Study Ltd et Alaska Arctic Gas study Ltd constituent Arctic Gas Project
- Federal Power Commission (Etats-Unis)
- Gouvernement territorial du Yukon
- la population du Yukon

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT SUIVI

En avril 1977, le gouvernement du Canada a créé une Commission d'enquête et lui a donné comme mandat d'étudier certains aspects du gazoduc proposé suivant la route de l'Alaska. Cette commission est composée de 3 membres et présidée par M. Kenneth Lysyk. Il s'agissait pour l'Enquête de rédiger un rapport préliminaire qui identifierait les principales répercussions d'ordre social et économique du projet et qui décrirait l'attitude des habitants du Yukon à cet égard. Presqu'en même temps, le gouvernement du Canada créait le Processus d'évaluation et de révision

environnementales, qui a reçu pour mandat la rédaction d'un rapport préliminaire faisant état des répercussions environnementales du même projet. Le Processus et l'Enquête ont reçu l'ordre de déposer leurs rapports le 1er août 1977. Par la suite, le gouvernement serait en mesure d'informer le Congrès américain de la décision du Canada avant le 1er septembre 1977.

5. LAMÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

Le gouvernement a proposé de procéder en deux étapes, l'enquête réalisée par la Commission Lysyk constituant la première étape. Si le projet de pipeline de la route de l'Alaska était approuvé en principe, le gouvernement créerait une deuxième commission d'enquête, laquelle devrait faire un rapport définitif sur les répercussions d'ordre socio-économique du pipeline proposé. Les exigences spécifiques pour la réglementation de la construction et de l'exploitation du pipeline seraient basées sur les conclusions de ce dernier rapport.

Durant 22 jours, les membres de la Commission ont tenu des audiences à Whitehorse où des spécialistes ont témoigné et ont été contre-interrogés. L'Enquête a aussi tenu des audiences publiques durant 27 jours à Whitehorse et dans 16 autres localités du Yukon. Des 576 témoins qui ont comparu, 502 ont témoigné aux audiences tenues dans les localités. Les mémoires, déclarations et pièces justificatives déposées, de même que plus de 7 000 pages de témoignages, constituent le registre permanent de l'Enquête sur le pipeline de l'Alaska.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Suite aux conclusions des diverses commissions d'enquête, le gouvernement du Canada donna son accord au projet proposé par la Foothills Pipe Lines Ltd, ceci en 1978.

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

La section canadienne du Alaska Highway Pipeline devrait débiter vers 1982, bien que le segment de l'Alaska, soit 750 milles, ait connu divers problèmes financiers et d'approbation par les autorités gouvernementales américaines, ce qui a constamment retardé les délais. Le projet devait débiter en 1979 et être complété en 1981; maintenant cette dernière phase est reportée à 1984.

Les travaux de la section Dempster Lateral Pipeline ne sont pas encore entrepris, le projet n'étant qu'une option que le gouvernement canadien peut accepter ou rejeter et qui n'affectera pas le Alaska Highway Gas Pipeline.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

Lysyk, Kenneth M., Edith E. Bohmer et Willard L. Phelps., Enquête sur le pipeline de la route de l'Alaska, Approvisionnements et Services Canada, 1977, 187 p.

Miller, David, Major Northern Energy Developers, The cards they hold and the plays for cashing in, News North, 11 juillet 1980, pp A8 - A9.

GAZODUC DE LA SOCIÉTÉ POLAR GAS (DISTRICT DE KEEWATIN (TNO))

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

Le consortium Polar Gas fut créé en avril 1972, suite aux recherches fructueuses de la Panarctic Oil à l'île Melville. La formation du consortium avait pour but la détermination des moyens qui rendraient les réserves du nord accessibles aux vastes marchés du sud. En 1977, il propose un premier tracé, bien que les réserves soient insuffisantes pour en justifier la construction. En juin 1980, il soumet un nouveau tracé rejetant le précédent, en forme de "Y", qui reliera les réserves de gaz de l'Arctique (île Melville) et du delta du Mackenzie au système Trans-Canada, déjà existant dans la partie sud du Canada.

Ce projet consistera dans la construction d'un pipeline souterrain de plus de 3 000 milles, d'un diamètre de 42 pouces et pouvant transporter quotidiennement 3,3 milliards de pieds cubes de gaz. Le tracé choisi traverse des zones de permafrost de façon continue et discontinue. Polar Gas désire contrôler la température du gaz transporté afin d'en minimiser l'impact sur la qualité des sols.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

Le gazoduc relierait les îles de l'Arctique, plus précisément l'île Melville, à Longlac en Ontario, selon un tracé qui longerait la côte ouest de la baie d'Hudson et dont une partie traverserait le district de Keewatin d'une manière transversale.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- Composition du consortium de la Polar Gas:
 - Trans Canada Pipelines Limited (gestionnaire du projet Polar Gas et liée à Canadian Pacific Investment Limited).
 - Panarctic Oils Limited.
 - Tennaco Oils of Canada (filiale de l'entreprise américaine Tennaco Oil and Minerals Limited).
- Ontario Energy Corporation.
- Société Pétro-Canada.
- Pacific Lightning Gas Development.
- Les communautés inuit du district de Keewatin.

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT SUIVI

En mars 1977, l'Association des Inuit du Keewatin, association régionale d'Inuit Tapirisat du Canada, demanda au ministère des Affaires indiennes et du Nord (MAIN) de collaborer à l'élaboration d'un programme d'information relatif à la construction éventuelle d'un gazoduc qui traverserait le district de Keewatin (TNO), suivant un projet soumis par la société Polar Gas. Les fonds nécessaires furent fournis pour la mise en oeuvre du projet.

L'Association des Inuit du Keewatin s'assura les services du Centre des sciences environnementales (Kananaskis) de l'université de Calgary. Un comité consultatif constitué d'un représentant des communautés de Baker Lake, Eskimo Point et Repulse Bay, de deux délégués de l'Association des Inuit et d'un représentant du MAIN, supervisa les activités et le déroulement du programme. Lorsque le programme fut terminé, le centre Kananaskis soumit un rapport de deux volumes dont le comité approuva la publication.

