



Enlèvement de gravier et de roches et entretien, réfection et élargissement des routes

Fiche d'information : Parcs nationaux des montagnes

Changement nécessaire

Les réserves actuelles d'agrégats (sable et gravier) utilisées pour l'entretien et la réfection des routes, l'épandage d'abrasifs en hiver et les travaux d'élargissement s'épuisent rapidement. Les plans directeurs doivent comprendre des lignes directrices pour l'approvisionnement de ces matériaux. Dans ce contexte, il se peut que de légères modifications doivent être apportées aux limites des réserves intégrales.

Contexte

- Les parcs nationaux des montagnes du Canada utilisent des agrégats pour construire, réparer, entretenir et exploiter leurs routes.
- En hiver, l'utilisation de sable et de gravier est également essentielle à la sécurité publique sur les routes et les chemins dans les parcs des montagnes.
- Afin de réduire la quantité de gravier utilisée dans les projets routiers, Parcs Canada a recours à diverses pratiques, notamment le recyclage de l'asphalte.
- Bien que le gravier et les roches doivent provenir autant que possible de sources situées à l'extérieur des parcs, Parcs Canada a comme politique d'utiliser des agrégats provenant des parcs « dans les cas où il est impossible de se procurer des matériaux de remplissage à distance raisonnable du parc ou dans les cas où le transport des matériaux à pied d'œuvre causerait plus de perturbation de l'environnement que la recherche de matériaux sur place ».¹
- La politique exige également que les parcs élaborent des plans de remise en état et trouvent des sources de financement avant d'autoriser l'ouverture d'une nouvelle carrière.
- La politique stipule qu'il sera interdit de procéder à des activités d'extraction dans la zone II (milieu sauvage) et la zone III (milieu naturel).
- Les réserves d'agrégats provenant des sources situées dans les parcs nationaux Banff et Jasper sont presque épuisées.
- Dans le parc national Kootenay, les réserves de la carrière Settler répondent aux besoins immédiats (c.-à-d. abrasifs pour les cinq prochains hivers).
- Il n'y a aucune carrière active dans le parc national Yoho et les parcs nationaux des Lacs-Waterton, du Mont-Revelstoke et des Glaciers.
- Comme les limites des réserves intégrales se trouvent près des routes actuelles, la plupart des nouvelles sources d'agrégats ainsi que les zones de préparation possibles nécessaires aux travaux routiers se trouvent dans des réserves intégrales.
- À l'extérieur des parcs, les carrières actives ou les nouvelles sources d'agrégats sont limitées. La plupart se trouvent en territoire provincial et serviront à répondre aux besoins futurs de la province ou appartiennent à des exploitants privés. Ces carrières sont souvent loin des parcs ou du point d'utilisation cible des matériaux. De plus, certains agrégats ne conviennent pas au pavage.

¹ Directive de gestion de Parcs Canada 2.4.7 – *Sable, gravier et autres matériaux de remplissage : Travaux d'excavation et remise en état des lieux*



- Les agrégats nécessaires à l'élargissement de la Transcanadienne dans le parc national Banff proviendront des carrières qui ne se trouvent pas dans des réserves intégrales (carrière Mannix à l'échangeur Castle et carrière au km 69 à l'est de Lake Louise).
- Il faudra également se procurer des agrégats dans le cadre des travaux d'élargissement de la Transcanadienne qui seront réalisés ultérieurement dans le parc national Yoho et dans les parcs nationaux des Glaciers et du Mont-Revelstoke ainsi que les divers projets d'amélioration prévus dans le parc national Jasper.

Orientation du plan directeur actuel

Les plans directeurs des parcs visent la réduction de l'impact environnemental des routes en général et la remise en état ou le rétablissement des terrains perturbés.

Considérations

- L'entretien des routes qui passent dans les parcs des montagnes (à l'exception du parc national des Lacs-Waterton) nécessite environ 38 000 m³ d'agrégats par année, ou 72 200 tonnes.
- La phase en cours du projet d'élargissement de la Transcanadienne aura besoin d'environ 605 000 m³ d'agrégats, ou 1 149 500 tonnes.
- La réfection de la route (c.-à-d. le pavage) nécessitera environ 75 000 m³ d'agrégats par année, ou 142 500 tonnes.
- À l'heure actuelle, l'importation d'agrégats depuis les sources les plus proches à l'extérieur des parcs des montagnes coûte entre 19 \$ et 23 \$ la tonne comparativement à 7,40 \$ et 8,15 \$ pour les matériaux extraits des parcs.
- À la lumière des données ci-dessus, le coût annuel des agrégats externes se situerait entre 1,4 et 1,7 million de dollars pour l'entretien seulement. Le coût de production de cette même quantité d'agrégats à l'intérieur des parcs s'élève entre 530 000 \$ et 590 000 \$.
- L'asphalte mélangé à chaud doit être épandu dans l'heure qui suit son départ de l'usine faute de quoi sa température chute sous les valeurs acceptables, d'où la nécessité d'aménager des zones de préparation.
- Lorsqu'il faut transporter du gravier depuis les carrières situées à l'extérieur des parcs, le nombre de camions qui circulent sur les routes augmente, ce qui favorise l'émission de CO₂ et de particules dans l'atmosphère. En ouvrant de nouvelles carrières dans les parcs, on réduirait ces émissions, un avantage qui serait temporairement neutralisé par l'enlèvement de la végétation et la diminution de la capacité de stockage du CO₂ jusqu'à ce que le site de la carrière soit tout à fait rétabli.

