



CANADA : Le Plan Nord à l'assaut des terres ancestrales du Québec

Nouvelle vague de colonisation dans le grand nord québécois

Par [Prof. Jules Dufour](#)

Mondialisation.ca, 22 décembre 2011

22 décembre 2011

Région : [Le Canada](#)

Thème: [Environnement](#), [Transnationales](#)

Analyses: [L'ARCTIQUE](#), [LE QUÉBEC](#), [PLAN NORD](#)

L'auteur a été membre de l'Association universitaire canadienne d'Études nordiques (AUCEN) de 1978 à 1992, membre du COFEX-Nord (Comité fédéral d'examen des répercussions sur l'environnement et le milieu social) de 1992 à 1994 et membre de la Commission du Nunavik de 1999 à 2002. Il est membre de la Commission des Aires Protégées (CAP) de l'Union mondiale de la nature (UICN).

Cet article a comme objectifs de présenter une brève rétrospective historique des faits qui ont marqué la période 1950-1990, de décrire les composantes du territoire, de présenter le Plan Nord et d'analyser les principaux enjeux concernant sa réalisation et quelques éléments entourant la mise en valeur des ressources naturelles. Deux autres textes seront publiés, le premier concernant les projets de conservation de la biodiversité in situ et le second sur les conséquences appréhendées de l'application du Plan sur le mode de vie des peuples autochtones.

Les espaces circumpolaires de l'Arctique

Les espaces circumpolaires de l'Arctique, définis comme étant les territoires situés au nord du cercle arctique (66ième degré de latitude), constituent encore des fronts pionniers parmi les plus riches en ressources naturelles de la planète (Dufour, J., 2010). Depuis l'épopée de la ruée vers l'or du Klondike les convoitises pour les espaces nordiques de l'hémisphère nord se sont manifestées avec une grande ampleur à partir de la seconde partie du XXIème siècle. Une poussée intensive vers les gisements d'hydrocarbures et l'énergie hydraulique a conduit à la mise en valeur de plusieurs sites en Alaska, au Canada, en Scandinavie et en Russie. Le développement des gisements de pétrole et de gaz dans la mer de Beaufort ont été rendus possibles en raison de la hausse des prix mondiaux de cette ressource et donna lieu à la construction du pipeline de l'Alaska au début des années 1970 entre Prudhoe Bay et Valdez (http://en.wikipedia.org/wiki/Trans-Alaska_Pipeline_System). Il en fut de même au Québec avec la mise en valeur d'une partie non négligeable du potentiel hydraulique. En outre, la réalisation de ces projets a fait prendre conscience que la mise en valeur de ces zones de richesses risquait de se faire au détriment du milieu biophysique et du mode de vie des peuples du Nord. C'est à ce moment-là que les premières études d'impact environnemental, économique et social ont pris naissance permettant ainsi de recourir à des mesures de mitigation et de surveillance appropriées.

Le Nord du Québec (figures 1 et 2)

Figure 1. Le Nord-du-Québec



Source: [Directeur général des élections du Québec](#).

Figure 2. La région administrative du Nord-du-Québec - Délimitation officielle de la région 10 de la province



http://www.mddep.gouv.qc.ca/regions/region_10/point.htm

Aujourd’hui, eldorado redécouvert, patrimoine naturel remarquable, fronts pionniers regorgeant de richesses de plus en plus prisées par le marché mondial les grands espaces du Québec septentrional et leurs ressources sont maintenant de nouveau mis en pâture pour les entreprises minières, énergétiques, forestières et touristiques. Cette ère nouvelle symbolisée par la proposition d’un plan gouvernemental pour leur mise en valeur, le Plan Nord, se déroulerait pendant plusieurs décennies au cours du XXIème siècle. Lancé en mai dernier par le gouvernement du Québec ce plan a fait saliver, dès le départ, les entreprises déjà bien positionnées pour profiter des divers projets envisagés et, en particulier, pour ceux liés à la construction des infrastructures d’accès aux gisements miniers, à celles des installations requises pour leur prospection et leur exploitation et pour la mise en place de services tels que le logement pour les travailleurs.

I. La ruée des années 1950-1990 (figure 3)

Cette nouvelle ruée vers le Nord rappelle celle des années de la période se situant entre 1950 et 1990 qui a été marquée par la construction des centrales hydroélectriques du complexe La Grande qui « bénéficient des apports d'eau d'un bassin versant aménagé d'une superficie légèrement supérieure à 200 000 km² en additionnant les bassins de La Grande Rivière 96 430 km², de la rivière Caniapiscou 36 880 km², de la Grande rivière de la Baleine 1 710 km², de la rivière Eastmain 40 275 km² et de la Rupert 31 430 km². » (http://fr.wikipedia.org/wiki/Projet_de_la_Baie-James) (figure 3).

Figure 3. Installations d'Hydro-Québec (2008)



Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Quebec_Map_with_Hydro-Qu%C3%A9bec_infrastructures-fr.png

« Les travaux d'aménagement se sont déroulés pendant trois grandes phases. La Phase 1, construite de 1973 à 1985 comprenait l'aménagement des trois plus grandes centrales du complexe et des détournements Caniapiscou et Eastmain-Opinaca-La Grande (EOL). La Phase 2, réalisée entre 1987 et 1996, ajoutait cinq centrales, y compris la centrale La Grande-1, le suréquipement de La Grande-2 et trois centrales dans le secteur compris entre le réservoir Caniapiscou et le réservoir de La Grande-4. La troisième phase, amorcée en 2002, consiste en l'aménagement de trois nouvelles centrales, Eastmain-1, Eastmain-1-A et de la Sarcelle, ainsi que dérivation Rupert (sic)» ([Wikipédia](#)). Cette ruée a été aussi marquée par les études et l'examen public des impacts du projet d'aménagement du complexe hydroélectrique de Grande Baleine entre 1980 et 1994, projet qui a été reporté sine die. Un peu plus tard, on initie la construction du complexe hydroélectrique de la rivière Romaine sur le versant de la Basse-Côte-Nord du Saint-Laurent (figure 3). Pendant cette période, les projets d'extraction du minerai de fer se sont surtout développés dans la région de Schefferville. Entre 1958 et 1984 nous avons l'exploitation d'un gisement d'amiante par la compagnie Asbestos Corporation dans le bassin de la rivière Déception située à proximité de la Baie Déception.

II. Le territoire

Le territoire visé par le Plan Nord correspond aux zones boréales de la province (domaine de la forêt de conifères), subarctiques (domaine de la taïga avec couvert moins dense de conifères de plus faible taille que ceux de la forêt boréale proprement dite) et arctiques (domaine de la toundra), un territoire d'une superficie de 1.2 million de kilomètres carrés, comprenant «l'ensemble du Québec situé au nord du 49e parallèle puis au nord du fleuve Saint-Laurent et du golfe du Saint-Laurent, une superficie représentant 72% de la surface totale du Québec» ([PDF, Plan Nord, Gouvernement du Québec](#)) (figure 5).