Le volume I comprend un bref aperçu historique du district de Keewatin, la description du projet et les comptes-rendus des réunions tenues dans les communautés. Le volume II évalue les conséquences sociales, économiques et environnementales qu'aurait la construction d'un gasoduc sur les communautés et les autochtones de la région.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

Cette étude, qui s'est étendue sur une période de 14 mois (de février 1977 à avril 1978), poursuivait deux objectifs. Le premier était d'informer les habitants de la région sur les faits nouveaux concernant le projet de construction du gasoduc de la société Polar Gas en particulier, et de certains aspects de la construction de pipelines dans le Nord. Les chercheurs ont employé les moyens suivants:

- 1) envoi de bulletins de nouvelles périodiques à toutes les demeures au Keewatin;
- 2) envoi de documents à information à tous les dirigeants locaux des communautés de Keewatin;
- 3) organisation de consultations individuelles approfondies avec environ 260 adultes des communautés de la région;
- 4) présentation de films et diapositives dans toutes les communautés;
- 5) tenue d'assemblées publiques ou communautaires dans toutes les principales communautés;
- 6) utilisation des ondes de la radio communautaire et tenue de lignes ouvertes.

La détermination des principales conséquences sociales, économiques et environnementales de la construction d'un gazoduc pour la région et pour les Inuit du Keewatin et la formulation de commentaires (conclusions et recommandations) constituaient le deuxième objectif suivi. Les acteurs firent appel à une cueillette de renseignements provenant de sources diverses.

- 1) consultations individuelles avec quelque 260 adultes des communautés du Keewatin
- 2) questionnaires auxquels ont répondu 27 étudiants du niveau secondaire de Yellowknife et de Frobisher Bay.
- 3) étude de documents fournis par la Polar Gas et des rapports présentés à l'Office national de l'Energie
- 4) étude de toute la documentation pertinente extraite de livres, journaux, manuscrits et rapports publiés concernant l'expérience de la construction du pipeline Trans-Alaska, les commissions d'enquête Berger (Arctique de l'Ouest) et Lysyk (Yukon)
- 5) programme limité de travail sur le terrain en rapport avec l'analyse du relief dans la région de Baker Lake.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Les acteurs de cette étude rapportent en conclusion que le projet de construction du pipeline Polar Gas est une opération prématurée et déphasée par rapport à la situation actuelle et à l'évolution de la région et du peuple du Keewatin. Bien qu'il se dégage, d'après les études effectuées, que la population inuit de la région retirerait certains avantages de la construction du gazoduc, les coûts éventuels à courte et à longue échéance, financiers, qualitatifs et quantitatifs, l'emportent sur les avantages que peuvent en espérer les Inuit du Keewatin.

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

Puisque le projet du pipeline en "Y" concerne les régions importantes de gaz naturel, la mise en oeuvre du projet est considérée comme économiquement faisable dès maintenant. D'après le directeur des affaires publiques de Polar Gas, le pipeline pourrait transporter le gaz vers le sud du pays au début de 1990, à condition que la construction puisse débuter en 1985.

Inuit Tapirisat du Canada, la Nation des Dénés et divers regroupements autochtones provinciaux s'opposent fermement au projet de Polar Gas à cause de ses conséquences socio-économiques et environnementales et ceci, jusqu'à ce que leurs revendications territoriales soient réglées.

8. DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

Miller, David, Major Northern Energy Developers: The cards they hold and the plays for cashing in. News North, July 11, 1980, pp A8 - A9.

Tester, Frank J., Rapport sur les conséquences sociales, économiques et environnementales du projet de construction d'un gazoduc par la société Polar Gas dans le district de Keewatin, Territoires du Nord-Ouest, Vol. II, Analyse. Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, 1979, 341 p.

PIPELINE DE LA VALLÉE DU MACKENZIE (TERRITOIRES DU NORD-OUEST)

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

Deux sociétés de construction de pipelines, Canadian Arctic Gas Pipeline Ltd et Foothills Pipe Lines Ltd, se font concurrence pour obtenir le droit de construire un gazoduc afin d'acheminer le gaz naturel du delta du Mackenzie jusqu'aux marchés situés au sud du Canada et aux Etats-Unis.

Les deux sociétés présentèrent leur proposition en 1974 au gouvernement du Canada et suite à cette demande d'autorisation, une Commission d'enquête fut constituée en vue d'analyser les conséquences d'une telle entreprise.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

La société Arctic Gas propose de construire un pipeline qui partirait du gisement de Prudhoe Bay en Alaska, traverserait la partie nord du Yukon jusqu'au delta du Mackenzie et rejoindrait le pipeline qui se dirigerait vers le sud à partir des gisements du delta. La société Foothills propose la construction d'un seul tronçon de pipeline à partir du delta du Mackenzie en direction du sud.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- société Arctic Gas consortium composé de Shell, Imperial, Gulf et Trans Canada Pipe Lines Ltd
- société Foothills Pipe Lines Ltd formée de Westcoast Transmission et Alberta Gas Trunk Lines
- gouvernement du Canada

- Inuit Tapirisat du Canada
- Fraternité des Indiens des Territoires du Nord-Ouest
- Association des Métis des Territoires du Nord-Ouest
- Comité d'étude des droits des Autochtones
- le Conseil territorial du Yukon

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT SUIVI

L'Enquête sur le pipeline de la vallée du Mackenzie a été créée afin d'étudier les répercussions d'ordre social, économique et environnemental de la construction d'un gazoduc dans les Territoires du Nord-Ouest et de proposer des conditions à imposer si le pipeline était construit. La création de l'Enquête a marqué une nouvelle étape au niveau de l'évaluation d'impacts, car pour la première fois, on a voulu déterminer les répercussions d'un projet de grande envergure dans le Nord canadien avant son accomplissement et non après.