Réserves intégrales

- « Sont ainsi constituées en réserves intégrales des zones où le public saura assurément qu'aucun développement et aucune exploitation ne respectant pas le caractère sauvage n'auront lieu. » (*Guide de la planification de la gestion de Parcs Canada*, 2008).
- La *Loi sur les parcs nationaux du Canada* stipule que le ministre ne peut autoriser aucune activité susceptible d'altérer le caractère sauvage d'une réserve intégrale.
- Les carrières vont à l'encontre de l'objectif des réserves intégrales.
- Lorsque des propositions de nouvelles carrières, d'agrandissement de carrières ou d'aménagement de zones de préparation visent des réserves intégrales, il faut modifier les limites de ces dernières dans le cadre d'un processus de modification officiel.

- Les limites des réserves intégrales des quatre parcs des montagnes contigus se trouvent à 100 m du centre de toutes les routes et emprises routières ou ferroviaires. Ces limites varient près des aires de fréquentation diurne et des autres installations.
- Dans le parc national des Lacs-Waterton, les limites des réserves intégrales n'ont pas encore été établies par voie réglementaire.
- Il n'y a aucune réserve intégrale réglementée dans les parcs nationaux du Mont-Revelstoke et des Glaciers.
- Avant de pouvoir confirmer les changements proposés aux limites des réserves intégrales, Parcs Canada doit d'abord planifier et réaliser les études nécessaires afin de délimiter les endroits qui sont nécessaires aux fins d'extraction ou de préparation.
- Toute nouvelle carrière ou tout agrandissement de carrière nécessite une évaluation environnementale.
- Lorsque des carrières sont épuisées, nous avons l'occasion de faire preuve de leadership et de rétablir certains habitats. Toutefois, dans le cas de carrières de gravier, le processus naturel de formation du sol et d'établissement d'une végétation mature est très long.

Orientations futures

Parcs Canada invite la population à faire des commentaires sur les orientations suivantes, proposées pour le plan directeur révisé.

- Utiliser les sources de gravier à l'intérieur des parcs pour les travaux routiers. Le tableau ci-joint fait état des sources actuelles et possibles.
- Désigner avec soin les zones d'extraction et amorcer le processus de modification des limites des réserves intégrales en modifiant le *Règlement sur la constitution de réserves intégrales dans les parcs nationaux*.
- Préparer un plan d'extraction à long terme pour les parcs nationaux des montagnes, y compris le rétablissement des sites.
- Exclure les sites qui renferment des habitats et des plantes rares localement ou des ressources archéologiques, ou encore, qui sont associés à des expériences de grande valeur pour les visiteurs.
- Réaliser des évaluations environnementales et préparer des plans exhaustifs de remise en état pour tout projet d'aménagement d'une nouvelle carrière ou d'agrandissement d'une carrière actuelle.
- Orienter la remise en état des sources épuisées vers des habitats précis (p. ex. prairies, forêts-parcs à trembles, forêts claires de Douglas taxifoliés ou terres humides).
- Tenir compte du coût des travaux de remise en état dans le budget des projets de construction et de réfection routières; affecter des fonds à la remise en état des gravières épuisées et des anciens sites perturbés, suivant un plan de remise en état à long terme.

Questions

1. Quelles préoccupations avez-vous, s'il y a lieu, quant à l'extraction de gravier dans les parcs des montagnes?

2. À quelles conditions appuieriez-vous la modification des limites actuelles des réserves intégrales afin de permettre l'extraction de gravier et l'aménagement de zones de préparation?
3. Avez-vous des préoccupations particulières ou des suggestions concernant les sources d'extraction de gravier dans le tableau ci-joint?

