

# ESPÈCES ET ZONES PROTÉGÉES : DÉFIS ET OCCASIONS POUR LE CORRIDOR NORDIQUE CANADIEN

Steven M. Vamosi

## RÉSUMÉ

Le corridor nordique canadien (CNC) proposé consiste en une emprise multimodale de transport, avec l'infrastructure connexe, qui traverserait en grande partie le Nord canadien dans le but de relier les trois côtes du pays. Compte tenu de l'ampleur du projet, il y a de nombreuses répercussions pour les terres et les cours d'eau, ainsi que pour les humains et d'autres espèces de ces régions, sur lesquelles le CNC aura une incidence directe ou indirecte par effet de cascade.

Pour cette étude, on a eu recours à la littérature de recherches axées sur l'intersection entre la biodiversité, la recherche en conservation, les politiques gouvernementales et les systèmes de connaissances autochtones. Compte tenu de la diversité des sujets et de la quantité de recherches disponibles dans certains domaines (p. ex., des examens complets ont été rédigés uniquement sur l'effet écologique des routes), cette étude met en évidence, plutôt que de traiter de façon exhaustive, les défis potentiels en matière de biodiversité associés au CNC. Le terme biodiversité désigne la diversité (variabilité ou complexité) de la vie, généralement à un ou plusieurs des niveaux suivants : gènes, espèces et écosystèmes. Les grands projets de développement peuvent : 1) réduire la diversité génétique au sein des espèces, 2) augmenter les chances de perte d'espèces dans une région donnée et 3) dégrader la qualité et l'étendue d'une variété d'écosystèmes.

Les zones humides sont un élément important à considérer dans le cadre du CNC. Les écosystèmes des zones humides sont menacés à l'échelle de la planète et disparaissent à un rythme environ trois fois plus rapide que ne le font les forêts. Le Canada est reconnu comme un important réservoir d'eau douce, détenant environ 20 % de l'approvisionnement mondial en eau douce. En ce qui concerne le CNC, plus de la moitié de l'eau se déverse vers le nord dans l'océan Arctique et la baie d'Hudson. Le principal habitat que le CNC traversera est la forêt boréale, qui abrite 25 % des terres humides du monde et 85 % des terres humides du Canada. Les régions préoccupantes sont le nord de l'Ontario et le nord du Manitoba. Les risques particuliers pour les terres humides comprennent la perte ou la fragmentation de l'habitat, ce qui crée des petites populations isolées les unes des autres, réduisant ainsi la probabilité de persistance au fil du temps, et par le fait même la biodiversité. Étant donné leur dépendance à l'égard des terres humides pour la reproduction et leur développement, les amphibiens pourraient être touchés négativement. À l'échelle mondiale, les amphibiens sont les vertébrés les plus menacés. Ce constat est légèrement atténué par le fait que selon le tracé actuel, seules les aires de répartition de deux espèces d'amphibiens en péril seraient traversées par le CNC.

Le fait de relier les trois côtes du Canada, et en particulier d'accroître le trafic vers trois ports de l'océan Arctique, comporte un risque important d'invasion et de propagation d'espèces exotiques (c'est-à-dire non indigènes). Les espèces exotiques sont reconnues, à l'échelle mondiale, comme l'une des principales menaces à la biodiversité indigène, en raison de leur capacité à introduire des maladies, à s'attaquer aux espèces indigènes et à rivaliser pour l'espace, la nourriture ou d'autres ressources. Une des principales menaces pour le Nord serait la navigation océanique en provenance des régions de l'Atlantique et du Pacifique. Sur terre, un trafic accru en provenance des régions du sud, y compris les États-Unis, poserait également un risque important.

Un des possibles impacts négatifs critiques du CNC est l'ensemble des effets directs et indirects – sur les plantes et la faune – des routes, des chemins de fer, des lignes électriques, des pipelines, des ponceaux et des ponts : mortalité directe par collisions, réduction des déplacements associés à l'évitement ou au franchissement difficile de structures linéaires (p. ex., pipelines) et réduction de la superficie et de la qualité de l'habitat. L'atténuation de ces effets sera difficile parce qu'il existe, par exemple, des données qui indiquent que non seulement divers grands groupes d'espèces sont différemment impliqués dans les collisions avec des véhicules, mais ces taux peuvent également différer considérablement entre espèces étroitement apparentées. Pour ce qui est des répercussions sur les habitudes de déplacement, il existe des données sur le sexe, l'âge ou le stade du cycle de vie (p. ex., juvénile ou adulte) des individus. Enfin, diverses caractéristiques routières dégradent davantage les habitats adjacents, notamment le bruit, la lumière et la pollution par les contaminants. Les lignes électriques et les pipelines présentent un risque d'électrocution et de déversement de pétrole. Les bandes défrichées sous les lignes électriques peuvent être envahies par des espèces végétales exotiques et entraîner une augmentation des rencontres entre les prédateurs et les proies, comme les loups et les caribous.

L'objectif du CNC est de mieux relier les régions du Nord et du Moyen Nord canadien au reste du pays. Toutefois, ce faisant, il y a risque de réduire l'étendue totale des zones sans route. Une analyse récente de cette question conclut que le Canada a la responsabilité mondiale d'entretenir et de gérer les zones sans route, soulignant que le maintien de régions largement dépourvues de routes est l'un des moyens les plus efficaces de respecter nos engagements en matière de changements climatiques et de protection de la biodiversité.