La Commission d'enquête fut créée en vertu d'un décret du conseil, daté du 21 mars 1974. Le juge Thomas R. Berger en assumait la présidence.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

Diverses étapes, au départ indépendantes les unes des autres, ont fait de l'Enquête un processus d'évaluation d'impact:

- 1) Le groupe d'évaluation des demandes (pipelines du Nord): étude des documents présentés par Arctic Gas. Remise d'un rapport facilitant le travail de l'Enquête
- 2) Environment Protection Board: étude par des spécialistes des répercussions environnementales des deux projets proposés

- 3) Audiences préliminaires: présentation de 37 mémoires portant sur des propositions de fonctionnement de l'enquête
- 4) Production d'études et de rapports: l'obtention d'études et de rapports qui pourraient influencer sur le travail de l'Enquête et analyse des documents pertinents
- 5) Financement des intervenants: pour assurer la participation de toutes les parties intéressées dont les organismes autochtones, les groupes de sauvegarde de l'environnement, les municipalités et entreprises du Nord, afin qu'ils puissent participer aux audiences, au même titre que les sociétés de construction de pipeline, afin de leur permettre d'appuyer, de contester ou de modifier le projet. Ce processus s'est avéré profitable
- 6) Audiences publiques et audiences officielles: Les participants aux audiences officielles de Yellowknife étaient représentés par des experts. Les membres de la Commission ont aussi tenu des audiences dans chaque agglomération du delta du Mackenzie et du nord du Yukon. (35), afin que les gens fassent part de leurs expériences et de leurs craintes

A la suite de l'évaluation des répercussions, la Commission d'enquête peut jouer le rôle de conseiller auprès des autorités gouvernementales.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Le juge Berger rapporte en conclusion que la construction d'un pipeline dans la vallée du Mackenzie doit être retardée de dix ans. S'il est construit maintenant, il ne produira que des avantages économiques limités, sera dévastateur et compromettra les objectifs des revendications des autochtones. Le report de la construction permettra aux autochtones de régler leurs revendications, de créer de nouvelles institutions et de nouveaux programmes. Il rejette l'hypothèse de construction d'un pipeline dans le nord du Yukon (zone écologique de grande importance).

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

Le projet est reporté.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

Berger, Thomas, Le Nord: terre lointaine et terre ancestrale,
Rapport de l'enquête sur le pipeline de la vallée du Mackenzie,
vol I, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, 1977, 227 p.

Berger, Thomas, Le Nord: terre lointaine et terre ancestrale,
Rapport de l'enquête sur le pipeline de la vallée du Mackenzie,
vol II, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, 1977, 292 p.

Mackenzie Valley Pipeline Assessment, Environmental
and socio-economic effects of the proposed Canadian Arctic Gas
Pipeline on the Northwest Territories and Yukon, Pipeline Appli-
cation Assessment Group, D.I.A.N.D., Ottawa, 1974, 442 p.

EXPLORATION ET EXPLOITATION

MINIÈRE

NORTH RANKIN NICKEL MINES (DISTRICT DE KEEWATIN, TERRITOIRES DU NORD-
OUEST)

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

Le développement minier de Rankin Inlet fut la première opération minière d'envergure dans l'Arctique canadien. Sa production était basée sur l'extraction et la concentration de minerai de nickel. La mine débuta ses activités en 1957 et elle ferma ses portes en 1962.

La zone minéralisée de Rankin Inlet fut découverte et partiellement étudiée durant les années 1920 et 1930 et ignorée jusqu'en 1950, où augmenta le prix du nickel; à ce moment, diverses opérations d'exploration débutèrent. Suite à ces recherches, on estima la valeur du gisement: teneur de nickel de 3.3% et de cuivre 0.81%. D'après le tonnage du gisement, l'exploitation était prévue pour six ans, à moins que d'autres réserves ne fussent découvertes.

Cette industrie favorisa l'embauche de nombreux travailleurs inuit des régions avoisinant Rankin Inlet.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

Rankin Inlet est située sur le littoral ouest de la Baie d'Hudson dans le district de Keewatin, Territoires du Nord-Ouest.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- la North Rankin Nickel Mines Limited qui fut acquise par la suite par Mogue Mining Corporation
- la population inuit de Keewatin et celle de Rankin Inlet
- le Ministère des Affaires du Nord et des Ressources nationales

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT SUIVI

Suite aux travaux d'exploration et aux diverses études de faisabilité techniques et financières, aucun processus d'évaluation des impacts sociaux et environnementaux relatifs à l'exploitation de la mine ne fut entrepris. Durant la phase initiale de développement du projet, l'intervention des autorités fédérales fut minime et celles-ci ne firent pas mention de réglementation ou de restriction quant à la poursuite d'un tel projet. Ceci eut pour effet de laisser à la compagnie d'agir à sa guise au niveau de l'élaboration, la planification et la mise en oeuvre de l'exploitation minière.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

Aucun commentaire à ce sujet.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Aucun commentaire à ce sujet.

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

Peu de temps après l'ouverture de la mine, la direction a dû faire face à un niveau très élevé d'instabilité de la part des travailleurs en provenance du sud du pays. Un consultant recommanda à la compagnie d'engager des travailleurs inuit pour remplacer les employés en transit. On recruta des Inuit des communautés intérieures et littorales les plus proches, en particulier de Chesterfield Inlet, Eskimo Point et Baker Lake. A la fin de 1957, plus de 70 Inuit travaillaient à la mine et par la suite, elle fournit un emploi permanent à 80 hommes et à plusieurs femmes de la région. L'implication directe des autorités fédérales à ce projet s'est limitée à une association

aux efforts de la compagnie lors du recrutement aux travailleurs autochtones (le gouvernement fédéral payant les frais de transport, par exemple).

Bien qu'à ce moment le gouvernement n'avait pas l'intention de modifier ou de réglementer les opérations du projet Rankin, il n'en demeurait pas moins conscient de son importance. Des chercheurs y furent envoyés afin d'étudier les impacts causés par le projet chez la collectivité autochtone. Ils conclurent que l'activité industrielle avait grandement affecté les structures et les traditions de la culture inuit. La région de Rankin Inlet était inapte à la poursuite des activités traditionnelles. De camp saisonnier qu'elle était avant l'ouverture de la mine, sa population atteignit 332 habitants en 1958 et en raison de l'absence de planification, de nombreux problèmes sociaux surgirent. L'activité minière entraîna la disparition du gibier.

La communauté elle-même ou avec l'aide du gouvernement a graduellement résolu les problèmes reliés au rétablissement des travailleurs et à l'adaptation à la vie industrielle et à l'économie salariée. Toutefois à ce moment, le gisement était presque épuisé. Lorsque la fermeture de la mine devint imminente, le Ministère des Affaires nordiques consacra une attention particulière aux problèmes qui découlèrent de la disparition de l'unique pilier économique de Rankin Inlet. Une planification insuffisante ne pouvait parer à cette éventualité et les opérations minières cessèrent en septembre 1962. Les années subséquentes s'avérèrent difficiles pour la communauté; bien que les Inuit tentèrent un retour à l'économie traditionnelle, les ressources se révélèrent insuffisantes pour supporter une telle transition. Durant cette période, ils eurent recours à l'aide sociale du gouvernement fédéral.