Figure 4. Les principales routes et l'étendue des nappes d'eau due à la création des barrages hydroélectriques au Québec



Source : http://atlas.nrcan.gc.ca/auth/francais/maps/reference/provinceterritories/quebec/reference_map_image_view

Selon les données du plan :

« ce territoire dispose de l'une des plus importantes réserves d'eau douce au monde. Il comprend plus des trois quarts de la capacité de production hydroélectrique installée au Québec et son potentiel de ressources hydrauliques, éoliennes et photovoltaïques non encore exploité est tout aussi considérable» (figures 2 et 4).

« Il comprend plus de 200 000 km² de forêts commerciales du Québec. Il renferme des ressources fauniques exceptionnelles, dont des rivières à saumon de renommée internationale; il constitue l'un des derniers potentiels de conservation de vastes territoires naturels intacts au monde».

« Ce territoire « comprend 63 villes, villages et communautés reliés au reste du Québec par un ensemble d'infrastructures routières, ferroviaires, maritimes ou aéroportuaires (figure 4). Il est régi en grande partie par les dispositions de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (Cris et Inuits) et la Convention du Nord-Est québécois (Naskapis) ; il assure la totalité de la production québécoise de nickel, de cobalt, des éléments du groupe du platine, de zinc, de minerai de fer et d'ilménite, ainsi qu'une part importante de la production d'or. Il recèle également du lithium, du vanadium et des éléments de terres rares» (<http://plannord.gouv.qc.ca/portrait/index.asp>).

Figure 5. Territoire d'application du Plan Nord



Source : <http://snapqc.org/campaigns/plan-nord>

Avec ce projet le gouvernement du Québec cherche à prendre le leadership dans le processus de mise en valeur de ce territoire. Jusqu'à maintenant, les entreprises qui ont investi dans les projets d'exploitation des ressources nordiques l'ont fait en dehors d'un processus de planification concertée. Elles ont exploité, par exemple, des gisements miniers quand les conditions du marché mondial étaient favorables. Ce fut le cas des entreprises Iron Ore Company of Canada, Québec Cartier Mining et Sidebec-Normines qui exploitèrent le minerai de fer de la région de Schefferville entre 1949 et 1983. Elles laissèrent leurs empreintes en abandonnant les sites d'exploitation sans se soucier de leur réhabilitation, notamment à Schefferville (Dufour, J. et M.-A. Tremblay, 2002) et à Purtuniqu (Asbestos Hill) dans le bassin de la rivière Déception à proximité du détroit d'Hudson (aina.ucalgary.ca).

Pendant ce temps, les nations autochtones ont participé activement à la gestion des ressources fauniques, ont pris en charge progressivement les affaires économiques, sociales et environnementales et se sont associées aux divers projets de mise en valeur du territoire et, notamment, au projet d'extraction du nickel-cuivre de la mine Raglan ouverte en 1995 et à la création de parcs nationaux. Depuis plus de 40 ans, en effet, les peuples autochtones réclament les pouvoirs qui leur reviennent en vue d'assumer pleinement la gouvernance de leurs terres ancestrales. En suivant les recommandations de la Commission du Nunavik les Inuits ont été en mesure de signer en ce sens une entente avec le Québec pour la création d'un gouvernement régional en décembre 2007. Cet accord a été précédé par la «Paix des Braves», une entente concernant une nouvelle relation entre le gouvernement du Québec et les Cris du Québec en 2002, par l'entente de partenariat pour le développement économique et communautaires du Nunavik la même année, entente d'une durée de 25 ans, portant le nom de Sanarrutik, ce qui signifie « outil de développement» et l'entente de

principe pour l'Approche commune avec les Innus, entente signée en 2004 par le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral et les quatre communautés innues de Mamuitun et de Nutashkuan.

III. Le Plan Nord

Voici quelques éléments du discours prononcé par le Premier Ministre Jean Charest à l'occasion du lancement du Plan en mai 2011:

Aujourd'hui, nous vous présentons le projet d'une génération : le Plan Nord...Par le Plan Nord, nous allons mettre en valeur le potentiel énergétique, minier, forestier, bioalimentaire, et touristique de ce territoire. Nous allons le faire en améliorant les conditions de vie des populations et en assurant la protection de l'environnement et des écosystèmes.

Le Plan Nord, c'est le fruit d'un partenariat sans précédent entre, les Premières Nations, les Inuits et tous les Québécois...Ce territoire est une richesse. Il est aussi une responsabilité. C'est pourquoi nous devons le protéger et le mettre en valeur de façon durable».

« Un projet de développement durable qui vouera la moitié d'un territoire immense à des fins autres qu'industrielles».

« Un projet de développement économique, qui nous permettra de développer notre société en tirant profit de l'exploitation responsable de nos ressources naturelles ».

Le Plan Nord va se déployer pendant les 25 prochaines années.

■ Au cours de cette génération, les investissements seront de l'ordre de 80 milliards de dollars (figure 6).

■ Une moyenne de 20 000 emplois par année seront ou maintenus ou créés

■ Cette activité économique entraînera pour l'État des recettes fiscales de 14 milliards de dollars

■ La contribution du Plan Nord au PIB du Québec est estimée à 162 milliards \$ sur 25 ans.

Telle est l'envergure économique du Plan Nord.

« [Le coup d'envoi est donné. Notre vision devient le plus important projet de développement durable pour l'avenir du Québec](#) ».

Figure 6



Source :

<http://www.lefigaro.fr/matieres-premieres/2011/05/10/04012-20110510ARTFIG00706-le-quebec-repart-a-la-conquete-du-grand-nord.php>

Il est vraisemblable de penser que le gouvernement du Québec propose «un plan exemplaire de développement durable» en fonction des intérêts premiers des populations situées au Sud du Québec, car l'expertise nécessaire pour être partenaires dans la réalisation de ces projets se trouve essentiellement dans la vallée du Saint-Laurent et ailleurs au Canada. Ensuite, il note, dans un langage assez vague, que les projets de développement ou d'extraction des ressources naturelles pourront aider les communautés

nordiques à améliorer leurs conditions de vie : «Il favorisera le développement au bénéfice des communautés concernées et du Québec tout entier, et ce, dans le respect des cultures et des identités» (<http://plannord.gouv.qc.ca/documentation/index.asp>).

