

CONSTRUCTION DU CHEMIN E-OUEST

PAR BARRETTE-CHAPAIS

RÉSUMÉ DU PROJET ET IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS MANQUANTS

1. Description du projet et principaux enjeux

Barrette-Chapais Ltée désire construire un chemin forestier de classe hors norme d'environ 40 km. Ce chemin permettra d'accéder à une partie encore non exploitée de l'unité d'aménagement forestier (UAF) 2665. Aussi ce chemin, parallèle à la route 113, permettra de relier l'usine Nabakatuk de Waswanipi où Barrette-Chapais entend obtenir une partie de son approvisionnement, selon les nouvelles dispositions du régime forestier. La construction de ce chemin nécessiterait l'aménagement d'un pont sur la rivière Chibougamau et de six ponceaux. Le projet est situé essentiellement en terres de catégorie III, mais les six premiers kilomètres sont situés sur des terres II de Waswanipi. Le chemin traverse quatre aires de trappe, dont celle de Billy Cooper (W16) sur près de 24 km.

Le chemin serait conçu pour des camions ayant une charge de plus de 100 tonnes. Le chemin aurait les caractéristiques suivantes :

- Largeur de la surface de roulement : 10 m
- Largeur de l'emprise : 35 m
- Durée d'utilisation annuelle : entre 6 et 8 semaines

Le pont sur la rivière Chibougamau aurait une longueur de 75 m et nécessiterait l'installation de deux piliers dans le lit de la rivière. Une étude a été réalisée et indique l'absence de frayère à proximité de l'emplacement du pont. Toutefois, en ce qui concerne les autres traversées de cours d'eau, aucune indication n'est présentée quant à la présence de poissons.

2. Principales étapes de la procédure franchies à ce jour

- Réception de l'avis de projet au ministère : 1^{er} juillet 2009. Les renseignements préliminaires consistaient en une lettre accompagnée d'une carte du tracé de la route;
- Transmission de l'avis de projet au COMEV : 17 juillet 2009
- Transmission de la recommandation de directive au ministère : 18 septembre 2009
- Transmission de la directive au promoteur : 6 octobre 2009
- Réception de l'étude d'impact au ministère : 23 décembre 2009
- Transmission de l'étude d'impact au COMEX : 12 janvier 2010
- Transmission de questions et commentaires au ministère : 14 mai et 15 juillet 2010
- Transmission de questions et commentaires au promoteur : 2 juin et 2 août 2010
- Réception des réponses aux questions et commentaires : 27 octobre 2010
- Transmission des réponses au COMEX : 10 novembre 2010
- Tenue d'audiences publiques : 1^{er} juin 2010 à Oujé-Bougoumou, 2 juin 2010 à Waswanipi et 3 juin 2010 à Chapais

3. Résultat des audiences publiques

Lors d'audiences publiques tenues notamment à Waswanipi le 2 juin 2010 à propos de la construction du chemin forestier L-209 Nord, le promoteur a également présenté le projet de construction du chemin forestier E-ouest. Lors de cette séance, sept (7) personnes de la communauté et une (1) représentante de l'Administration régionale crie ont fait des interventions. **Sur ces huit (8) personnes, deux (2) ont fait des commentaires en lien direct avec le chemin E-ouest.** Les principales préoccupations de ces intervenants concernaient **l'ouverture du territoire** aux non-autochtones et le **contrôle de l'accès**, la justification de ce projet compte tenu qu'il existe d'autres alternatives et le **volume de bois qui serait récolté** à l'est de la route 113.

4. Analyse et enjeux

À l'heure actuelle, il est impossible de statuer sur l'acceptabilité environnementale et sociale du projet. Malgré les réponses fournies à propos des questions et commentaires soulevés, certaines préoccupations demeurent et des éléments prévus dans la directive sont manquants. Le COMEX considère que le promoteur n'est pas en mesure de démontrer que le projet proposé constitue la variante ayant le moins d'impact sur l'environnement et le milieu social, notamment en raison de l'existence de variantes permettant d'éviter de traverser des milieux humides ou de permettre l'installations de ponceaux qui rencontreraient la norme d'empiètement dans les cours d'eau. La démonstration ne doit pas se faire uniquement sur la base des considérations financières de l'entreprise, mais également selon les considérations environnementales et sociales de son projet qui sont à la base du principe de développement durable.