L'expérience de Rankin Inlet démontra la capacité des

travailleurs autochtones à s'adapter à l'économie salariée et à accomplir des tâches spécifiques tout comme la main-d'oeuvre importée du sud. Toutefois, il demeure que le projet minier de Rankin Inlet fut conçu et mis en oeuvre de façon à maximiser les profits et à minimiser les coûts de production de la compagnie impliquée. Les effets à long terme à caractère social et environnemental, les coûts d'opération minière et la fermeture éventuelle de la mine ne furent pas sérieusement étudiés lors du processus décisionnel ou lors de la recherche de solutions à des problèmes spécifiques (tel le logement). Ces échecs sont imputables à l'exclusivité des intérêts de la compagnie et à l'absence d'une supervision ou d'une implication valable des autorités gouvernementales. La population inuit de Rankin Inlet dut supporter les effets néfastes résultant du manque d'évaluation et de planification des impacts qui surgissent à long terme d'une telle entreprise.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

Dailey, Robert C. et Lois H. Dailey. The Eskimos of Rankin Inlet: A Preliminary Report. Ministère des Affaires du Nord et des Ressources nationales, Ottawa, 1961, 62 p.

Foster, Terrence W. Rankin Inlet: A lesson in Survival. The Musk-Ox, no 10, 1972.

Gibson, Robert B., The Strathcona Sound Mining Project, Science Council of Canada, no 42, Ottawa, février 1978, 274 p., pp. 15-21.

MacPherson, Janet, Pine Point Mine, Northern Transition, vol. 1 Ottawa, 1978, pp. 67-110.

PINE POINT MINES (TERRITOIRES DU NORD-OUEST)

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

Les gisements de plomb-zinc de la région de Pine Point furent délimités pour la première fois en 1898. Durant les années 1920, quelques ouvrages d'exploration furent entrepris, mais le projet minier de Pine Point ne débuta véritablement qu'en 1948, alors que le gouvernement fédéral concéda un droit exclusif d'exploration et une concession de développement minier à un consortium dirigé par la Consolidated Mining and Smelting Company (COMINCO). COMINCO et les compagnies associées créèrent Pine Point Mines Limited en 1951, dans le but d'entreprendre l'exploration et le développement des dépôts minéralisés de cette région. La compagnie COMINCO détient 60 % des actions et assure les rôles d'administrateur et de régisseur de l'entreprise. La production de cette mine à ciel ouvert débuta en 1964 (teneurs: 2,4 % de plomb et 6,3 % de zinc).

L'une des conditions préalables à l'exploitation du projet minier fut la construction, par le gouvernement fédéral, d'un moyen de transport qui devait permettre l'acheminement du concentré de minerai de la mine COMINCO (Pine Point). Le chemin de fer, le Great Slave Lake Railway, construit au début des années 1960, s'étend de Grimshaw (Alberta) à Hay River (Territoires du Nord-Ouest).

2. LA LOCALISATION DU PROJET

Pine Point est située à environ six milles au sud du littoral du Grand Lac des Esclaves, soit approximativement à cinquante milles à l'est de Hay River, district de Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest. Fort Resolution est la communauté la plus proche du site de Pine Point (42 milles à l'est).

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- COMINCO (Consolidated Mining and Smelting Company), compagnie subsidiaire de Canadian Pacific Railway (CPR),
- le gouvernement fédéral par l'entremise du ministère des Mines et Ressources (1950),
- les compagnies associées à COMINCO: Atlas Ventures Limited, Northern Lead Zinc Company,
- le ministère des Affaires du Nord et des Ressources nationales, devenu plus tard le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada,
- la Société centrale d'hypothèque et de logement,
- le ministère des Transports,
- les populations autochtones de la région de Pine Point et, en particulier celle de Fort Resolution,
- Northwestern Territories Housing Corporation.

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT SUIVI

À la fin de 1954, la compagnie délimita des réserves de minerai suffisamment importantes pour justifier la mise en production d'une mine à ciel ouvert, à condition toutefois que lui soient fournis les moyens de transporter le concentré de minerai à l'usine d'extraction de Trail, en Colombie-Britannique.

Pine Point fut exploré et mis en valeur à un moment où il n'existait qu'une réglementation insuffisante relative aux développements miniers. Les répercussions socio-économiques et environnementales de ce projet furent totalement ignorées.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

Aucun commentaire à ce sujet.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Aucun commentaire à ce sujet.

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

Puisqu'aucune considération ne fut donnée aux effets environnementaux et sociaux découlant d'une telle entreprise, les problèmes surgirent de façon aigüe.

Les travaux d'exploration combinés au développement minier ont causé des torts considérables à l'environnement. Les zones de minéralisation potentielles furent jalonnées par des lignes de relevés géophysiques se souciant peu des intérêts environnementaux ou économiques des trappeurs dont les lignes de trappage furent endommagées. L'effet négatif le plus sérieux enregistré était en relation directe avec l'exploitation de la mine. Le pompage de l'eau au fond des puits atteignit la nappe phréatique, causa une baisse graduelle du niveau de l'eau et les arbres dépendants devinrent chétifs ou moururent. Les effets furent remarqués jusqu'à 30 milles du site. Le système de dépôt des rejets miniers (tailings) s'avéra inadéquat et de nombreux bris de barrage survinrent. L'infiltration de substances toxiques contamina une partie importante du muskeg environnant. Après sept années de fonctionnement, le même problème apparut au Grand Lac des Esclaves. A la suite de ces dommages, des études et des ouvrages de surveillance furent entrepris.

Fort Resolution fut la communauté la plus touchée par le projet. Exclue dès le départ du programme de main-d'oeuvre (à cause de l'absence de route reliant la communauté au site), elle

fut très touchée par les impacts environnementaux qui dégradèrent les zones d'activités traditionnelles. La population dut compter davantage sur l'aide monétaire gouvernementale.

Ces conséquences démontrent l'importance de la planification adéquate et de la consultation avec les populations autochtones touchées par un projet de développement.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

Deprez, Paul, Significance and Impact of Native Employment at the Pine Point Mines, NWT, Center for Settlement Studies, University of Manitoba, Winnipeg, 1971.

Deprez, Paul, The Pine Point Mine and the Development of the Area south of Great Slave Lake, Center for Settlement Studies, University of Manitoba, Winnipeg, 1973, 133 p.

Gibson, Robert B., The Strathcona Sound Mining Project, A case study of Decision Making, Science Council of Canada, no 42, Ottawa, 1978, 274 p., pp 20-24.

