

PLAN NORD LA ROUTE DE L'ESPOIR



L'immense lac Mistassini, au nord de Chibougamau.

PHOTO HUGO-SÉBASTIEN AUBERT, LA PRESSE

UNE RÉGION MINIÈRE SANS MINE

LA ROUTE DES MONTS OTISH

167

La route 167 monte au nord à partir de Saint-Félicien et passe par Chibougamau et Mistissini, mais s'arrête actuellement au lac Albane.

243

La route sera prolongée de 243 km jusqu'au camp du projet Renard, en passant par le camp du projet Matoush et l'ancienne mine Eastmain.

331,6

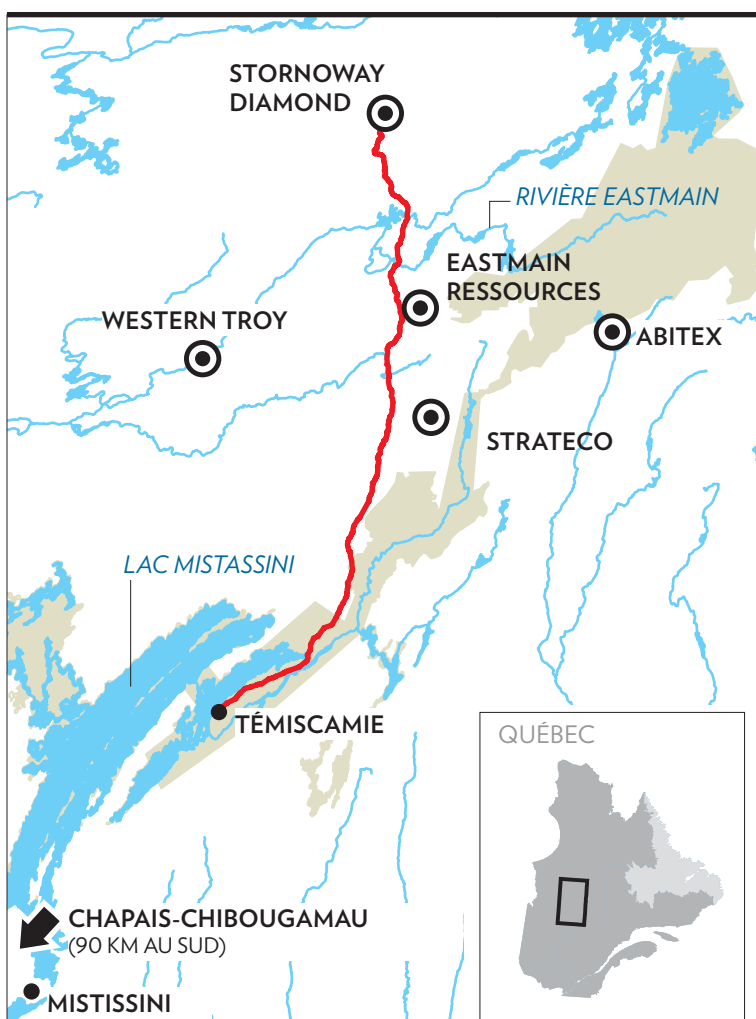
Coûts de construction prévus de 331,6 millions, dont 44 millions versés par Stornoway Diamond Corporation. Stornoway versera aussi 1,2 million par année pour l'entretien. D'autres utilisateurs pourraient contribuer à la construction de la route (le gouvernement espère une participation privée de 50%).

1

Nouveau tronçon en gravier, qui empruntera jusqu'à l'ancienne mine Eastmain le tracé de la route d'hiver qui desservait cette mine dans le milieu des années 90, et qui dessert aujourd'hui le projet Matoush.

2015

La route, dont la construction débutera en décembre, sera achevée en novembre 2015.



SOURCE: MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

- Site minier
- Nouveau tronçon de la route 167
- Parc national projeté Albnel-Témiscamie-Otish

C'est une région née des mines. Une région qui a toujours l'âme minière, mais qui ne compte plus aucune exploitation sur son territoire. Le prolongement de la route vers les monts Otish, un des premiers projets du Plan Nord, représente toute une occasion pour la région de Chibougamau, Chapais et Mistissini, qui souhaite devenir le pivot du développement nordique. Premier volet d'une série sur la nouvelle route 167 et le développement minier.



