

Ce que nous avons entendu

Résumé des commentaires du public et des Autochtones sur l'évaluation d'impact détaillée du projet d'élargissement à quatre voies de la Transcanadienne (phase IVB) dans le parc national Yoho

Contexte

Parcs Canada est chargé de gérer les terres et les ressources des parcs nationaux, des lieux historiques nationaux et des aires marines nationales de conservation du Canada. Cette responsabilité englobe la gestion et la protection des ressources naturelles et culturelles, y compris des routes qui se trouvent sur ces terres, ainsi que la promotion de l'intendance environnementale.

Parcs Canada propose d'élargir à quatre voies un tronçon de 40 km de la Transcanadienne, depuis la fin du tronçon élargi à quatre voies, près du ruisseau Sherbrooke, jusqu'à la limite ouest du parc national Yoho. À l'heure actuelle, ce tronçon de 40 km est une artère rurale à deux voies et à chaussée unique. Une fois le projet achevé, la route comportera quatre voies, et la chaussée sera séparée par un terre-plein herbeux ou une glissière en béton surélevée. Principal axe de transport est-ouest au Canada, la Transcanadienne est le premier couloir commercial en importance entre l'Ouest canadien et le reste du pays. Il s'agit aussi d'une importante route d'accès aux parcs des montagnes pour quelque cinq millions de visiteurs par année. Le projet d'élargissement à quatre voies accroîtra la sûreté de la Transcanadienne et lui permettra d'accueillir un volume de circulation accru. De plus, il contribuera à préserver l'intégrité écologique du parc en réduisant les collisions entre animaux et véhicules, maximisera la sécurité des automobilistes et accroîtra la fiabilité des déplacements dans le parc.

Parcs Canada est reconnu comme chef de file mondial de la protection environnementale liée aux routes et de la recherche sur les mesures d'atténuation connexes. Le projet assurera le maintien de normes élevées en ce qui a trait aux mesures d'atténuation des effets de la Transcanadienne sur l'environnement, notamment par l'installation de clôtures d'exclusion de la faune, l'aménagement de passages supérieurs et inférieurs pour permettre à diverses espèces fauniques de traverser la route ainsi que la préservation de la connectivité le long des principaux corridors fauniques.

Les consultations menées auprès des groupes autochtones, du public et des intervenants sur l'ébauche du rapport d'évaluation d'impact détaillée ont aidé Parcs Canada à déterminer si les impacts prévus pouvaient être atténués et, en définitive, si le projet pouvait aller de l'avant.

Parcs Canada a examiné toute la rétroaction reçue pendant les consultations publiques sur le rapport d'évaluation d'impact détaillée. Dans la majorité des cas, les commentaires avaient trait au projet et ne faisaient pas référence expressément au rapport d'évaluation d'impact détaillée. Ces préoccupations d'ordre plus général, qui concernent certains éléments du projet, contribueront à éclairer les décisions futures. Aucune modification au rapport d'évaluation d'impact détaillée n'est requise à la lumière des commentaires reçus.

Consultations publiques

En 2016, Parcs Canada a annoncé le début d'une série de consultations publiques officielles sur le projet. Il a élaboré un plan de participation du public et des Autochtones pour mobiliser la population, les intervenants et les groupes autochtones et leur fournir la possibilité de formuler des commentaires. Dès le début de cette première phase des consultations, Parcs Canada a sollicité l'apport des principaux intervenants, des résidents, des municipalités avoisinantes et des groupes autochtones.

En 2016 et en 2017, Parcs Canada a organisé une série de réunions individuelles avec les principaux intervenants et a tenu une activité portes ouvertes à Field, en Colombie-Britannique, pour présenter le projet et le concept préliminaire et pour recueillir la rétroaction du public. Les principaux intervenants ont également été informés du cadre de référence élaboré pour l'évaluation d'impact détaillée, et ils ont pu en faire l'examen sur demande.

Le public s'est vu accorder une période de quatre semaines, soit du 27 janvier au 28 février 2020, pour commenter l'ébauche du rapport d'évaluation d'impact détaillée. Parcs Canada a diffusé des avis dans les journaux locaux pour décrire le processus et inviter le public à y participer. Il a également lancé des invitations sur les réseaux sociaux du parc national Yoho. En outre, un avis public concernant le projet a été publié sur le site Web du gouvernement du Canada, *Consultations auprès des Canadiens*, et des renseignements supplémentaires ainsi qu'une invitation à commenter l'ébauche du rapport d'évaluation d'impact détaillée ont été diffusés sur le site Web du parc national Yoho afin d'étendre les consultations à tous les citoyens qui s'intéressaient au dossier. De plus, des trousseaux d'information ont été envoyés aux principaux intervenants et aux municipalités des environs (le Village de Golden et le secteur A du district régional de Columbia-Shuswap) pour les inviter à fournir une rétroaction et leur offrir la possibilité de demander une réunion en personne en vue d'approfondir la discussion. Enfin, des activités portes ouvertes ont été organisées à Field et à Golden, dans le but de donner au public l'occasion de s'impliquer et de commenter le projet.