Macpherson, Janet, Pine Point Mine, Northern Transitions, vol 1, Ottawa, 1978, pp 66-110.

CYPRUS ANVIL MINE (YUKON)

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

La mine Cyprus Anvil représente le plus vaste développement minier du Yukon. Elle produit, à elle seule, la majeure partie du plomb extrait au Canada. Cette mine à ciel ouvert est aussi l'une des plus grandes au monde. Présentement, la communauté de Faro, établie afin de loger les travailleurs de la mine, est la deuxième communauté en importance dans le territoire du Yukon. Sa population atteint quelque 1 600 habitants. Il est prévu que cette dernière se développera davantage, en raison des opérations minières additionnelles projetées dans cette région.

Bien que les dépôts de zinc et de plomb aient été découverts et jalonnés dès 1953, le développement ne fut véritablement réalisable que vers le milieu de 1960.

Ce projet minier, dont la production débuta en 1969, bénéficia des avantages des programmes d'aide institués par le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada, dans le but de promouvoir les activités minières dans le Nord canadien.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

Cyprus Anvil est situé dans la région de Ross River, à environ 120 milles (par voie aérienne) au nord-est de Whitehorse, dans la chaîne montagneuse qui traverse la partie orientale au centre du Yukon.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- Communauté de Ross River,
- Communauté de Faro,
- Cyprus Anvil Mine Co. (Dynasty Explorations Ltd et Cyprus Mines Corporation),
- Gouvernement du Canada (ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada),
- Gouvernement territorial du Yukon.

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION SUIVI

Premièrement, des fonds monétaires furent octroyés afin d'explorer la zone minéralisée de façon détaillée. Dès que le gisement fut délimité, les études de faisabilité ont été entreprises. Elles concernent l'évaluation du potentiel géologique, la rentabilité économique du projet, les disponibilités financières, les études de marché, l'examen des besoins hydro-électriques et de transport (route et voie ferrée) et les perspectives d'aménagement d'un centre urbanisé. Lorsque ces études furent avancées (dans certains cas, terminées), les promoteurs du projet s'adressèrent aux autorités fédérales pour l'obtention des fonds nécessaires à l'implantation de l'infrastructure minière. L'issue des négociations semble avoir été un facteur déterminant dans la décision finale.

Les données produites par les études de faisabilité ont été, par la suite, soumises au ministère des Affaires indiennes et du Nord, de façon à ce que les analystes gouvernementaux soient en mesure d'évaluer les propositions d'exploitation minière, ses impacts sociaux potentiels et la viabilité du projet.

Suite à ces négociations, une entente fut signée entre le secteur d'intérêts privés, Anvil Mining Corporation, et le secteur public, représenté par le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada (1967).

Le gouvernement fédéral engagea ces négociations avec la ferme intention de s'assurer que le projet Cyprus Anvil puisse contribuer au développement de la région et fournir des possibilités d'emploi aux autochtones.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

Les conséquences environnementales du projet minier ne furent qu'effleurées, lors des phases de planification du développement. Cette faille illustre bien le fait que le processus de négociations entre les deux parties (gouvernement et promoteurs), relativement à la faisabilité et à la mise en place des infrastructures, fut inadéquat. L'exploration et le développement de la mine Cyprus Anvil causèrent un bon nombre d'impacts socio-économiques et environnementaux sérieux et imprévus dans la région d'Anvil Ross River, et ces effets néfastes persistent encore aujourd'hui.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Suite à l'entente Anvil, signée en septembre 1967, le gouvernement fédéral consentit à fournir la majeure partie de l'infrastructure routière, une ligne de transport d'énergie en provenance de Whitehorse jusqu'aux sites de la mine et de la ville projetée et les services qui s'y rattachent tels: l'approvisionnement en eau courante, le système d'égout, la construction d'un hôpital, d'une école, d'une caserne de pompier. L'évaluation de l'infrastructure se chiffra à 23\$ millions, dont une certaine partie fut récupérée par la perception de droits d'usage. L'investissement de la compagnie, pour sa part, fut de 65\$ millions. Par ailleurs, Faro fut considérée comme une ville "ouverte" et aménagée de façon à devenir un centre administratif. Ainsi, la ville de Faro ne serait pas construite au bénéfice exclusif de la compagnie minière.

En retour de l'aide gouvernementale, Anvil Mining Corporation s'engagea à employer la main-d'oeuvre locale, dans la proportion de 5 % de la main-d'oeuvre totale durant la première année de production, jusqu'à 25 % au terme des cinq années suivantes. Le gouvernement s'engagea, à ce chapitre, à encourager la main-d'oeuvre locale par des programmes de formation et de réétablissement des travailleurs.

7. LA REALISATION DU PROJET ET SUIVI

La période initiale de mise en production de la mine (échelonnée sur huit ans) début en 1969.

Les conséquences environnementales de ce projet minier furent ignorées durant les phases initiales de planification du développement. Les collectes de données de base et les études des impacts environnementaux furent soustraites du processus d'évaluation du projet. Les promoteurs ont aussi négligé les effets néfastes de certaines pratiques reliées à l'exploration minière, illustrant ainsi l'incompatibilité entre les activités minières et la poursuite des activités traditionnelles. Ces pratiques ont entraîné des effets perturbateurs sur les coutumes de chasse et de trappe et, en outre, la dégradation de l'utilisation du sol en raison des jalonements et des coupes de lignes excessifs.

De plus, le système de rejet des déchets (tailings) en provenance de la mine et du concentrateur de minerai a provoqué de graves problèmes environnementaux. Entre 1969 et 1976, on compta environ six ruptures de digues retenant les déchets miniers. Le plus sérieux bris entraîna le déversement de 54 000 000 gallons d'eau toxique et de déchets dans la Rose Creek, durant trois jours. Le gérant de la mine considéra cette fuite de faible importance; par contre, le Service de la protection environnementale la jugea comme

un état d'urgence. Ce service se chargea de surveiller et de conseiller les opérations de nettoyage et obligea la compagnie minière à améliorer l'état des digues. Celle-ci fut d'ailleurs condamnée à payer une amende de 4 500 \$. Par la suite, d'autres bris survinrent, malgré la surveillance. La production d'eau acide et les problèmes reliés à son infiltration dans le sol causèrent aussi de nombreuses inquiétudes non résolues. La protection environnementale de ce projet minier est inadéquate et ne consiste que dans la réparation des dégâts. Il semble d'ailleurs impossible d'en prévoir la portée en raison de l'absence d'études d'impacts préalables.