HUGO FONTAINE

CHAPAIS ET CHIBOUGAMAU — Chapais n'est plus ce qu'il a déjà été. Il n'y a plus que 1700 habitants dans la ville qui en a déjà compté plus de 5000. La mine Opémiska, qui a déjà exploité quatre puits pour extraire le cuivre des environs de Chapais, a fermé en 1991, vendant à la ville toutes ses infrastructures désuètes. Les maisons ne valaient presque plus rien.

Toutes les autres mines de la région de Chapais et Chibougamau ont cessé leurs activités depuis, la dernière étant la mine Troilus, à 150 kilomètres au nord. Dans les années 90 et 2000, le camp minier a un peu été laissé à l'abandon par des sociétés en difficulté financière. La région n'a plus de minière que l'âme, et des travailleurs qualifiés qui ont résisté à la tentation de migrer vers l'Abitibi.

Mais le camp minier n'est pas mort à jamais. La société Black Rock Metals veut développer une mine de fer, titane et vanadium au sud de Chibougamau. Ressources Cogitore fait des travaux sur le projet de cuivre de Scott Lake.

Les avions nolisés transitent nombreux par l'aéroport de Chibougamau. Ils prennent la direction du projet Eleonore, à la Baie-James (Goldcorp), ou des monts Otish, où plusieurs sociétés minières font de l'exploration.

Surtout, le prolongement de la route 167 vers le nord et ces mêmes monts Otish (voir carte et encadré), confirmé à l'été dans le cadre du Plan Nord, ouvre tout un nouveau territoire à l'exploration et l'exploitation minière.

Plusieurs projets miniers, dont deux avancés, pourraient tirer profit de ce nouveau tronçon de 243 km. La route diminuera aussi les coûts d'exploration dans la région, remarque Pierre Folco, directeur du portefeuille minier à la Société de développement de la Baie-James. « Aussitôt qu'il y a un axe routier, l'exploration explose et ça mène à des mines. »

Pour l'instant, l'économie de la région s'appuie surtout sur le

secteur forestier et ses fleurons que sont Chantiers Chibougamau et Barrette-Chapais. Le retour des mines n'en est pas moins attendu, question de diversifier l'économie.

« Les planètes s'alignent pour nous, note la mairesse de Chibougamau, Manon Cyr. Mais le développement, ça ne viendra pas tout seul. Il faut voir comment on peut être une ville attirante. »

Attirer les mineurs

Un peu comme Fermont, qui doit faire face à des défis semblables avec le boom de l'industrie du fer, Chibougamau et Chapais insistent sur l'importance de favoriser l'établissement des travailleurs miniers chez eux. Dans une industrie minière aux prises avec une pénurie de main-d'œuvre, la tendance est aux travailleurs volants (*fly-in fly-out*) qui naviguent entre la mine et leur résidence, peu importe la région.

« Il faut que le développement passe par les communautés, par l'établissement de travailleurs et de familles ici, dit Manon Cyr. Être près de son lieu de travail, être à une heure de vol au lieu de trois ou quatre heures, ça fait une différence. »

Pour le maire de Chapais Steve Gamache, lui-même fils de mineur, il est aussi sensé pour les sociétés minières d'engager des travailleurs locaux. Ils sont fidèles à la région, donc plus loyaux envers leur employeur, estime le maire de Chapais.

« On veut signer avec les minières des ententes de volonté de collaborer, poursuit Manon Cyr. Il est question de politique d'achat de biens et de services locaux. Et si une compagnie ne favorise pas l'établissement des travailleurs ici, on va se questionner. »

En contrepartie, les villes sont prêtes à voir ce qui peut être fait pour aider les entreprises sur le terrain de la formation.