Participation des Autochtones

Parallèlement aux consultations publiques, Parcs Canada a présenté le projet aux groupes autochtones en 2016, en particulier le cadre de référence de l'évaluation d'impact détaillée et le plan conceptuel de la phase IVB, et les a invités à fournir leur apport pour contribuer au contenu de ces documents. Il a également conclu des protocoles de consultation et des accords de financement connexes avec le Conseil de la Nation ktunaxa (qui représente les quatre bandes de la Nation ktunaxa) et la bande shuswap (qui agit au nom de quatre autres bandes de la Nation secwépemc, à savoir la bande de Splatsin, la bande indienne de Neskonlith, la bande indienne d'Adams Lake et la bande de Little Shuswap Lake), afin de les aider à participer à l'évaluation d'impact, aux évaluations sur le terrain et aux consultations entourant le projet.

La Nation ktunaxa et la bande shuswap ont toutes deux entrepris une évaluation indépendante du projet pour mettre en relief leurs intérêts, décrire les effets néfastes possibles du projet et proposer des stratégies d'atténuation qui s'inscrivent dans leur perspective. Les deux évaluations ont également fait ressortir plusieurs préoccupations qui concernent le parc en entier et qui dépassent la portée du projet.

Lors de l'examen de ces évaluations indépendantes, plusieurs thèmes liés au projet sont ressortis. Les voici :

- Droits et titres ancestraux revendiqués et responsabilités d'intendance;
- Participation continue à la planification, à la gestion et à la mise en œuvre;
- Protection des ressources naturelles et culturelles et accès à ces ressources;
- Savoir traditionnel, culture et langue;
- Débouchés économiques.

Dans les deux évaluations, les Ktunaxas et les Secwépemcs ont reconnu les bienfaits généraux engendrés par la protection du parc national, mais ils ont dit craindre que le projet ne les oblige à renoncer à une vaste parcelle de terrain à l'intérieur de leur territoire ancestral et à restreindre leur utilisation des ressources qui s'y trouvent. Bien que l'évaluation d'impact détaillée réponde à certaines de leurs inquiétudes, ils sont d'avis que, pour remédier à plusieurs impacts éventuels, il faudra appliquer les stratégies d'atténuation proposées afin que leurs intérêts puissent être pris en compte.

Les Ktunaxas et les Secwépemcs considèrent qu'ils détiennent des droits et des titres ancestraux sur le parc national Yoho et s'estiment responsables de l'intendance de ce territoire, y compris de la zone visée par le projet. Ils ont souligné la nécessité de mettre en place un processus de collaboration acceptable à toutes les parties pour la planification, la gestion et la mise en œuvre continues des activités associées au projet.

Les deux groupes autochtones sont d'avis que le projet pourrait entraver leur accès aux ressources culturelles et naturelles qu'ils sont chargés de protéger et dont ils dépendent. Ils ont souligné la nécessité d'adopter un processus de collaboration pour la protection et la gestion de ces ressources, tout en faisant valoir que, en rétablissant l'accès aux pratiques culturelles et en resserrant les liens de collaboration pour la gestion des ressources du parc national Yoho, Parcs Canada favoriserait sa réconciliation avec la Nation ktunaxa et les Secwépemcs.

En outre, les Autochtones ont dit craindre que le projet ne compromette leurs valeurs sur les plans de la culture, de l'archéologie, du savoir traditionnel et de la langue. Ils ont proposé que leurs pratiques culturelles et leurs connaissances traditionnelles soient intégrées au projet comme étape essentielle à la reconnaissance de ces incidences. Les deux groupes préconisent l'établissement d'un processus respectueux et significatif qui protège les ressources culturelles auxquelles ils accordent de la valeur.

Les évaluations font état des possibilités économiques que pourrait faire naître le projet : création d'emplois de courte et de longue durée, formation, approvisionnement et autres débouchés. L'embauche d'Autochtones aurait pour effet non seulement d'améliorer les perspectives économiques des Ktunaxas et des Secwépemcs, mais aussi de favoriser le rétablissement de leurs responsabilités d'intendance dans le parc national Yoho.

De manière générale, les deux évaluations ont fait ressortir les effets négatifs possibles du projet sur les thèmes susmentionnés. Pour contrer ces impacts éventuels, Parcs Canada a convenu de mettre sur pied un comité consultatif conjoint avec la Nation ktunaxa et la bande shuswap. Ce comité fournira des conseils au directeur d'unité de gestion tout au long du projet afin d'éclairer la planification, la gestion et la mise en œuvre conjointes des mesures d'atténuation proposées dans les deux évaluations. La Nation ktunaxa et la bande shuswap ont

conclu que, moyennant la création de ce comité et l'application des mesures d'atténuation proposées, ces effets pourraient en grande partie être évités.