Les aspects contenus dans l'entente relativement aux retombées positives du projet sur la région et la création d'emplois pour les autochtones ne furent pas respectés. Le gouvernement n'avait pas pris d'entente ferme quant à ces clauses et ne pouvait appliquer de sanctions légales contre la compagnie en cas de non-respect. Le pourcentage d'emplois autochtones passa de 10 % durant la deuxième année à environ 1 % pour les années subséquentes. La venue à la mine de nombreux étrangers entraîna des besoins et des services nouveaux, ainsi que la création d'un nouvel environnement (villes, routes, entreprises commerciales). La ségrégation des autochtones et, comme conséquence, la désagrégation de la communauté de Ross River s'ensuivirent et persistent encore aujourd'hui.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

Anvil Mining Corporation, Tonsite Location and Development Study. Sponsored by the Territorial Government, 1957.

Gibson, Robert B., The Strathcona Soune Mining Project, A Case Study of Decision Making, Science Council of Canada no 42, Ottawa, 1978, 274 p., pp. 24-27.

MacPherson, Janet, Cyprus Anvil Mine. Northern Transitions,
vol 1, Ottawa, 1978, pp. 112-149.

GISEMENTS D'URANIUM DE CLUFF LAKE (SASKATCHEWAN)

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

Le nord de la Saskatchewan est reconnu depuis longtemps comme une zone très riche en uranium. En 1930, des géologues découvrirent des zones minéralisées contenant de l'uraninite (pitchblende). En 1952, après des recherches fructueuses, Uranium City ouvrait ses portes. En 1968, Mokta Canada (maintenant Amok Limitée) découvrit des blocs de pierre contenant du pitchblende, suite à des levés radiométriques aériens, dans la région de Cluff Lake. Il s'avéra que le dépôt "D" de Cluff Lake consiste en un minerai excessivement riche et unique, de par sa teneur, parmi tous les gisements d'uranium d'Amérique du Nord.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

Le dépôt "D" de Cluff Lake se situe dans la partie nord-ouest de la Saskatchewan à quelque 75 kilomètres au sud du lac Athabasca dans la formation géologique du même nom.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- Amok limitée (compagnie subsidiaire de Mokta Limitée) liée à Picheney Ugué Kuhlmann, la Compagnie Française des minerais d'uranium et le Commissariat à l'Energie Atomique (société d'Etat française).

- les populations des communautés athapascanes et métisses situées au-delà du 54e parallèle jusqu'à la frontière des Territoires du Nord-Ouest.

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT SUIVI

En raison de la présence d'une forte proportion d'uranium contenue dans le dépôt de Cluff Lake et de la nature des problèmes que causent les projets de développement des ressources naturelles, le ministère de l'Environnement a institué une Commission d'enquête de 6 membres, présidée par le juge Bayda. La Commission d'enquête de Cluff Lake commença ses audiences publiques en 1977 et entendit les spécialistes, les individus et les groupes désireux de présenter un mémoire ou une opinion relativement au projet d'exploitation d'uranium par la compagnie Amok. Ces séances se tinrent à l'intérieur des communautés autochtones du nord de la Saskatchewan.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

Les membres de la Commission d'enquête de Cluff Lake se sont inspirés des rapports des scientifiques spécialisés dans divers domaines, de mémoires et d'opinions émis lors des audiences publiques en vue de constituer un rapport final, publié en septembre 1978.

4. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Les auteurs du rapports insistent sur une double recommandation qui a pour effet d'approuver un développement ordonné des ressources d'uranium et de le soumettre à des réglementations rigoureuses, telles une surveillance continue et un contrôle sévère de chaque étape de la mise en production.

La Commission recommande aux autorités de la mine d'établir des mécanismes de surveillance en ce qui concerne les conditions atmosphériques du site d'extraction et que toutes les mesures nécessaires soient prises pour garder l'irradiation à un taux minimum acceptable; il en est de même pour le stockage des résidus.

La Commission d'enquête présenta un énoncé important relatif aux aspects sociaux du développement industriel dans le nord de la Saskatchewan. D'après elle, bien que l'opération minière puisse apporter des avantages massifs pour la province, les populations autochtones ne pourront en profiter, ne pouvant s'intégrer à un tel environnement économique. De plus, les membres de la Commission croient que les autochtones encoureraient une perte sérieuse de leur mode de vie traditionnel, ce qui les mettrait dans une situation encore plus désavantageuse.

Elle conclut que le projet d'extraction du minerai d'uranium par la compagnie Amok devrait être approuvé, pourvu que les intérêts des autochtones soient protégés.

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

Le projet d'extraction fut mis en marche vers la fin des années 1970 et sa durée d'exploitation, d'après l'évaluation des réserves, est de 20 à 25 ans.

Les spécialistes qui ont évalué le rapport reconnaissent les dangers exceptionnels que représente l'extraction de ce minerai et soutiennent que le rapport n'est pas spécifique quant aux modes d'enregistrement des données de surveillance et aux mécanismes réglementaires (surveillance constante du taux des radiations émises et des déchets miniers).

Ils recommandent aussi la reconnaissance de la responsabilité par la compagnie des sites de déchets miniers durant les années d'exploitation et d'abandon de la production dans le but d'éviter des désastres écologiques que les contribuables, par le biais du gouvernement, doivent dédommager après le départ de la compagnie (rupture de digues, dispersion des minéraux dans l'environnement).

D'après eux, la Commission a présenté un bon aperçu technique de l'extraction et du bocardage de l'uranium, mais n'a pas démontré suffisamment d'intérêt quant aux problèmes environnementaux et sociaux reliés à ce type d'exploitation.

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

The Musk-ox. Special Issue: Uranium Inquiry Part I no 23, 87 p., no 24, 96 p., Institute for Northern Studies, University of Saskatchewan, Saskatoon, 1978

NANISIVIK MINES (STRATHCONA SOUND PROJECT, ILE DE BAFFIN, TERRITOIRES

DU NORD-OUEST)

1. LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

Les dépôts minéralisés de la région du détroit de Strathcona furent découverts durant l'hiver de 1910-1911 par deux prospecteurs faisant partie d'une expédition dirigée par le capitaine J.E. Bernier. Bien que le site fut visité en 1937, les recherches approfondies ne débutèrent que vers la fin de 1950. En 1957, Texas Gulf Sulphur entreprit des travaux exploratoires et jalonna des concessions et ce, jusqu'en 1969. Ces travaux furent accomplis avec l'aide de la communauté inuit de Arctic Bay. En 1970, la compagnie songea sérieusement à la mise en exploitation de la mine, mais des problèmes de transport et financiers ralentirent le processus. Suite à une recherche de fonds, elle signa une entente avec Mineral Resources International Ltd en août 1972. Mineral Resources International se garda une partie importante des opérations laissant 35% des parts d'intérêts du projet à la Texas Gulf Sulphur.