Mais avec tous les projets miniers, auxquels s'ajoute la construction de la mine Eleonore, qui emploie bon nombre de travailleurs de Chibougamau-Chapais, la région ne peut penser seule toute la main-d'œuvre nécessaire. Il est question d'un besoin de 5000 travailleurs miniers pour les cinq prochaines années dans le Nord-du-Québec, et de 10 000 travailleurs pour les 10 prochaines années.

PLAN NORD LA ROUTE DE L'ESPOIR



1



2



3

PHOTOS HUGO-SÉBASTIEN AUBERT, LA PRESSE

1. Richard Shecapio, chef de la communauté crie de Mistissini.
2. Manon Cyr, mairesse de Chibougamau.
3. James MacLeod, propriétaire d'une entreprise de services d'exploration minière et d'une autre de services environnementaux.

« Il faudra se tourner vers l'immigration, recruter les gens à l'international et les former ici, estime Steve Gamache. Il faut une stratégie à ce chapitre. »

Retombées et défis

Déjà, Chibougamau et Chapais commencent à sentir l'effervescence dans les monts Otish. Beaucoup d'entreprises de services s'étaient orientées vers la forêt,

Il y a beaucoup de travail à faire pour assurer la relance de l'industrie minière, mais aussi pour que la région déjà échaudée ne se retrouve pas dépourvue quand le cycle minier atteindra son creux.

« On demande un fonds de diversification économique pour faire face à l'éventuelle fermeture des mines, dit Steve Gamache. Nous en discutons avec les minières. »

« Aussitôt qu'il y a un axe routier, l'exploration explose et ça mène à des mines. »

—Pierre Folco,

directeur du portefeuille minier à la Société de développement de la Baie-James

mais s'ouvrent désormais au secteur minier. C'est le cas des Entreprises Alain Maltais, qui se spécialisent dans la réalisation de chemins forestiers. La société de 55 employés, établie à Chibougamau, est prête à bâtir des chemins et préparer les terrains d'exploration pour les minières.

On a aussi fait appel à eux dans les premiers travaux du prolongement de la route 167. « On a fait du débroussaillage pour les sondages de gravier pour la nouvelle route, dit la directrice générale, Julie Laberge. Le Plan Nord, on y croit et on veut en faire partie. Qui de mieux placé pour développer le territoire que nous, qui le connaissons? »

L'aéroport de Chapais-Chibougamau atteint ses limites. Goldcorp investit pour l'agrandissement du stationnement de l'aéroport. Les municipalités environnantes veulent aussi ajouter des entrepôts et des hangars.

Il faudra aussi voir comment améliorer la desserte aérienne régulière de la région. Actuellement, il est impossible de faire un aller-retour Montréal-Chibougamau dans la même journée, même si le vol prend moins de 90 minutes.

La dernière chance?

Avec le Plan Nord, les dirigeants de Chibougamau et Chapais sont optimistes. Ils ont obtenu le prolongement de la route 167, que la région demandait depuis plusieurs années. Selon Steve Gamache, il y a peu de doute que la route atteindra éventuellement la Trans-Taïga, le long de la Grande Rivière. « Et je vais voir la route monter jusqu'à Kuujuaq de mon vivant », ajoute-t-il.

Au-delà de la route et des mines, c'est tout un éventail de projets qui pourraient voir le jour avec le Plan Nord. Chapais a déjà mis de l'avant un réseau de serres communautaires dans les localités nordiques. Il faudra maintenant que le grand plan du gouvernement Charest se transforme en retombées concrètes.

La table est mise, croit M. Gamache. Sauf qu'il ne faut pas manquer le train. « Le PQ avait proposé une politique de développement du Nord-du-Québec qui n'a pas survécu à l'arrivée du gouvernement libéral. Cette fois, avec le Plan Nord, il ne faut pas rater notre coup, parce que plus personne n'y croira après. »

MISTISSINI

Une croissance phénoménale à soutenir

HUGO FONTAINE

MISTISSINI — Il y a 700 maisons dans le village, mais il y aurait un besoin pour 400 autres. La construction va bon train: de 15 à 20 maisons par année, petites ou grandes, et des infrastructures communautaires comme le récent aréna. Mistissini croît à vive allure. Le défi est de poursuivre sur cette lancée.

« Nous avons besoin de 100 emplois par année pour conserver le même taux d'emploi », explique le chef Richard Shecapio, que *La Presse Affaires* a rencontré dans le spacieux hôtel de ville de la communauté. Avec ses 3400 habitants, Mistissini, au bord de l'immense lac Mistassini, est la deuxième communauté crie en importance au Québec, après Chisasibi.

Aujourd'hui, la moitié de la population est âgée de 13 à 29 ans. Il faut que cette génération puisse trouver du boulot dans le coin.

L'industrie minière se présente comme une partie de la solution. Stornoway Diamond et Ressources Strateco, sur les territoires de trappe de Mistissini, font appel à des Cris pour l'exploration, la machinerie et les cuisines, entre autres.

Déjà, plusieurs Cris ont développé une expertise minière à la mine Troilus (Inmet), qui a fermé en 2010 après 13 ans d'exploitation. Pour beaucoup, les grandes maisons du village sont le résultat d'années de travail à la mine, à bon salaire.

Une dizaine d'autres jeunes Cris suivent chaque année une formation de terrain offerte par le Conseil cri sur l'exploration minière. Il ne s'agit toutefois pas que d'obtenir des emplois pour les jeunes Cris, soutient James MacLeod, propriétaire d'une entreprise de services d'exploration minière et d'une autre de services environnementaux (EnviroCris).

« Pour l'instant, les jeunes Cris ne travaillent qu'au début des projets miniers, explique celui qui a 25 ans d'expérience dans le milieu. Le défi est de les intéresser suffisamment pour qu'ils

deviennent dynamiteurs, géologues, ingénieurs et qu'ils demeurent avec les sociétés minières. »

Un mot à dire

Les communautés cries sont plus intéressées qu'avant par le secteur minier, remarque James MacLeod. Elles y voient de belles occasions économiques, mais elles se sentent aussi plus concernées par les impacts et les répercussions des projets industriels.

« Les Cris ne sont pas contre le développement, mais ils veulent protéger l'environnement et conserver leur mode de vie traditionnel », résume le chef Shecapio.

La communauté tient donc à avoir son mot à dire sur les projets. Elle négocie présentement avec Stornoway Diamond Corporation, qui développe un projet de diamant sur les lignes de trappe d'une famille de Mistissini. Le projet d'uranium de Ressources Strateco, par contre, n'a toujours pas l'appui du conseil de bande et d'une partie de la communauté.

Mistissini observe aussi de près le prolongement de la route 167, qui montera jusqu'au nord de leurs territoires. La communauté souhaite voir des entreprises cries incluses dans des partenariats pour la construction. Le tourisme a toutes les chances d'augmenter, notamment avec la création éventuelle du parc national Albnel-Témiscamie-Otish, et Mistissini pourrait en tirer profit. La route offrira également aux Cris de Mistissini un meilleur accès à leurs territoires de chasse et de trappe.

En même temps, ils promettent d'être vigilants. D'autres chasseurs gagneront aussi un accès à leur territoire. Les Cris poseront aussi beaucoup de questions au ministère des Transports sur l'impact de la route sur l'eau et les ravages d'originaux.

Globalement, le chef Shecapio voit toutefois le Plan Nord d'un bon œil « pourvu que la communauté soit activement impliquée dans le développement régional ». De ce qu'il a vu et senti jusqu'à maintenant, il est optimiste.

LE PLAN NORD EN BREF



80 MILLIARDS

Investissements publics et privés sur 25 ans.



3500 MW

Production supplémentaire de 3500 MW d'énergie renouvelable.



1,2 MILLIARD

Investissement sur 5 ans pour les infrastructures routières.



382 MILLIONS

Investissements pour des mesures sociales, incluant la formation de la main-d'œuvre et le logement.



50 %

Soustraction de 50 % du territoire à toute activité industrielle.

À LIRE DEMAIN

Une visite des projets **Renard** et **Matoush**, qui pourraient respectivement devenir les premières mines de diamant et d'uranium au Québec.