Participation du public

Parcs Canada a tenu deux activités portes ouvertes en février, l'une à Field et l'autre à Golden. Une quarantaine de personnes y ont assisté, et certaines d'entre elles ont soumis des commentaires manuscrits. D'autres membres du public ont transmis leur rétroaction par courriel ou ont répondu à un court questionnaire en ligne sur le site Web du parc national Yoho.

Les participants devaient répondre aux questions suivantes :

- Quels aspects du projet appuyez-vous et pourquoi?
- Quels aspects du projet vous inquiètent et pourquoi?
- Y a-t-il des éléments que nous avons négligés et qui mériteraient d'être pris en considération? Si oui, veuillez les décrire.
- Avez-vous d'autres questions ou commentaires?

À la fin des consultations publiques, Parcs Canada avait reçu 62 réponses, dont :

- 49 se trouvaient sur des formulaires de rétroaction en ligne;
- 8 consistaient en des commentaires rédigés à la main lors des activités portes ouvertes;
- 5 étaient des envois par courriel.

Parcs Canada a examiné tous les commentaires reçus. Il en a exclu quelques-uns qui portaient manifestement sur la phase 4 du projet du canyon Kicking Horse, dont la responsabilité relève du gouvernement de la Colombie-Britannique. Dans la majorité des cas, les commentaires reçus portaient sur le projet mais ne faisaient pas expressément référence à l'évaluation d'impact détaillée.

L'examen des commentaires a fait ressortir plusieurs thèmes qui laissent entrevoir certains sujets de préoccupation communs. Le résumé des commentaires et les thèmes ainsi cernés sont présentés plus bas.

Dans l'ensemble, le public est favorable au projet, car celui-ci se traduit par un accroissement de la sécurité pour les automobilistes et une meilleure protection de la faune. De nombreux répondants ont déclaré que ce projet était attendu depuis longtemps, et certains ont demandé des renseignements supplémentaires sur la manière d'aider Parcs Canada à obtenir les fonds nécessaires à son exécution.

Voici un résumé des principaux thèmes qui se dégagent des commentaires reçus :

Environnement

Un grand nombre de commentaires portaient sur l'importance de tenir compte de l'environnement dans ce projet. Les répondants ont dit comprendre la nécessité d'élargir la

Transcanadienne à quatre voies et ont remercié Parcs Canada des efforts qu'il déploie pour assurer la protection de la faune et de l'environnement.

Les répondants accueillent favorablement des mesures d'atténuation semblables à celles qui sont en place sur les tronçons de route déjà élargis à quatre voies dans les parcs nationaux Banff et Yoho (installation de clôtures et de passages supérieurs et inférieurs pour animaux), et ils voient d'un bon œil les avantages du projet sur le plan de la sécurité des voyageurs.

Quelques répondants ont suggéré à Parcs Canada d'envisager la remise à neuf d'anciennes routes secondaires du parc pour offrir un accès non motorisé et ont réitéré l'importance de préserver les sites du patrimoine culturel.

Expérience du visiteur

Bon nombre de répondants ont exprimé des inquiétudes au sujet des propositions relatives aux aires de fréquentation diurne de la zone visée par le projet. La proposition de fermeture de l'aire de fréquentation diurne du Ruisseau-Finn est celle qui a fait l'objet du plus grand nombre de commentaires négatifs. Selon les commentaires reçus, cette aire de pique-nique est une destination de prédilection pour les familles locales depuis des générations; les répondants sont d'avis que le secteur accueille un nombre croissant de visiteurs en raison de la forte affluence dans les aires de fréquentation diurne les plus populaires, comme les chutes Takakkaw et le lac Emerald. L'aire de fréquentation diurne du Lac-Faeder, qui se trouve dans le même secteur, offre une expérience comparable à celle de l'aire de fréquentation diurne du Ruisseau-Finn. Elle subira des travaux d'amélioration qui lui permettront d'accueillir un nombre accru de visiteurs à la suite de la fermeture de l'aire de fréquentation diurne du Ruisseau-Finn.