Les velléités de prise en charge du développement par les autorités (conseil ou gouvernement) des peuples autochtones, les Innus y compris ceux de la nation innue de Matimekush-Lac John, les Cris, les Naskapis et les Inuits dans leurs terres ancestrales risquent d'être ainsi neutralisées (<http://plannord.gouv.qc.ca/documents/communautes-autochtones.pdf>). On représente le Nord comme étant un vaste territoire placé sous la gouverne du Québec et comprenant des communautés autochtones, ici et là, dispersées dans l'espace. Selon le Plan, «les peuples autochtones et les Inuits acceptent d'être des partenaires du Plan et d'être représentés sur le CA de la Société du Plan Nord qui sera créée dans le but d'assurer la coordination nécessaire dans la mise en œuvre du plan et la réalisation des projets».

Figure 6. Le Plan Nord. 80 milliards de dollars canadiens d'investissements sur 25 ans



Rivage de la Baie d'Hudson, dans le Grand Nord du Québec. Crédits photo: jurvetson.

La mise en œuvre du Plan : La Société du Plan Nord

Pour assurer un développement bien ordonné le gouvernement propose, pour établir le caractère prioritaire de ce projet, pour affirmer les principes du développement durable et pour assurer le respect de tous les partenaires... la création de la Société du Plan Nord».

Celle-ci « assurera la réalisation de projets d'infrastructures stratégiques donnant accès au territoire. Elle coordonnera les projets de développement et initiera des partenariats entre le gouvernement, les communautés et les entreprises. Elle sera aussi responsable des projets de développement sociaux comme le logement, les installations de santé, l'éducation et les infrastructures culturelles. Elle veillera au montage financier des projets avec les investisseurs et les communautés concernés ».

[«Le Conseil d'administration de la Société du Plan Nord sera composée de représentants des régions, des nations autochtones, du gouvernement et du secteur privé.»](#)

Le réseau routier et ferroviaire actuel permet l'accès aux territoires situés au nord du 50^{ième} degré de latitude

Le réseau routier et ferroviaire situé au nord du 49^{ième} degré de latitude nord permet d'avoir accès à une partie importante du territoire. Six corridors routiers permettent, en effet, d'atteindre les régions situées au nord du 50^{ième} degré de latitude :

- 1) La route de la Baie-James;
- 2) La Transtaïga;
- 3) La route du Nord;
- 4) La route Lac Albanel-Monts Otish;
- 5) La route Baie-Comeau-Fermont;
- 6) La route 138 Sept-Îles-Nutashkuan; la voie ferrée Sept-Îles-Schefferville.

En voici un bref aperçu :

La route de la Baie-James

Avec la Route de la Baie-James on peut se rendre de Matagami à Radisson et de là jusqu'à Chisasibi, soit sur une distance de 620 km. Cette route est asphaltée, entretenue et déneigée en hiver (<http://grandquebec.com/nord-du-quebec/route-de-la-baie-james/>) (figures 7 et 8). À partir de Radisson on peut accéder au réservoir Caniapiscau et à la centrale La Grande-4 qui est située à 463 km de l'embouchure de La Grande Rivière (http://fr.wikipedia.org/wiki/Projet_de_la_Baie-James).

Figure 7. Le tronçon routier Matagami-Radisson



Source : <http://www.routebaiejames.com/jbr/jbroverviewmap.html>

[La route Transtaïga](#)

« La route Transtaïga est une route gravelée qui s'étend vers l'est sur 666 km et qui rejoint la route de la Baie James au kilomètre 542. Elle fut construite pour permettre l'accès aux centrales hydroélectriques et aux réservoirs qui s'étendent en amont de la rivière La Grande (LG-3 et LG-4) et ce jusqu'au réservoir Caniapiscau qui se situe au 53° 00' N 68° 30' W / 53, -68.5. »(figure 9) (<http://www.routebaiejames.com/ttr/index.html>).

La route du Nord

[La route du Nord](#) est une autre route donnant accès à la partie sud de la route de la Baie James. Cette route s'étend de Chibougamau jusqu'au kilomètre 275 de la Route de la Baie James. C'est une route récente et gravelée qui s'étend sur 406 km.

La route Chibougamau-Lac Albanel - Route 167



Carte des travaux

Figure 11. La route 167 entre Chibougamau et le lac Albanel

Source :

<http://www.radio-canada.ca/regions/saguenay-lac/2011/08/01/004-route-monts-otish.shtml>

La route Baie-Comeau-Fermont, la 389 ou la Trans-Québec-Labrador

« La ville de Fermont est située au-delà du 52e parallèle à 565 kilomètres au nord de Baie-Comeau et à 15 kilomètres de la frontière entre le Québec et le Labrador. Elle fait partie de la région administrative de la Côte-Nord et est située sur le territoire de la MRC de Caniapiscau » (<http://www.caniapiscau.net/fr/fermont/acces/>). Il s'agit de l'une des routes les plus isolées au Québec. Celle-ci est ouverte à l'année et entretenue par Transports Québec ([http://fr.wikipedia.org/wiki/Route_389_\(Qu%C3%A9bec\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Route_389_(Qu%C3%A9bec))).

La route Nutashkuan-Blanc-Sablon

En direction de l'est et longeant le littoral nord du golfe du Saint-Laurent la route reliant Sept-Îles et Nutashkuan donne accès à la Minganie et s'étend sur une longueur de 375 kilomètres. (Voir : [Sept-Îles -- Nutashkuan, Minganie et Basse-Côte-Nord](#))

[La voie ferrée Sept-Îles-Schefferville](#)

« Le plus ambitieux parmi les projets ferroviaires de la région, Quebec North Shore and Labrador railways (QNSL) est ouvert en 1954 par la Compagnie Minière Iron Ore Company of Canada (IOC) pour transporter les minerais de fer de Schefferville Labrador au port des Sept Îles, soit une distance de 359 milles (573km) » (<http://sinfin.net/railways/world/canada/lab-cnq.html>).

IV. Les principaux enjeux entourant la réalisation du Plan Nord

Les principaux enjeux entourant la réalisation du Plan Nord concernent le caractère de sa viabilité économique, la bonne intention de réserver 50% de la superficie du territoire à des

fins de conservation avec la création de parcs naturels ou autres aires protégées, une nordicité uniformisée intégrant encore davantage les territoires des Autochtones et des Inuits au Québec de base, la difficulté de respecter les 16 principes du développement durable dans le processus d'acceptation des projets et la priorité accordée aux projets de prolongement des routes donnant accès aux gisements miniers et aux projets de développement hydroélectrique.