La mine de Nanisivik est une mine souterraine de plomb et de zinc exploitée par la Nanisivik Mines Limited. Les travaux de construction ont été entrepris au printemps de 1974 et l'exploitation a commencé en octobre 1976.

2. LA LOCALISATION DU PROJET

Le projet minier se situe sur la rive sud du détroit de Strathcona dans le secteur nord-ouest de l'île de Baffin (district

de Franklin, Territoires du Nord-Ouest) à 37 kilomètres de Arctic Bay.

3. LES ACTEURS IMPLIQUÉS

- Texas Gulf Sulphur Company
- Mineral Resources International (MRI) Limited (Calgary)
(59,5% des actions de Nanisivik Mines)
- Billiton B.V. (11,25%) (Pays-Bas)
- Metallgesellschaft A.G. (11,25%) (Allemagne de l'Ouest)
- Gouvernement du Canada (18%)
- Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest
- Les Inuit du détroit de Strathcona, en particulier ceux habitant Arctic Bay (nord de l'île de Baffin)

4. LE PROCESSUS D'ÉVALUATION D'IMPACT SUIVI

En raison de la hausse croissante des prix du zinc et du plomb, Mineral Resources International demanda à une firme spécialisée de produire une étude de faisabilité détaillée. L'étude complétée en 1973, démontra une viabilité du projet de 7 à 8 ans; avec l'apport d'une aide en vue de l'implantation d'infrastructure par le gouvernement fédéral, le projet minier s'échelonne-rait entre 12 et 15 ans. L'évaluation approfondie du rapport par les autorités gouvernementales fit ressortir deux points majeurs. Premièrement, la révision des conclusions tirées du document produit pour le secteur privé où il appert que le projet soit marginal en terme de rentabilité si aucun support gouvernemental n'est apporté et que l'attitude purement exploitante adoptée par la compagnie soit inacceptable par le gouvernement; deuxièmement, l'évaluation et la justification des coûts et bénéfices du projet encourus par le secteur privé.

L'analyse démontra les faiblesses du projet, en particulier au niveau de l'estimation des bénéfices relatifs à l'emploi de main-d'oeuvre inuit et non-inuit, au développement régional et à l'environnement et aux revenus provenant de taxes et de redevances tréfoncières.

5. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION D'IMPACT UTILISÉE

L'examen des coûts et bénéfices fut entreprise dans le but de considérer les aspects indubitables du projet et ceux qui empêcheraient ou aideraient à la réalisation de la politique de développement nordique adoptée par le gouvernement fédéral en 1972. En résumé, cette politique consiste en l'application de mesures favorisant l'identification des besoins des habitants du Nord, leur intégration au développement économique d'une part et d'autre part, le processus d'évaluation des répercussions environnementales et sociales des projets de développement.

Suite à l'entente signée avec la partie fédérale, la Compagnie s'engage à:

1. entreprendre des recherches en vue de connaître les impacts sociaux du projet dans la région du Nord de Baffin
2. mener une collecte de données de base relative à la faune de la région dans le but de faciliter la protection de ces ressources qui pourront être affectées par le développement
3. étudier les effets de la pollution de l'air en raison d'inversions atmosphériques
4. étudier l'approvisionnement et la qualité de l'eau
5. développer des procédés pour éviter la dispersion de concentré de minerai dans l'environnement
6. entreprendre des études détaillées en rapport avec les méthodes de dépôts de rejets miniers. Deux alternatives furent retenues: dépôts sur le sol aux environs de la mine ou dépôts dans le détroit de Srathcona.

6. LE RÉSULTAT DE L'ÉVALUATION D'IMPACT

Suite à l'évaluation des coûts et des bénéfices certains et potentiels du projet, le gouvernement conclut l'octroi d'une aide en vue de la réalisation de l'infrastructure. Ce projet minier est différent des projets précédents (pour lesquels l'aide y était apportée directement): le projet Nanisivik propose une plus grande implication du gouvernement et une participation partagée (représentants au conseil des directeurs) avec les autres actionnaires.

L'entente fut signée le 18 juin 1974 et comporte des garanties au sujet des répercussions sociales et environnementales du projet, de même que les modalités de mise en place de l'infrastructure.

7. LA RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI

Bien que les études d'évaluation d'impact aient été conçues selon l'esprit de la politique de développement nordique du Ministère des Affaires indiennes et du Nord Canadien, il demeure que cette évaluation débuta après la signature de l'entente, donc postérieure à la prise de décision. Les études environnementales nécessaires à la disposition des déchets miniers furent entreprises après le début de la mise en exploitation, mais ceux-ci furent étroitement surveillés en raison des dommages irréversibles qui se sont produits à Pine Point et à Cyprus Anvil Mine, notamment. Les études d'impacts sociaux et les séances de consultations furent entreprises tardivement, ce qui entraîna des problèmes de logement pour les employés de la mine.

L'absence de données sociales et environnementales au moment

de la prise de décision demeure une faille importante au niveau de l'évaluation du processus qui a conduit à la mise en oeuvre de ce projet-pilote. (coopération entre entreprises privées et paliers gouvernementaux).

8. LES DOCUMENTS PRODUITS CONCERNANT LE PROJET

_____ Les répercussions socio-économiques de l'exploitation minière de Nanisivik sur les collectivités de la région de Baffin Nord. Résumé. Etude exécutée par l'Association des Inuit de la Région de Baffin, Ministère des Affaires indiennes et du Nord Canadien, Ottawa, 1980, 34 p.

Gibson, Robert B., The Strathcona Sound Mining Project. A Case Study of Decision Making. Science Council of Canada. Background Study no 42, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, 1978, 274 p.