Une des préoccupations connexes est le phénomène appelé « infrastructure génératrice de croissance », à savoir la tendance d'un développement initial de devenir le catalyseur de changements supplémentaires non élémentaires et transformateurs dans l'environnement environnant. Par exemple, l'aménagement d'une ligne électrique peut mener à l'exploitation de mines qui utilisent l'énergie locale et bon marché, ce qui entraîne une augmentation de l'exploitation forestière et des autres activités. De même, une autoroute entraîne le besoin de stations-service, de restaurants et d'hébergement, ce qui rend la chasse et la pêche légales ou illicites plus abordables. L'existence d'un corridor important favorise également la connexion des routes existantes au CNC, réduisant encore l'étendue des zones sans route.

Le Canada dispose de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et territoriaux pour identifier et protéger les espèces en péril, pour créer des réserves fauniques et pour évaluer et atténuer les répercussions environnementales des projets de développement. Dans ma recherche documentaire, j'ai surtout rencontré trois lois fédérales, bien qu'il y en ait d'autres qui s'appliquent au CNC, comme la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* et la *Loi sur les pêches*. La *Loi sur les espèces sauvages du Canada (LESC 2017)* supervise la création, la gestion et la protection de zones pour les activités de recherche et de conservation de la faune. De concert avec la *Loi sur les espèces en péril (LEP 2002)*, la *LESC 2017* protège les habitats essentiels à la durabilité des espèces, en particulier celles qu'on estime être en péril. Bien que le tracé proposé pour le CNC ne semble pas recouper de nombreux refuges d'oiseaux migrateurs ou réserves nationales de faune, une zone digne de mention est l'aire protégée d'Edézhzié dans la région du Dehcho (Territoires du Nord-Ouest). Établie en partenariat avec les Premières Nations du Dehcho et le gouvernement du Canada en 2018, cette aire est reconnue pour sa grande importance écologique, culturelle et spirituelle. Le mandat de la *LEP 2002* est de prévenir la perte d'espèces sauvages, d'orienter le rétablissement des espèces qui sont localement éteintes ou en péril et de gérer les espèces préoccupantes avant que leur état ne s'aggrave davantage. En ce qui concerne les espèces en péril dans les provinces et territoires, j'ai recensé soixante-dix-neuf espèces sauvages en péril (principalement des oiseaux, des mammifères et des poissons) dont l'aire de répartition pourrait recouper le CNC. Certaines des espèces les plus connues sont le caribou des bois, l'ours polaire, le faucon pèlerin, la grue blanche et l'omble à tête plate. Un des problèmes pour la protection des espèces en péril au Canada est que les dispositions de la *LEP 2002* ne s'appliquent qu'aux terres fédérales. De plus, une évaluation indépendante a révélé que le gouvernement fédéral, les provinces et les territoires ne respectent pas leurs obligations en matière de protection des espèces en péril. Je recommande que les promoteurs du CNC considèrent ces dispositions comme minimales, mais incomplètes, et qu'ils aillent au-delà de celles-ci en mobilisant les communautés locales et les peuples autochtones. Enfin, la *Loi sur l'évaluation d'impact (LEI 2019)* est un processus fédéral d'évaluation et de prévention des effets environnementaux négatifs émanant des grands projets. Compte tenu de sa portée et de son étendue, le CNC sera probablement une « activité désignée », ce qui signifie qu'il sera assujéti au processus en cinq étapes de la *LEI 2019*, lequel prévoit un engagement important avec les peuples et le savoir autochtones.

En effet, un engagement et des partenariats authentiques avec les peuples autochtones seront nécessaires pour que tous les aspects du projet soient une réussite, y compris la conservation et la protection de la biodiversité. Les enseignements tirés de la science occidentale et des connaissances autochtones doivent être traités sur un pied d'égalité. Dans certains domaines (par exemple la protection du caribou des bois), les deux approches seront bien alignées, tandis qu'un dialogue plus poussé sera nécessaire dans d'autres cas (par exemple, face à la tendance de la science occidentale à prioriser les zones en fonction de diverses mesures – comme l'historique évolutif total présent parmi les espèces d'une région –, ce qui n'est pas courant dans les démarches autochtones concernant la biodiversité). Dans la foulée du succès du Groupe scientifique sur les pratiques forestières durables à Clayoquot Sound, je préconise la création d'un groupe scientifique de surveillance composé d'aînés, de gardiens du savoir et de spécialistes des sciences occidentales.

Bien que le CNC proposé présente un nombre important de défis en matière de conservation et de préservation de la biodiversité dans le Nord et le Moyen Nord canadien, on y rencontre certaines occasions prometteuses. Premièrement, le projet du CNC donnera lieu à des occasions, mais aussi au besoin, de réduire au minimum les collisions entre la faune et les véhicules et de maintenir les liens entre les parcelles d'habitat précédemment contiguës. Il existe une très grande quantité de documents pour éclairer l'utilisation des clôtures et des passages fauniques (p. ex., passages supérieurs sur les routes); si elle est bien utilisée, cette approche fondée sur les données probantes peut fournir des renseignements supplémentaires et faire du CNC une référence pour des projets semblables. Deuxièmement, le projet donnera l'occasion de surveiller les espèces et les écosystèmes. Bien qu'il soit difficile de quantifier le manque de données sur les espèces, les bassins hydrographiques du Nord et du Moyen Nord semblent surreprésentés parmi ceux qui sont mal surveillés au Canada. Troisièmement, le développement du CNC pourrait donner de nombreuses occasions de recherche dans le Nord, notamment des pistes sur les façons d'atténuer l'effet des corridors multimodaux sur la biodiversité. Par exemple, des recherches pourraient être menées sur l'efficacité des passages supérieurs spécialisés pour réduire au minimum l'impact sur les chauves-souris, les efforts actuels ayant principalement lieu en Europe. Enfin, il y a deux grandes possibilités interdépendantes, à savoir améliorer le piètre bilan de tous les paliers de gouvernement du Canada en matière de protection de la biodiversité et proposer des révisions à diverses lois, comme les processus de la *LEI 2019*.