La contribution du Plan à l'économie globale du Québec

Même si le gouvernement du Québec affirme qu'il a obtenu, au cours d'une campagne d'information et de consultation réalisée en 2011, un consensus sur la valeur de ce plan de développement, sur ses orientations et sur les modalités de sa mise en œuvre, de nombreuses voix discordantes se sont fait entendre au cours des derniers mois exprimant des doutes, des inquiétudes ou des appréhensions concernant les retombées escomptées des projets pour l'économie globale du Québec et, notamment, concernant les dividendes tirées de l'exploitation minière ainsi que l'inexistence de projets de première ou de deuxième transformation (A. Shield, 2011). Du côté des Autochtones plusieurs ont dénoncé la sous-évaluation des compensations accordées à leurs communautés pour les inconvénients et les pertes appréhendés causés par cette invasion voire cette prise de possession de leurs territoires traditionnels.

Un grand nombre de craintes et d'inquiétudes ont été exprimées concernant les orientations du plan, la vision qui l'anime et les dispositions du programme de sa mise en œuvre. Les syndicats, les peuples autochtones, le monde des affaires, les analystes politiques et les groupes environnementaux ont tour à tour soulevé des objections sérieuses sur l'opportunité et la faisabilité de même que sur les retombées économiques et sociales escomptées (S. Dansereau, 2011).

Le monde des affaires a soulevé des craintes concernant les retombées réelles des projets qui sont ou qui seront développés sur l'ensemble de l'économie du Québec : «Tel qu'il a été présenté par le gouvernement Charest, le Plan Nord risque d'accroître l'endettement des Québécois, selon des experts réunis mardi (le 22 novembre) lors d'un colloque sur le développement minier organisé par HEC-Montréal». Le Plan Nord doit être revu, ont réclamé ces experts, de façon à ce que l'État - et les contribuables - obtiennent de meilleures retombées des projets miniers au Québec. Et la même chose doit être faite pour le régime minier, jugé « caduc ».

À cette occasion, l'ex-premier ministre et ancien ministre des Finances du Québec, Jacques Parizeau, s'est dit préoccupé par les pertes susceptibles d'être essuyées par l'État québécois. Celui-ci «pourrait ainsi s'appauvrir si Hydro-Québec devait dépenser 47 milliards de dollars à bâtir des centrales hydro-électriques pour subventionner les entreprises minières avec de l'électricité vendue en bas du prix coûtant. M. Parizeau dit en effet craindre que les sociétés minières bénéficient de tarifs privilégiés, deux fois moindres que ce qu'il en coûte à produire».

« Monsieur Parizeau a lancé l'idée de la mise sur pied d'une Société d'État spécialisée dans l'industrie minière. «Celle-ci compenserait, a-t-il dit, «ce bar ouvert», en faisant référence à l'énergie à rabais et au réseau routier financé à 80% par le ministère du Transport... Cette société pourrait prendre des participations dans les entreprises minières qui accourent actuellement au Québec et qui sont en quasi-totalité étrangères. « On doit siéger sur les conseils d'administration de ces (filiales canadiennes) de multinationales sinon, on a aucune

idée de ce qui se passe là-dedans » et on ne peut garantir que nos intérêts seront servis, a plaidé l'ancien premier ministre. La nouvelle société d'État pourrait faire appel à Investissement-Québec, à la Caisse de dépôt et de placement voire même à l'épargne du public pour financer ses participations, a-t-il suggéré.»

«De son côté, Yvan Allaire, professeur de stratégie à l'École des sciences de la gestion de l'UQAM a proposé de créer au nouveau régime par lequel les redevances seraient progressives, basées sur le prix du minerai avec un taux de rendement interne plafonné à 30% sans levier ou à 40% avec levier. Ainsi les redevances ne seraient plus basées sur les bénéficiaires, comme l'a décidé le gouvernement Charest, mais sur les revenus et varieraient selon le prix du minerai. De plus, tout rendement qui dépasserait le plafond irait directement dans les coffres de l'état. Ce système existe actuellement dans l'industrie du pétrole, a fait savoir M. Allaire.»

« Le modèle d'affaires du gouvernement est celui du passé, et c'est une erreur », a dit de son côté un ancien sous-ministre de l'Énergie, M. Denis L'Homme, qui croit qu'au lieu de dépenser des sommes importantes sans avoir de garanti de retombées, on ferait peut-être mieux de les dépenser à électrifier nos équipements transports. Si le Québec ne peut amener les minières à transformer davantage nos minerais, a-t-il dit, on « commence ressembler à une république de bananes».

Un autre ex-sous-ministre à L'Énergie, Renaud Lapierre, faisant l'écho à la proposition de M. Parizeau, a dit qu'il fallait que les Québécois participent davantage à l'actionnariat de leurs ressources. « Il faut se bâtir un Québec Inc. des ressources ». M. Lapierre croit aussi qu'il faut reconstruire l'expertise de l'état en matière de ressources, expertise qui a été décimée au cours des dernières années. Et concevoir une politique d'ensemble touchant les mines, la forêt et l'énergie...

Un Plan qui propose de protéger 50% de la superficie du territoire. Une ambition réaliste ?

Pour les organisations ou groupes qui travaillent à la protection de l'environnement le Plan Nord n'est que de la poudre aux yeux (<http://gaiapresse.ca/nouvelles/plan-nord-protection-a-50-de-la-poudre-aux-yeux-32024.html>). Ceux-ci ont soulevé, à plusieurs reprises, des doutes concernant la promesse gouvernementale du projet de protection de 50% du territoire :

« Il n'y a pas un réel engagement de la part du gouvernement, d'interdire l'exploitation industrielle sur 50% du territoire.» Christian Simard, directeur général de Nature Québec doute que les intentions du gouvernement soient sincèrement disposées à protéger la moitié du territoire nordique québécois.

Selon son discours, le gouvernement de Jean Charest s'est fixé comme cible d'ici 2015, d'arriver à atteindre 17% d'aires conservées sur le territoire du Plan Nord, afin d'atteindre les objectifs internationaux de la convention cadre sur la diversité biologique adoptée à Nagoya, à l'automne 2010. Ce plan «c'est comme nous jeter de la poudre au visage», a clamé Christian Simard.

Une multitude d'organisations, présentes à l'hôtel Delta de Montréal jeudi soir dernier (6 octobre 2011), pour exprimer leur opinion, dans le cadre de la tournée des consultations publiques concernant la protection de 50% du territoire du Plan Nord, est venue soutenir la

position de Nature Québec. Selon Greenpeace et la Société pour la nature et les parcs du Québec (SNAP) au terme du projet, ce n'est que 12% du territoire qui deviendront des aires protégées de catégorie 6, selon l'échelle établie par l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN)).