Justification du projet

La justification de la construction de ce chemin est discutable. Le promoteur mentionne qu'il serait possible d'utiliser la route provinciale 113 pour s'approvisionner à partir de l'usine Nabakatuk, mais nécessiterait des camions plus petits. De plus, pour accéder aux territoires de coupe non exploités maintenant, l'accès pourrait se faire par un réseau de chemins de classe 3 ou 4. Par ailleurs, la conversion par le promoteur de l'ancienne voie ferrée du *Canadian National* dont il est question dans l'étude d'impact en chemin forestier de classe hors-norme en 2012 pourrait également constituer une variante pour accéder aux territoires de coupe. L'avantage de la construction de ce chemin est davantage économique. Selon les chiffres présentés par le promoteur, la construction de ce chemin et son utilisation par des véhicules hors normes représenterait une économie de 9,27 M\$ sur 15 ans par rapport au transport sur la route 113. Afin de limiter l'impact de la construction du chemin sur les milieux humides, le promoteur aurait également pu utiliser en partie d'autres chemins forestiers existants. Questionné à cet effet par le COMEX, le promoteur a répondu ne pas vouloir utiliser ces chemins car ceci ferait en sorte d'augmenter la distance et par le fait même les coûts de transport. Enfin, lors des audiences publiques tenues à Waswanipi, un maître de trappe affecté par le projet de route questionnait d'ailleurs la justification du projet tout en mentionnant que l'utilisation des chemins existants permettrait de minimiser les impacts.

- QC-1 L'utilisation de la route provinciale 113 et de camions pouvant circuler sur cette route affecterait-elle significativement la rentabilité de l'entreprise?
- QC-2 En quoi l'utilisation de camions hors norme constitue-t-elle la seule option possible pour le transport du bois?
- QC-3 La fin du crédit d'impôt pour la construction de chemins remet-elle en cause la justification de la construction du chemin E-ouest?
- QC-4 Le promoteur s'appuie sur des raisons économiques pour justifier la construction du chemin forestier E-Ouest alors qu'il existe d'autres alternatives pour le transport du bois, notamment en passant par la route provinciale 113, la conversion de l'ancienne voie ferrée du CN en chemin forestier et la construction de chemins de classe 3 et 4 pour accéder aux aires de coupe. Le promoteur procédera à une analyse de variante prenant en compte les paramètres environnementaux et sociaux en vue de comparer les impacts du projet de chemin E-ouest par rapport à l'utilisation de la route provinciale 113, la conversion de l'ancienne voie ferrée du CN en chemin forestier, et la construction de chemins de classe 3 et 4.

La justification du projet repose sur l'accès aux aires de coupe et sur les échanges commerciaux entre Barrette-Chapais et l'usine Nabakatuk de Waswanipi. Il est à noter que l'usine Nabakatuk est présentement fermée. Or, il n'est pas clair dans les renseignements transmis par le promoteur que ces échanges vont se concrétiser.

- QC-5 Le promoteur indiquera sur une carte la localisation des secteurs de coupe auxquels il doit avoir accès au cours de la planification 2013-2018.
- QC-6 Le promoteur indiquera si une entente a été signée avec la scierie Nabakatuk à propos de l'approvisionnement? En l'absence d'entente, le projet de route est-il toujours justifié?

Description du milieu naturel

Une section importante d'une étude d'impact afin de bien cerner les impacts d'un projet est la description de l'environnement. Or, outre le fait d'avoir caractérisé le territoire à l'étude à l'aide des cartes écoforestières, aucune liste d'espèce faunique et floristique n'a été fournie, exception faite de la présence de caribou forestier et d'une liste d'espèces de poissons potentiellement présentes dans la région. Bien que le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) indique l'absence d'occurrence d'espèces menacées ou vulnérables (EMV) dans le territoire à l'étude, le promoteur ne tient pas compte de l'avertissement indiqué par le CDPNQ qui précise que « l'absence ou l'état des espèces menacées d'un territoire particulier n'est jamais définitif et ne doit pas être considéré comme un substitut aux inventaires de terrain requis dans le cas des évaluations environnementales ». La directive était aussi claire à ce propos : « Si les données disponibles sont insuffisantes ou ne sont pas représentatives, il doit compléter la description des composantes des milieux biophysiques et humain à l'aide d'inventaires qui répondent aux normes usuelles sur les plans qualitatifs et quantitatifs ».