La proposition visant à déplacer le point de départ du sentier du Mont-Hunter a elle aussi suscité plusieurs commentaires négatifs. Ce sentier situé près de Golden jouit d'une grande popularité; il propose une randonnée relativement courte qui permet aux randonneurs de gagner rapidement de l'altitude pour accéder à une crête dégagée, et il figure parmi les premiers sentiers du parc national Yoho à devenir accessibles au printemps. Le déplacement du point de départ aurait pour effet d'allonger considérablement le tronçon boisé du sentier. Même s'ils comprennent les raisons qui justifient cette mesure, les répondants ont demandé à Parcs Canada de revoir cette décision ou de trouver une solution de rechange viable. À la lumière des commentaires et du plan, Parcs Canada continuera d'évaluer les options et les plans liés au déplacement du point de départ du sentier afin d'accroître la sécurité des randonneurs et d'éliminer les risques associés à la présence de la voie ferrée du Canadien Pacifique et de la Transcanadienne.

La proposition consistant à déplacer le point de départ du sentier du Col-Burgess pour qu'il soit plus près du Centre d'accueil de Field a été bien reçue.

Conception de la chaussée et sécurité routière

Dans l'ensemble, les participants ont reconnu les améliorations à la sécurité que permettrait le projet et ont approuvé la décision de recourir à un terre-plein surbaissé dans la mesure du possible, car ils sont conscients du fait que la topographie limite le recours à une coupe transversale plus large le long des segments montagneux. Certains répondants ont exprimé des réserves entourant la sécurité aux principales intersections, en particulier au carrefour de la route du Lac-Emerald. Parcs Canada a répondu directement aux commentaires formulés sur le

même sujet lors des activités portes ouvertes et a expliqué les améliorations apportées au concept proposé.

Plusieurs commentaires négatifs ont été formulés au sujet de l'installation de feux de circulation sur la Transcanadienne à la hauteur de Field. Diverses raisons ont été invoquées, depuis une réduction perçue de la sécurité jusqu'à la création possible de longues files d'attente sur la Transcanadienne, en passant par l'impression que les feux de circulation sont peu courants sur les tronçons ruraux de la Transcanadienne ailleurs au pays. Plusieurs des répondants opposés à l'installation de feux de circulation à l'entrée de Field semblaient penser que cette mesure avait pour but de faciliter la traversée des piétons. En réalité, ces feux de circulation auront pour objectif premier d'accroître la sécurité des automobilistes. La sécurité des piétons en sera un avantage accessoire.

L'intersection de la Transcanadienne et de la voie de circulation menant à Field suscitait des préoccupations en matière de sécurité. Ce carrefour a été pourvu de feux de circulation en 2020, de sorte qu'il est maintenant possible d'en évaluer le rendement avant les travaux d'élargissement à quatre voies.

Les répondants qui ont formulé des commentaires sur les feux de circulation ont également suggéré des solutions de rechange en place à d'autres endroits, par exemple un échangeur, un « T » protégé pourvu d'une bordure de béton élevée et un tunnel pour piétons qui relierait le Centre d'accueil du parc au point de départ proposé du sentier du Col-Burgess. Parcs Canada tient à signaler que toutes ces options ont été étudiées par l'équipe d'ingénieurs des transports et éliminées pour des raisons liées à l'entretien du terrain, au coût et au schéma de circulation.

Entretien hivernal

Quelques participants aux activités portes ouvertes ont formulé des commentaires sur le déneigement et l'entretien de la route en hiver. Ils ont fait valoir que, malgré les travaux de déneigement, l'accumulation de neige sur le tronçon à quatre voies de la Transcanadienne, à l'extrémité est du parc national Yoho (km 82-88), réduit souvent la circulation à une seule voie par direction, ce qui élimine les avantages liés à l'élargissement à quatre voies. L'entretien et l'exploitation des routes de transit, à savoir la Transcanadienne, la route 16, la route 93 Sud et la route 93 Nord, sont assurés par l'Unité des opérations de voirie de Parcs Canada. L'entretien de ces routes constitue un défi de taille en hiver, compte tenu du type de terrain, du relief, des risques d'avalanche et des conditions climatiques. Parcs Canada suit des lignes directrices exhaustives qui définissent des exigences d'entretien et des délais d'intervention fondés sur la classification de chaque route.

D'autres répondants ont rappelé à Parcs Canada l'importance d'installer des ouvrages pour atténuer les effets des avalanches, afin de réduire la fréquence et la durée des fermetures de cet axe de transport important pour l'économie du Canada. Parcs Canada a installé des systèmes de déclenchement préventif d'avalanches à distance sur le mont Bosworth (en 2018) et le mont Stephen (en 2019) à la suite de l'approbation des rapports d'évaluation d'impact de base correspondants. Ces systèmes visent à accroître la sécurité routière en hiver et à réduire le nombre de fermetures de la Transcanadienne. En outre, Parcs Canada poursuit ses travaux de surveillance, d'entretien périodique et d'amélioration de la berme de protection contre les avalanches au pied du mont Stephen. Les autres besoins en matière de contrôle des débris seront recensés, et des systèmes spécialisés seront conçus pour y répondre pendant la phase de conception détaillée du projet.