En fait, le gouvernement libéral propose une nouvelle catégorie d'aire conservée qu'il nomme «Réserve de capital nature». Cette zone occuperait 5% des 17% déjà planifiés pour 2015, et au terme du projet, 38% des 50% du territoire protégé. Ce concept diffère énormément de la définition des aires protégées produit par l'UICN (<http://gaiapresse.ca/nouvelles/plan-nord-protection-a-50-de-la-poudre-aux-yeux-32024.html>).

Il importe de mentionner, ici, les craintes formulées par le secteur forestier de voir leurs aires d'approvisionnement diminuer au profit de la conservation, des craintes exprimées à maintes reprises au cours des années 2000 dans les régions-ressources du Québec (http://www.radio-canada.ca/regions/saguenay-lac/2011/11/28/003-petition-contre-plan_nord.shtml).

Les nations autochtones. Une nordicité uniformisée

La perception du Nord qui a été définie au cours de la seconde partie du XXI^{ème} siècle correspondait jusqu'à ce jour au territoire régi par la Convention de la Baie James et du Nord québécois et la Convention du Nord-Est québécois conclues en 1975 et 1978 correspondant, dans les faits, aux terres ancestrales des Cris, des Naskapis, des Innus du Lac John et des Inuits (figures 1 et 2). En plus de ces terres la définition du territoire du Québec retenue dans le Plan Nord inclut dorénavant les territoires des Innus et une partie de ceux des régions de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de la Haute-Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord, ces espaces étant fort intégrés à l'économie du Sud du Québec et des États-Unis. Un accès plus facile à ce territoire pourrait affecter grandement les activités traditionnelles des peuples nordiques, car le corpus législatif de l'État du Québec pourrait vraisemblablement s'appliquer de la même manière dans le territoire d'application du Plan Nord que dans le Québec méridional.

Les projets miniers pourraient ne pas répondre à tous les principes du développement durable

Même s'il a été prévu dans le Plan Nord un encadrement rigoureux des activités liées au développement minier et, tout spécialement, de celle relative aux travaux de réhabilitation des sites miniers à la fin de leur vie utile nous craignons que les entreprises soient portées à négliger ces travaux en réservant des fonds insuffisants à cette fin. Il sera extrêmement important pour la Société du Plan Nord de s'assurer, dès la phase de conception des projets, d'obtenir des garanties et non des promesses à cet égard. Nous exprimons des inquiétudes concernant le respect des principes b, d, i, j et o (annexe 1).

Un autre élément préoccupant réside dans le fait que ces projets ne sont pas accompagnés par des propositions de deuxième et de troisième transformation, élément qui a été déploré par un représentant du syndicat des Métallos (Shield, A., 2011).

Les projets de prolongement de ces routes donnant en priorité accès aux gisements miniers et aux projets de développement hydroélectrique situés plus au nord.

Selon les données du Plan Nord, le gouvernement privilégie les projets d'infrastructures de transport qui permettent d'accéder aux territoires au plus grand potentiel économique :

«Les priorités d'action en matière de transport pour la période 2011-2016 sont les suivantes :

- prolonger la route 167 vers les monts Otish;
- voir à la réfection de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont;
- poursuivre l'amélioration des aéroports;
- poursuivre le prolongement de la route 138 entre Natashquan et Kegaska;
- prolonger la route 138 par la construction d'un lien entre Kegaska et Blanc-Sablon;
- faire des études pour évaluer la faisabilité de la construction d'un lien terrestre (routier ou ferroviaire) de Kuujuaq vers le sud;
- faire des études sur la faisabilité de l'aménagement et la rentabilité d'un port en eau profonde à Whapmagoostui-Kuujuarapik et de la construction d'un lien terrestre vers Radisson» (<http://plannord.gouv.qc.ca/transports/reseau.asp>).

Les divers projets du prolongement des routes et d'une voie ferrée vers le Nord, celui de Radisson-Kuujuarapik/Whapmagoostui, celui de la route 167 en voie de réalisation et ce en direction des Monts Otish, celui devant unir Natashquan à Blanc-Sablon et, à un moindre degré celui de la construction d'une voie ferrée entre Schefferville et Kuujuaq font déjà partie de l'Agenda du Plan (<http://www.ledevoir.com/documents/pdf/genivar.pdf>).

Ainsi le gouvernement annonce la mise en oeuvre, au cours des cinq prochaines années, de cinq grands projets qui auront une influence majeure sur le développement économique. Il s'agit des projets suivants : Le prolongement de la route 138 de Kegaska à Blanc-Sablon (251 M\$); le prolongement de la route 167 vers les monts Otish (279 M\$); la réfection de la route 389 entre Baie-Comeau et Fermont (201 M\$) (<http://www.plannord.gouv.qc.ca/transports/reseau.asp>).

La construction de ces routes et de cette voie ferrée d'une longueur de 600 kilomètres pourrait coûter des milliards de dollars au gouvernement du Québec. Les coûts de construction du prolongement de la voie ferrée de Schefferville-Kuujuaq sont estimés à 2.5 milliards de dollars. Cette idée évoquée à plusieurs reprises au début des années 1980 va permettre d'offrir un accès à divers gisements miniers de la fosse du Labrador.

En effet, l'implantation d'un lien ferroviaire de 600 kilomètres entre Schefferville et Kuujuaq, [un projet qui bénéficierait directement aux projets miniers à un stade plus avancé ont ainsi pu être identifiés](#), soit le projet du Lac Otelnuq de la société Adriana Resources, les projets DSO, KéMag et LabMag de la société New Millenium Capital, ainsi que le projet Silver Yard de la société Labrador Iron Orequi. Dans ce contexte, «le gouvernement pourrait d'ailleurs être forcé d'acquitter une bonne partie de la facture, selon ce qui ressort d'une étude de préfaisabilité réalisée par la firme d'ingénierie Genivar pour le ministère des Transports. Le même document souligne que des projets hydroélectriques déjà envisagés par Hydro-Québec dans cette région nordique seraient difficilement rentables» (<http://www.ledevoir.com/documents/pdf/genivar.pdf>).

Selon la même firme, «Compte tenu, d'une part, de l'ampleur du projet et des facteurs de risque identifiés et, d'autre part, de l'importance économique rattachée à l'ouverture du territoire, plusieurs aspects du projet devront, le cas échéant, faire l'objet d'analyses plus approfondies. Parmi ceux-ci, il faut mentionner : la validation du tracé en fonction d'une connaissance plus précise de la topographie et des composantes du territoire, la construction d'un port en eau profonde dans la baie d'Ungava, les enjeux liés au pergélisol sur le territoire visé par le projet, l'impact du projet sur la capacité des autres chemins de fer exploités plus au sud, les possibilités de partenariat avec les communautés autochtones et les sociétés minières, etc.» (<http://www.ledevoir.com/documents/pdf/genivar.pdf>).