Orientations visant les parcs nationaux du Mont-Revelstoke et des Glaciers en particulier

- Le plan directeur actuel (2005) des parcs nationaux du Mont-Revelstoke et des Glaciers et du lieu historique national du Col-Rogers ne contient aucune directive concernant les carrières.
- Le plan précédent (1995) précisait qu'aucun nouveau banc d'emprunt ne serait aménagé dans le parc national des Glaciers et que Parcs Canada cesserait d'exploiter les ressources naturelles du parc aux fins de gestion.
- Conscient du fait que les sources de gravier doivent servir à assurer la sécurité publique le long de la Transcanadienne, Parcs Canada propose de modifier la politique concernant l'utilisation des ressources naturelles du parc dans le plan directeur des parcs nationaux du Mont-Revelstoke et des Glaciers, c'est-à-dire :
 - l'extraction de gravier peut être envisagée dans le parc lorsqu'il s'ensuit des gains écologiques considérables par rapport à l'approvisionnement des matériaux à partir de sources externes (y compris les gains écologiques de la remise en état des carrières dans le parc une fois les travaux d'extraction terminés et la réduction des répercussions sur l'environnement du transport de gravier sur de grandes distances);
 - le processus précisé précédemment pour les autres parcs nationaux des montagnes servira à évaluer les sources possibles;
 - il faut en premier lieu réaliser une étude sur les diverses ressources possibles;
 - Parcs Canada consultera la population dans le cadre de cette étude pour connaître son point de vue sur l'équilibre à atteindre entre les objectifs de protection des ressources du parc et l'affectation de deniers publics supplémentaires au transport des matériaux sur une plus grande distance et à leur utilisation dans le parc;
 - Toute activité d'extraction proposée devra faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Question supplémentaire

Si Parcs Canada estime qu'il faut aménager de nouveaux sites d'extraction dans les parcs nationaux du Mont-Revelstoke ou des Glaciers, quels sont les mécanismes ou les mesures qui permettront de compenser l'appauvrissement des conditions écologiques actuelles?

Parc et emplacement des carrières	Route	Zone	Réserves Intégrales	Commentaires
JASPER				
Station de transfert	16	3 – env. naturel	Oui	Possibilité d'agrandissement – actuellement utilisée pour la décharge et le transfert des déchets
Marmot	93A	4 - loisirs extérieurs		7,5 km au sud de Jasper – possibilité d'agrandissement
9 Mile	93	3 - env. naturel	Non	14 km au sud de Jasper – possibilité d'agrandissement ou utilisation comme zone de préparation/décharge
Ranger Sud	93	4 - loisirs extérieurs		50 km au sud de Jasper – possibilité d'agrandissement ou utilisation comme zone de préparation /décharge
Ranger Nord	93	2 - réserve	Oui	48 km au sud de Jasper – possibilité d'agrandissement ou utilisation comme zone de préparation /décharge
Kerkeslin	93	4 - loisirs extérieurs		35 km au sud de Jasper, possibilité d'utilisation comme zone de préparation
Emprunt – Chutes Stanley	93	4 - loisirs extérieurs		Possibilité d'utilisation comme zone de préparation/décharge
BANFF				
Carrière Cascade	Transc.	4 - loisirs extérieurs		Utilisation actuelle : décharge et préparation
Carrière Castle	1A/93S	4 - loisirs extérieurs		Utilisation actuelle : entreposage d'abrasifs/zone de préparation
Carrière Mannix	Transc.	4 - loisirs extérieurs		Carrière active, plan d'extraction/d'agrandissement et remise en état
Carrière Castle	Transc./93S	4 - loisirs extérieurs		Utilisation actuelle : décharge et préparation
Carrière km 69	Transc.	4 - loisirs extérieurs		Carrière active, plan d'extraction/d'agrandissement et remise en état
Carrière Niblock	93N	4 - loisirs extérieurs		Utilisation actuelle : décharge et préparation
Ruisseau Mosquito	93N	2 - réserve	Oui	Possibilité d'agrandissement ou d'utilisation comme zone de préparation /décharge
Carrière David Thompson		2 - réserve	Oui	Possibilité d'agrandissement ou d'utilisation comme zone de préparation/décharge
YOHO				
Carrière de sable Yoho	Transc.	4 - loisirs extérieurs		Utilisation actuelle : entreposage d'abrasifs/zone de préparation
Carrière Ottertail	Transc.	4 et 2 - loisirs ext./réserve	Non	Utilisation actuelle : zone de préparation/décharge, possibilité d'agrandissement
KOOTENAY				
Carrière – ruisseau Snow	93S	2 - réserve	Oui	Possibilité d'agrandissement ou d'utilisation comme zone de préparation /décharge
Carrière 4 Mile	93S	4 - loisirs extérieurs		Utilisation actuelle : entreposage d'abrasifs/préparation
Carrière Settler	93S	4 et 2 - loisirs ext./réserve	Oui	Carrière active, possibilité d'agrandissement

Carrières et zones de préparation possibles dans les parcs nationaux des montagnes (les lignes ombragées correspondent à des carrières où le zonage et les limites des réserves intégrales doivent être modifiés)

Réserves intégrales : Cette colonne indique s'il faut ou non modifier les limites de la réserve intégrale.