- QC-7 Sur la base de cartes de répartition des espèces fauniques, le promoteur dressera la liste des espèces susceptibles d'utiliser le territoire à l'étude en fonction des habitats préférentiels présents.
- QC-8 En ce qui concerne les espèces fauniques et floristiques rares ou menacées, le promoteur devra, sur la base de cartes de répartition, indiquer celles qui seraient potentiellement présentes dans l'aire d'étude (globale et immédiate) selon leurs habitats préférentiels.

Parmi les espèces de la faune terrestre identifiées on note le caribou forestier, espèce vulnérable au Québec. L'effort du promoteur concernant l'identification de cette espèce dans l'aire d'étude s'est limité à une demande auprès du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ). Puisque la réponse du CDPNQ fut à l'effet qu'il n'y a aucune mention d'occurrence dans l'aire d'étude, le promoteur n'a pas poussé plus loin ses recherches. L'extrémité ouest du chemin projeté « E-ouest » se trouve toutefois à l'intérieur de l'aire d'application du Plan de rétablissement du caribou forestier (*Rangifer tarandus caribou*) au Québec - 2013-2023 (Équipe de rétablissement du caribou forestier, 2013), ci-après Plan de rétablissement. Bien que la majorité du chemin soit à l'extérieur de l'aire d'application du Plan de rétablissement, il n'en demeure pas moins qu'il y est situé en bordure.

Selon les renseignements présentés à la section 7.4.1 de l'étude d'impact, la présence de caribous forestiers n'est pas confirmée à l'intérieur de l'aire d'étude. L'absence de caribou forestier n'a toutefois pas été confirmée dans l'aire d'étude et le suivi des données télémétriques effectué par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) s'est poursuivi depuis 2009. Il appert selon les données obtenues par le Gouvernement de la nation crie que 26 caribous portant des colliers télémétriques ont été répertoriés dans la zone d'étude de la route E-Ouest.

- QC-9 Sur la base des données du MFFP, le promoteur fournira une des cartes à l'échelle appropriée des localisations de caribou forestier dans la région. Ces cartes feront état non seulement des endroits les plus intensément fréquentés sur une base annuelle, mais aussi sur une base saisonnière.

Le Plan de rétablissement nous renseigne d'ailleurs sur la situation de l'espèce et ses habitats préférentiels (Équipe de rétablissement du caribou forestier, 2013). Le caribou s'établit généralement dans les forêts résineuses matures et les tourbières et leur présence pourrait donc être possible dans l'aire d'étude. Dans leur analyse sur la situation du caribou forestier au Québec, Rudolph *et al.* (2012) ont élaboré un modèle sur la probabilité d'occurrence relative de l'espèce sur le territoire de la Baie-James.

- QC-10 À partir du modèle de Rudolph *et al.* (2012) ou d'un autre modèle valide pour la région, le promoteur présentera sur une carte la probabilité d'occurrence relative du caribou forestier à l'intérieur de l'aire d'étude.

Il est connu dans la littérature que les perturbations naturelles et anthropiques ont un effet négatif sur la dynamique des populations de caribous. Selon Environnement Canada (2011), un taux de perturbation de l'habitat du caribou forestier inférieur à 35 % est

nécessaire afin d'atteindre une probabilité de 60% de maintenir une population autosuffisante. Selon les renseignements présentés dans le Plan de rétablissement, l'aire d'étude pour le projet de chemin forestier « E section ouest » se trouverait dans un secteur où le taux de perturbations de l'habitat est supérieur à 35 %. De plus, le rapport du comité scientifique chargé d'examiner la limite nordique des forêts attribuables indique également que deux districts écologiques sur trois (tels que délimités par le Système hiérarchique de classification écologique du MFFP) où est situé le projet de chemin de Barrette-Chapais ont une trop grande proportion d'habitats perturbés pour assurer le maintien du caribou forestier (Ministère des Ressources naturelles du Québec, 2013).

- QC-11 Afin de dresser un portrait actuel de la qualité de l'habitat du caribou forestier, le promoteur présentera, sur la base de la méthode développée par Environnement Canada (2011), le taux de perturbation de l'habitat du caribou forestier. Le promoteur consultera les experts du MFFP et du gouvernement de la Nation crie afin de valider les données à utiliser pour calculer le taux de perturbation mais aussi pour définir l'échelle à laquelle le taux de perturbation sera déterminé.