Il semble de plus en plus évident que les projets qui sont d'ores et déjà privilégiés sont ceux qui permettront d'avoir un accès aux gisements miniers prometteurs. Celui du prolongement de la route 167 d'une longueur de 268 kilomètres donnera accès aux sites miniers des Monts Otish, soit à celui de la compagnie Ressources Strateco et, tout spécialement, aux sites d'une mine souterraine d'uranium appelée Matoush et rendra aussi accessibles les gisements de diamants de la mine Renard de Stornoway Diamond. Cette exploitation étant le premier projet québécois de mine de diamants de son histoire (figure 11) Ce prolongement, annoncé en août 2011 est entré dans la phase des soumissions. L'entreprise Stornoway Diamond a convenu d'injecter 44 millions de dollars pour l'aménagement de la nouvelle route et à son entretien, une contribution conditionnelle à la construction de la route dans les délais prévus, à l'obtention du financement et de toutes les approbations des organismes de réglementation pour la construction du projet diamantifère Renard

(<http://www.lesaffaires.com/secteurs-d-activite/gouvernement/route-167-quebec-et-stornoway-financeront-le-prolongement/533314>). On observe que les coûts de cette route ont explosé entre le moment de la présentation du projet et la période des soumissions. Elle devait au départ coûter 180 millions de dollars. Ensuite 269 millions de dollars. Enfin, lors de l'annonce officielle le 7 août dernier, on a appris que le coût du prolongement de la route 167 s'élèverait à 331,6 millions de dollars :

« On a rajouté l'inflation, parce que (la construction de) la route prendra cinq ans. C'est pour protéger l'entente et les coûts pour tout le monde », a fait savoir Norman MacMillan, ministre délégué aux Transports.

La compagnie Les Diamants Stornoway participera à hauteur de 44 millions de dollars dans cet investissement, sans compter un apport de 1,2 million par année (à partir de 2015) pour l'entretien du nouveau tronçon de 243 kilomètres.

On estime que près de 300 personnes pourraient travailler à la mine; selon le gouvernement, 2400 travailleurs seront aussi à l'oeuvre au plus fort du chantier. (<http://www.radio-canada.ca/regions/saguenay-lac/2011/08/01/004-route-monts-otish.shtml>)

Quant au projet d'une nouvelle liaison routière entre Radisson et Kuujuaarapik-Whapmagoostui sur une distance de 165 kilomètres il permettra d'avoir un accès direct à la Grande rivière de la Baleine et à son potentiel hydroélectrique d'une puissance estimée de 3 212 MW (http://fr.wikipedia.org/wiki/Projet_Grande-Baleine).

Enfin, le prolongement de la voie ferrée Schefferville-Kuujuaq pourrait donner accès, pour l'entreprise Ressources Adriana, à son projet de mine de fer au lac Otelnuq situé à 200 kilomètres au nord de Schefferville. Cette entreprise a l'intention d'investir 13 milliards de dollars dans ce projet.

«Le projet d'Adriana comprend une mine de fer, trois usines de bouletage, un quai pour superminéralier et la construction d'un chemin de fer de 815 kilomètres pour relier le Nunavik à Sept-Îles. Le gisement devrait produire 50 millions de tonnes de minerai de fer par année »
(<http://www.radio-canada.ca/regions/est-quebec/2011/04/19/003-ressources-adriana-mine-et-ude.shtml>).

Conclusion

Le Plan Nord constitue une entreprise de colonisation intensive d'un vaste territoire et de ses ressources présenté avec une rhétorique moderne, soit avec celle du concept du développement durable et celle du respect des nations autochtones. Même si officiellement le gouvernement du Québec a reçu en principe le soutien des nations autochtones il n'en demeure pas moins que celles-ci sont sur leurs gardes et attendent de voir comment vont se déployer concrètement les projets annoncés et comment et dans quelle mesure leurs droits ancestraux et les liens qui les unissent au territoire seront respectés.

Ce Plan faisant miroiter la richesse pour tous a été conçu avant tout pour satisfaire en priorité l'appétit vorace des entreprises multinationales minières et énergétiques. La mise en place par l'État des infrastructures routières donnant accès aux gîtes miniers les plus prometteurs de même que celles des lignes de transport de l'énergie nécessaire à leur exploitation permettraient d'offrir sur un plateau d'argent aux promoteurs des conditions d'exploitation en dehors de toute contrainte pour l'accumulation de profits considérables.

Que restera-t-il pour le Québec et pour les peuples nordiques ? Il est encore trop tôt pour être en mesure d'estimer les retombées économiques réelles des divers projets même si l'on mentionne que la contribution du Plan Nord au PIB du Québec est estimée à 162 milliards \$ sur 25 ans. L'une des conséquences majeures de ce programme de mise en valeur réside dans le fait que les peuples autochtones se trouvent déjà face au fait accompli et que ceux-ci pourraient éprouver beaucoup de difficultés pour acquérir la capacité nécessaire pour entreprendre eux-mêmes des projets dans leur territoire ancestral et même d'obtenir le degré de l'autonomie qui revient à une nation.

Le gouvernement du Québec, en se déclarant le principal promoteur de ce plan, pourrait se retrouver dans une position gênante pour faire les arbitrages dans les conflits qui ne manqueront pas de se produire et ce même s'il s'en remet à une société d'État. Il sera ainsi à la fois juge et partie, ce qui risque de rendre difficile voire inopérante l'application des lois concernant les différentes activités qui seront développées.

Ce qui est d'ores et déjà requis pour l'ensemble de cette opération d'envergure c'est la nécessité de procéder à un examen public approfondi et élargi à tout le Québec des répercussions du plan sur l'environnement global du territoire et sur toutes les communautés directement impactées, un examen qui va bien au-delà de simples séances d'information. En outre, pour ce faire, il est primordial de faire un examen avec audiences publiques de l'impact de chacun des projets, examen conduit par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) ou conjointement, pour les projets d'aménagement

hydroélectrique, par le gouvernement du Québec et par celui du Canada à l'instar de l'examen qui a été fait pour le projet Grande-Baleine entre 1992 et 1994 (Dufour, J., 1996).

Nous éprouvons aussi beaucoup de difficulté à voir dans la promotion de l'industrie minière une démarche qui puisse respecter les principes du développement durable, car cette ruée irrésistible vers le Nord nous fait appréhender les conséquences que le phénomène du boom et du krach pourraient affecter encore une fois les populations du Nord, en particulier celles de la Côte-Nord du Saint-Laurent. Il nous est également difficile de ne pas craindre que les bouleversements que cette industrie à la vie éphémère pourrait causer à l'ensemble de la biodiversité de ce territoire considérée comme étant l'une des plus intactes de la planète, une richesse qui n'a pas de prix.