Yates, A.B., Nanisivik - The Place where Things are Found, Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, Ottawa, 1975, 23 p. et annexes

SYNTHÈSE COMPARATIVE DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

Les projets analysés couvrent une grande partie du Nord Canadien et de l'Alaska et traitent du développement de ressources diversifiées: gaz naturel, pétrole, eau et richesses minérales et conséquemment, des structures et des répercussions qu'entraîne la mise en oeuvre de telles entreprises.

Ils couvrent une période qui s'étend du début de 1950 jusqu'à nos jours. Certains ne sont plus en opération, d'autres fonctionnent encore aujourd'hui ou ont été modifiés et reportés ultérieurement.

Malgré leurs différences en termes d'objectifs et d'envergure, il se dégage un point commun qui consiste en une prise de décision rapide avec l'optique d'un gain économique appréciable à court terme au détriment des considérations préalables et d'études approfondies des répercussions sociales et environnementales.

Depuis le début des années 1970 et surtout avec l'avènement de l'Enquête sur le pipeline de la Vallée du Mackenzie (1974), se définit une nouvelle approche, plus globale, du processus d'évaluation d'impact.

- 1) déterminer lesquels peuvent présenter le plus d'intérêt pour la constitution du point de vue du Bureau de la Baie James et du Nord québécois

Suite à l'analyse des projets, onze d'entre eux furent identifiés comme étant les plus aptes aux critères et aux besoins du

Bureau de la Baie James et du Nord québécois en matière d'évaluation des impacts sociaux et environnementaux de projets dans le Nord québécois.

- Projet hydro-électrique de Peace River (Colombie-Britannique)
- Churchill River Diversion Project (Manitoba)
- Projet hydro-électrique du lac Aishihik (Territoires du Nord-Ouest)
- Coppermine Gulf Oil of Canada (Territoires du Nord-Ouest)
- Dempster Highway (Yukon)
- Mackenzie Highway (Alberta (nord), Territoires du Nord-Ouest)
- Gasoduc de la société Polar Gas (Territoires du Nord-Ouest)
- Pipeline de la vallée du Mackenzie (Territoires du Nord-Ouest)
- Gisements d'uranium de Cluff Lake (Territoires du Nord-Ouest)
- Manisivik Mine (Territoires du Nord-Ouest).

2) Leur similitude avec des projets prévus ou prévisibles dans le Territoire

Les projets hydro-électriques, miniers et routiers sont susceptibles de présenter plusieurs similitudes avec d'éventuels projets dans le Nord québécois. Bien qu'effectués à des stades différents, la nature des problèmes rencontrés en raison des lacunes au niveau de l'évaluation à longue échéance de ces projets, met en évidence la nécessité d'identifier de nouvelles tendances et d'apporter des mesures correctives au processus d'évaluation.

Les projets relatifs à l'exploitation gazière et pétrolière sont moins inhérents au développement du Territoire, mais présentent des éléments susceptibles d'apporter une meilleure compréhension des divers aspects du développement.

3) la qualité méthodologique de l'évaluation du projet

Suite à l'adoption de la politique du gouvernement fédéral concernant le développement nordique en 1972 et à l'intérêt croissant de divers groupes de la population relativement à la portée des impacts sociaux et environnementaux, des projets de développement majeurs, des mécanismes d'évaluation et de consultation se sont développés de façon à cerner les répercussions de tels projets.

Les projets antérieurs à 1970 présentent peu d'intérêt quant à la qualité méthodologique de l'évaluation, mais l'item "réalisation du projet et suivi" permet de dégager les déficiences découlant du manque de planification et d'en tirer des conclusions. Par contre, les projets de la dernière décennie, en particulier ceux relatifs à l'exploitation du pétrole et du gaz naturel offrent une qualité méthodologique nettement supérieure en raison de l'élaboration et du respect de nombreuses étapes et de critères nécessaires à une évaluation globale.

4) l'intensité de la consultation et de la participation publique

L'intégration de la consultation et de la participation publique accordent une nouvelle dimension au processus d'évaluation d'impacts. L'Enquête sur le pipeline de la Vallée du Mackenzie (rapport Berger) ouvrit la porte aux audiences où le public pouvait faire part de ses opinions. La façon dont le juge Berger a dirigé l'Enquête démontre l'intérêt d'entreprendre une évaluation globale du projet en tenant également compte des besoins et des aspirations des populations affectées par le développement. Cette Enquête entraîna des innovations spécifiques permettant aux gens de s'intégrer au processus d'évaluation au même titre que les parties intéressées

et les experts; on note la tenue d'enquêtes préliminaires, afin de déterminer et de structurer la procédure, l'accord de fonds monétaires, l'accès à l'information, la tenue d'audiences informelles dans les communautés et la discussion ouverte des impacts provenant d'autres projets de développement nordique.

Ce type d'intervention a permis une grande implication du public. Les procédés mis au point par cette Enquête continuent à servir de base aux évaluations présentes.

Les facteurs tirés de l'analyse de ces projets permettront d'établir des aperçus et des comparaisons en relation avec des projets éventuels similaires en milieu nordique.

CONCLUSION

Il ne s'agit évidemment pas d'une recherche exhaustive des projets de développement majeurs en milieu nordique. Le délai accordé à l'étude, de même que des lacunes au niveau de la documentation de certains projets ont eu raison de l'étude approfondie de quelques-uns.

Toutefois, il demeure que l'analyse des projets retenus a permis d'identifier des tendances au niveau de l'orientation des priorités des parties intéressées par le développement et de l'émergence et l'évolution de la conscience des répercussions sociales et environnementales qu'entraînent de tels ouvrages.

BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

- Northern Transitions. Second National Workshop on People, Resources and the Environment North of 60°, vol II, Canadian Arctic Resources Committee, Ottawa, 1978, 470 p.
- Bisset, Don., Régional Impact of a Northern Gas Pipeline, vol 5, Impact of pipelines on traditional activities of hunters, trappers in the territory: an appraisal. Canada Task Force on Northern Oil Development, Environmental-Social Committee, Northern pipeline Report (73-32), Ottawa, 1973, 130 p.
- Castonguay Rachelle et Robert Lanari., Etudes d'impact socio-économique relatives à des projets de pipeline et à certains projets de développement nordiques, Bibliographie, MAINC, Division de la recherche sociale, Ottawa, janvier 1977, 27 p.
- Couchiching Study Group., Case histories of Decisions for Major Northern Projects. Northern Transitions. Northern Resources and Land Use Policy Study, vol I, Canadian Arctic Resources Committee, Ottawa, 1978, pp 3-21