Selon les renseignements disponibles, le chemin proposé affecterait des tourbières sur une distance de 4,5 km. Selon la typologie des cartes présentées dans les documents, il est possible de supposer que le promoteur a utilisé les cartes écoforestières du Système d'inventaires écoforestier du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles du 3^e inventaire décennal. Il semblerait également que seuls les dénudés humides (tourbières) aient été considérés comme des milieux humides. Pourtant, d'autres types de milieux humides, comme des tourbières boisées, peuvent être observés dans les peuplements forestiers comme les pessières noires nordiques.

- QC-12 Le promoteur devra considérer les paramètres présentés dans la requête de l'annexe 4 du guide *Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional*, publié sur le site Internet du MDDELCC pour ré-analyser les données cartographiques en extrayant les polygones de tous les types écologiques correspondant à des milieux humides.

Utilisation du territoire

Le régime forestier introduit dans l'Entente concernant une nouvelle relation entre le gouvernement du Québec et les Cris du Québec prévoit la mise en place de sites d'intérêt particulier pour les Cris (1 %) et de sites d'intérêts fauniques (25 %) à l'intérieur des aires de trappe.

- QC-13 Le promoteur indiquera comment il a pris en considération les sites d'intérêts particuliers (1 %) et les sites d'intérêts fauniques (25 %) dans la planification du tracé du chemin. Le cas échéant, le promoteur fera part des commentaires des maîtres de trappe en lien avec l'empiètement de la route sur ces sites.

Dans le document de réponse aux questions du COMEX, en date de septembre 2012, en réponse à la question 7.17, Barrette-Chapais indique qu'un rapport rédigé par un archéologue sera transmis au MDDEP. Or, ce rapport n'a toujours pas été transmis.

QC-14 Le promoteur transmettra le rapport sur le potentiel archéologique à l'Administrateur.

Description du projet

En ce qui concerne la description du projet, les éléments suivants demandés dans la directive n'ont pas été fournis et devront être soumis :

- Travaux de déboisement prévus pour la construction de la route, dont les modes, de déboisement et la disposition du bois;
- La description des travaux permanents ou temporaires en milieu aquatique qui seront exécutés sous la ligne des hautes eaux;
- Les travaux prévus dans des milieux humides;
- Une estimation des superficies d'exploitation et des volumes de matériaux à prélever dans les bancs d'emprunt;
- Les déblais et remblais d'importance en précisant leurs localisations et les volumes;

À la suite de la construction du chemin proposé, le promoteur n'aura d'autre choix que d'utiliser une route existante pour approvisionner son usine.

QC-15 Le promoteur identifiera sur une carte le chemin qu'il utilisera afin de relier son usine au tronçon de chemin qu'il prévoit construire et en présentera les caractéristiques principales.

QC-16 Le long du tronçon existant qu'il utilisera, le promoteur indiquera la présence de camps des maîtres de trappe ou d'aires d'occupation pour la pratique de diverses activités, de chalets de villégiature ou de tout autre droit d'utilisation du territoire qui y sont présents.

Au tableau 8.1 du document de réponses aux questions et commentaires, le promoteur présente une comparaison des coûts de construction et d'entretien du chemin proposé par rapport à l'utilisation de la route provinciale 113. Il ressort de cette analyse qu'il est plus économique pour la compagnie d'aller de l'avant avec la construction du nouveau chemin.

QC-17 Le promoteur présentera une mise à jour des chiffres présentés dans le tableau 8.1 du document de réponses aux questions et commentaires afin de tenir compte des coûts de construction et d'entretien actuels. Par ailleurs, en ce qui concerne le scénario du passage par la route 113, le promoteur indiquera en combien d'années la dépenses pourrait être amortissable.

Description des impacts

À la section 7.10.4 du document de réponses aux questions et commentaires, le promoteur indique que pour l'ensemble des ponceaux qui seront installés, la norme de 20 % d'empiètement dans les cours d'eau prévue au RNI ne peut être respectée. Ceci

serait dû au fait que l'utilisation de ponceaux supérieurs à 3 300 mm est une opération impossible à effectuer dans les conditions de construction d'un chemin forestier pour des camions de 100 tonnes et plus.

QC-18 Le promoteur identifiera les impacts associés au non-respect de la norme de 20 % d'empiètement sur les cours d'eau, dont les conséquences sur l'hydrologie et les habitats aquatiques.

QC-19 Le promoteur précisera en quoi l'utilisation de camions de 100 tonnes et plus constitue la seule option possible pour transporter le bois. Pourquoi l'utilisation de camions de plus petite taille n'est pas envisageable et ainsi pouvoir aménager des ponceaux respectant la norme d'empiètement de 20 % dans les cours d'eau?

La construction du chemin « E-ouest » occasionnera une perte d'habitat pour la faune.

QC-20 Sur la base des renseignements demandés aux points QC-7 et QC-8, le promoteur identifiera les superficies d'habitats préférentiels affectés par le projet.

L'impact de la circulation des camions se fera sentir au-delà du chemin construit et sur une distance pouvant atteindre un peu plus de 50 km à l'est afin d'atteindre l'usine de Barrette-Chapais.

QC-21 Le promoteur devra évaluer l'impact de la circulation non seulement sur le tronçon de chemin à construire mais également sur la portion existante qu'il utilisera afin d'atteindre l'usine Barrette-Chapais. Le promoteur indiquera notamment si une augmentation de la circulation est appréhendée sur la portion existante. Le promoteur évaluera les impacts de son projet sur l'utilisation et l'occupation du territoire par les Cris et les non-autochtones.

Consultations des maîtres de trappe

Le promoteur a mené des consultations auprès des communautés et des maîtres de trappe dont les lots de trappe sont touchés par le tracé du chemin proposé. Les résultats de cette consultation auprès des maîtres de trappe montrent que ces derniers ont fait preuve d'une certaine réticence envers le projet et certains proposent que le promoteur utilise des camions pouvant circuler sur la route provinciale 113.

Il convient de noter par ailleurs que Barrette-Chapais a procédé en 2012 à la conversion de l'ancienne voie ferrée dont il est question dans l'étude d'impact en chemin forestier de classe hors-norme. Ces travaux ont mené à un conflit avec le maître de trappe du lot W-21A et une démarche de conciliation selon les dispositions de l'annexe C-4 de l'Entente concernant une nouvelle relation entre le gouvernement du Québec et les Cris du Québec a été réalisée. Le maître de trappe demandait d'ailleurs qu'aucun autre chemin d'accès ne soit construit dans la section est de son lot de trappe.

À la section 9.2.2 de l'étude d'impact, le promoteur indique comme mesure d'atténuation à son projet qu'il « faut arriver à trouver l'équilibre entre les préoccupations de chacune des parties » (industriels forestiers et utilisateurs du territoire).

QC-22 Le promoteur indiquera comment les commentaires des maîtres de trappe ont été pris en compte dans l'élaboration du tracé et comment il entend mettre en œuvre les deux recommandations contenues au paragraphe 6.4 de son étude d'impact. Il fournira un compte rendu de ses échanges avec les utilisateurs concernés. Par ailleurs, compte tenu des commentaires formulés par les maîtres de trappe et du récent conflit relié à la conversion de l'ancienne voie ferrée en chemin de classe hors-norme, le promoteur indiquera comment ce dernier considère rencontrer l'équilibre entre les préoccupations des parties.

5. Références

ENVIRONNEMENT CANADA, 2011, *Évaluation scientifique aux fins de la désignation de l'habitat essentiel de la population boréale du caribou des bois (Rangifer tarandus caribou) au Canada* : Mise à jour 2011.116 p. et annexes.

ÉQUIPE DE RÉTABLISSEMENT DU CARIBOU FORESTIER DU QUÉBEC (2013). *Plan de rétablissement du caribou forestier (Rangifer tarandus caribou) au Québec — 2013-2023*, produit pour le compte du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec, Faune Québec, 110 p.

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES DU QUÉBEC, 2013. *Rapport du Comité scientifique chargé d'examiner la limite nordique des forêts attribuables*. Secteur des forêts. 148 p. + 6 annexes.

RUDOLPH, T., P. DRAPEAU, M.-H. ST-LAURENT ET L. IMBEAU, 2012. *Situation du caribou forestier (Rangifer tarandus caribou) sur le territoire de la Baie James dans la région Nord-du-Québec*. Rapport scientifique présenté au ministère des Ressources naturelles et de la Faune et au Grand Conseil des Cris (Eeyou Istchee), Montréal, Québec. 77 p.