Enfin, il sera important que la gouvernance du Plan Nord se fasse dans un contexte de coopération et non d'affrontements. Autrement, nous ferons face au chaos qui caractérise souvent les assauts précipités dans l'obtention immédiate de la meilleure rente de situation possible.

Références

CANADA. 2010. Nord-du-Québec (10) – Profil socioéconomique. Ottawa, Développement économique du Canada pour les régions du Québec. Date de modification le 15 novembre 2010.

En ligne : <http://www.dec-ced.gc.ca/fra/publications/economiques/profil/ndq/219/index.html>

CORBEIL, Michel. 2011. Des travailleurs «jetables». L'importation de main d'œuvre étrangère, un modèle à ne pas dupliquer dans le Nord du Québec, croit (sic) les Métallos. Le Soleil, le 18 novembre 2011, p. 6.

CORBEIL, Michel. 2011. Relier le Grand Nord par train coûterait cher. Journal Le Soleil, le 11 décembre 2011. En ligne : <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201112/10/01-4476735-relier-le-grand-nord-par-train-couterait-cher.php>

DANSEREAU, Suzanne. 2011. Le Plan Nord appauvrira les Québécois, plaident des experts. Les affaires.com, le 22 novembre 2011. En ligne : <http://www.985fm.ca/national/nouvelles/plan-nord-parizeau-assure-que-ses-critiques-ne-so-108579.html>

DUFOUR, Jules et Claude P. Côté. 1983. Profil régional du Nord du Québec. Québec, Office de Planification et de développement du Québec (O.P.D.Q.). 184 pages.

DUFOUR, Jules et Carl Brisson. 1991. Guide cartographique régionalisé des stress environnementaux de la région du Nord-du-Québec. Septembre 1991.

DUFOUR, Jules et al. 1992. Étude des impacts sur l'environnement du projet hydroélectrique de Grande Baleine. La Directive. Montréal, Septembre 1992. 101 pages avec annexes.

DUFOUR, Jules et Marc-Adélar Tremblay. 2002. La zone minière de Schefferville et sa réhabilitation [The Schefferville mineral area and its restoration] / [Québec] : ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada.

En ligne : <http://www.aina.ucalgary.ca/scripts/minisa.dll/572/6/1/53321?RECORD>

DUFOUR, Jules. 2005. Le Nunavik, vers un gouvernement autonome. L'annuaire du Québec 2005. Montréal, Les Éditions Fides, pp. 625-632.

DUFOUR, Jules. 2010. L'Arctique, un « diamant précieux » pour l'environnement global et l'humanité. Nécessité de la préservation de l'Arctique pour la survie de la Biosphère. Montréal, Centre de recherche sur la mondialisation (CRM), le 20 septembre 2010. En ligne : <http://www.mondialisation.ca/index.php?context=va&aid=21111>

DUFOUR-GAUTHIER, Maude. 2011. Plan Nord: protection à 50%, de la poudre aux yeux ?

NAPSE. Le 11 novembre 2011. En ligne : <http://synapse.uqac.ca/2011/plan-nord-protection-a-50-de-la-poudre-aux-yeux/>

DUPLESSIS, Marie-Pier. 2011. La chasse aux contrats est ouverte. Journal Le Soleil, le 17 décembre 2011, p. 46.

FONTAINE, Hugo. 2011. Une grande artère du fer entre Schefferville et Sept-Îles. La Presse.ca, le 12 mars 2011. En ligne : <http://lapresseaffaires.cyberpresse.ca/economie/energie-et-ressources/201103/11/01-4378525-une-grande-artere-du-fer-entre-schefferville-et-sept-iles.php>

FRANCOEUR, Louis-Gilles. 2011. Plan Nord. Une première promesse reniée ? Journal Le Devoir, le 18 octobre 2011, p. B1.

GAIAPRESSE. L'environnement au quotidien. Le 7 octobre 2011.

En ligne : <http://gaiapresse.ca/nouvelles/plan-nord-protection-a-50-de-la-poudre-aux-yeux-32024.html>

GENIVAR INC. 2011. Étude de préfaisabilité. Réalisation d'un tronçon ferroviaire reliant Schefferville et Kuujuaq, Rapport final. Octobre 2011. 132 pages. En ligne : <http://www.ledevoir.com/documents/pdf/genivar.pdf>

GRAND COUNCIL OF THE CREES (Eeyou Istchee). 2002. Entente concernant une nouvelle relation entre le gouvernement du Québec et les Cris du Québec. 111 pages. En ligne : <http://www.gcc.ca/pdf/LEG000000008F.pdf>

HYDRO-QUÉBEC. 2001. Synthèse des connaissances environnementales acquises en milieu nordique de 1970 à 2000. Montréal, Hydro-Québec, septembre 2001. 110 pages.

HIRTZMANN, Ludovic. 2011. Le Québec repart à la conquête du Grand Nord.

LE FIGARO.Fr. Le 5 mai 2011.

En ligne : <http://www.lefigaro.fr/matieres-premier/2011/05/10/04012-20110510ARTFIG00706-le-quebec-repart-a-la-conquete-du-grand-nord.php>

LÉVESQUE, Kathleen. 2011. La route du Plan Nord. Les Cris entament des pourparlers avec Québec. Journal Le Devoir à Mistissini, le 1er novembre 2011, p. A1.

LÉVESQUE, Kathleen. 2011. Mine d'uranium à Mistissini. La phase d'exploration serait imminente. Journal Le Devoir, le 2 décembre 2011, p. A5.

NATURE QUÉBEC. 2011. Le Plan Nord : vers une deuxième erreur boréale ? Bulletin Nature Québec Express. Vol. 6, no 4. Décembre 2011

NATURE QUÉBEC. 2011. Le Plan Nord, de la poudre aux yeux ? Nature Québec Express. Vol. 6, no 4. Décembre 2011.

QUÉBEC. 1985. Pitsiataugik: « que l'on te protège ... ». Québec, ministère du loisir, de la chasse et de la pêche, Service de la planification du réseau, 1985 - 175 pages.

En ligne : http://books.google.ca/books/about/Pitsiataugik.html?id=x3REMgAACAAJ&redir_esc=y

QUÉBEC. 2011. Plan Nord. Documentation et matériel promotionnel.

En ligne : <http://plannord.gouv.qc.ca/documentation/index.asp>

QUÉBEC. 2010. Le Plan Nord. Un projet exemplaire de développement durable.

En ligne : <http://plannord.gouv.qc.ca/documentation/index.asp>

RADIO-CANADA. 2011. Ressources Adriana : Une étude préliminaire concluante. Le 19 avril 2011.

En ligne : <http://www.radio-canada.ca/regions/est-quebec/2011/04/19/003-ressources-adriana-mine-etude.shtml>

RADIO-CANADA. 2011. 80 milliards \$ sur 25 ans pour développer le Nord québécois. Le 9 mai 2011.

En ligne : <http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Politique/2011/05/09/004-devoilement-plan-nord-char-est-levis.shtml>

RADIO-CANADA. 2011. Entente entre Québec et les Cris sur la gouvernance du territoire. Radio-Canada.ca, le 27 mai 2011.

En ligne : <http://www.radio-canada.ca/nouvelles/politique/2011/05/27/001-entente-quebec-cri-eeyou-istchee.shtml>

RADIO-CANADA. 2011. Plan Nord : Québec construit une route vers les monts Otish. Radio-Canada, le 2 août 2011.

En ligne : <http://www.radio-canada.ca/regions/saguenay-lac/2011/08/01/004-route-monts-otish.shtml>

RUEL, Jacques. 1998. Vers un plan de transport de la Côte-Nord. Étude technique. Le transport ferroviaire. Service des normes en transport maritime, aérien et ferroviaire. Février 1998. 33 pages.

En ligne : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/cotenord/plan/etude_ferroviaire.pdf

SHIELD, Alexandre. 2011. Plan Nord. Pourquoi exporter le sous-sol québécois demandent les Métallo ? Journal Le Devoir, les 19 et 20 novembre 2011, p. C1.

SHIELD, Alexandre. 2011. Parizeau pourfend le Plan Nord. «On est en train de se faire avoir», dit l'ancien premier ministre. Journal Le Devoir, le 21 novembre 2011, p. A1.

SHIELD, Alexandre. 2011. Chemin de fer du Plan Nord – Le gros de la facture pour Québec? Journal Le Devoir, le 14 décembre 2011. En ligne : <http://m.ledevoir.com/politique/quebec/338357/chemin-de-fer-du-plan-nord-le-gros-de-la-facture-pour-quebec>

TULUGAK, H., J. Adams, J. Dufour, G. Duhaime, D. Gaumont et M-A. Tremblay. 2001. Amiqqaaluta. Partageons. Tracer la voie vers un gouvernement pour le Nunavik. Rapport de la Commission du Nunavik, mars 2001. 66 pages. En ligne : <http://publications.gc.ca/collections/Collection/R2-233-2001-1F.pdf>

Sites Internet

Allocution du premier ministre du Québec lors la conférence de presse annonçant le lancement du Plan Nord. Le 9 mai 2011: <http://www.premier-ministre.gouv.qc.ca/actualites/communiqués/2011/mai/2011-05-09-discours-en.asp>

Baie-James et Eeyou Istchee: <http://www.bonjourquebec.com/qc-fr/baiejames.html>

Bibliographie sur le Nunavik : <http://136.159.147.171/nunavik/>

La Paix des Braves. Entente concernant une nouvelle relation entre le gouvernement du Québec et les Cris du Québec: http://www.autochtones.gouv.qc.ca/relations_autochtones/ententes/cris/20020207.htm

La ruée vers le Nord : <http://www.larueeverslenord.com/>

Les Chemins de Fer au Labrador et à la Côte Nord du Québec : <http://sinfin.net/railways/world/canada/lab-cnq.html>

Paix des Braves : http://fr.wikipedia.org/wiki/Paix_des_Braves

Plan Nord. Documentation et matériel promotionnel : <http://plannord.gouv.qc.ca/documentation/index.asp>

Plan Nord, le chantier d'une génération : <http://www.youtube.com/mrnfquebec#p/u/2/orqPmRxYHDE>

Plan Nord. La protection de l'environnement: <http://plannord.gouv.qc.ca/environnement/index.asp>

Loi sur le développement durable. Chapitre II, article 6.

Les principes du développement durable : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/principes.pdf>

Le territoire d'application du Plan Nord : <http://plannord.gouv.qc.ca/documents/territoire-application.pdf>

Le Plan Nord. 80 milliards de dollars d'investissement sur 25 ans :

<http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Politique/2011/05/09/004-devoilement-plan-nord-char-est-levis.shtml>

Québécois et Innus. Ensemble vers un Traité :

ANNEXES

Annexe 1.

Les principes du développement durable adoptés par l'Assemblée nationale du Québec - Loi sur le développement durable, Chapitre II, article 6.

La Loi sur le développement durable définit seize principes qui doivent être pris en compte par tous les ministères et organismes afin qu'ils intègrent mieux la recherche d'un développement durable dans leurs politiques, leurs programmes et leurs actions. Ces principes sont en quelque sorte un guide pour agir dans une perspective de développement durable, tout en contribuant à assurer la cohérence de l'action gouvernementale en ce domaine.

a. « santé et qualité de vie » : les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature;

b. « équité et solidarité sociales » : les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales;

c. « protection de l'environnement » : pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement;

d. « efficacité économique » : l'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement;

e. « participation et engagement » : la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique;

f. « accès au savoir » : les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en oeuvre du développement durable;

g. « subsidiarité » : les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés;

h. « partenariat et coopération intergouvernementale » : les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci;

i. « prévention » : en présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation

et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source;

j. « précaution » : lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement;

k. « protection du patrimoine culturel » : le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs, reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent;

l. « préservation de la biodiversité » : la diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens;

m. « respect de la capacité de support des écosystèmes » : les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité;

n. « production et consommation responsables » : des changements doivent être apportés dans les modes de production et de consommation en vue de rendre ces dernières plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental, entre autres par l'adoption d'une approche d'écoefficiente, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources;

o « pollueur payeur » : les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci;

p. « internalisation des coûts » : la valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, de leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.

Source : Québec. Développement durable, environnement et parcs.

En ligne : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/principes.pdf> Les principes de développement durable



Jules Dufour, Ph.D., est président de l'Association canadienne pour les Nations Unies (ACNU) /Section Saguenay-Lac-Saint-Jean, professeur émérite à l'Université du Québec à Chicoutimi, membre du cercle universel des Ambassadeurs de la Paix, membre chevalier de l'Ordre national du Québec. Il est associé de recherche au CRM (Centre de recherche sur

la Mondialisation).

La source originale de cet article est Mondialisation.ca
Copyright © [Prof. Jules Dufour](#), Mondialisation.ca, 2011

Articles Par : [Prof. Jules Dufour](#)

A propos :

Jules Dufour, Ph.D., C.Q., géographe et professeur émérite. Chercheur-associé au Centre de recherche sur la Mondialisation, Montréal, Québec, Canada.

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexactes.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](#) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](#) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

[Mondialisation.ca](#) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca