

# PROLONGEMENT DU CHEMIN L-209 NORD

PAR BARRETTE-CHAPAIS

## RÉSUMÉ DU PROJET ET IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS MANQUANTS

---

### 1. Présentation du projet

Tel qu'il est indiqué dans l'étude d'impact transmise au COMEX le 20 juillet 2009, Barrette-Chapais souhaite construire un chemin forestier hors-norme de 96 km afin d'accéder à la portion nord-ouest de l'unité d'aménagement forestier (UAF) 02665. Cette route permettrait au promoteur d'honorer son engagement auprès du gouvernement selon les contrats d'approvisionnement qui lui ont été octroyés et rendrait accessible un volume de bois d'environ 2,844 Mm<sup>3</sup>, sur une période de 15 ans, soit une valeur estimée à plus de 7,8 M\$. Un chemin existe déjà pour accéder à ce secteur, mais nécessite un détour d'environ 100 km.

Le tracé emprunterait, sur plus de 22 km, le même tracé que l'ancien chemin construit par Hydro-Québec pour la mise en place de la ligne hydroélectrique qui passe par les postes Albanel et Abitibi. Le tracé longe aussi la ligne hydroélectrique sur une distance de 30 km. Le chemin serait conçu pour des camions ayant une charge de plus de 100 tonnes (hors normes) et 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 projet est essentiellement localisé sur des terres de la catégorie III, mais les 13 derniers kilomètres sont situés sur des terres de la catégorie II. Par ailleurs, le projet proposé traverse 7 aires de trappe, situées sur les territoires traditionnels des communautés crie de Waswanipi, Oujé-Bougoumou et de Mistissini. Le territoire de chasse familial qui serait le plus affecté serait celui sous la responsabilité et la supervision du maître de trappe Joseph Neeposh (W10).

Kilométrage du tracé	Lot	Communauté	Distance
du km 0 au km 12,0	O53	Oujé-Bougoumou	12,0 km
du km 12,0 au km 20,7	W22	Waswanipi	8,7 km
du km 20,7 au km 32,6	W12	Waswanipi	11,9 km
du km 32,6 au km 43,9	W10A	Waswanipi	11,3 km
du km 43,9 au km 53,0	O52	Oujé-Bougoumou	9,1 km
du km 53,0 au km 68,8	M47A	Mistissini	15,8 km
du km 68,8 au km 96,8	W10	Waswanipi	28,0 km
<b>Total :</b>			<b>96,8 km</b>

Au total, 3 ponts et 28 ponceaux devraient être installés pour franchir les cours d'eau croisant le chemin. L'un de ces ponts remplacerait un ponceau existant qui est en mauvais état.

Une problématique particulière présentée par le promoteur concerne le contournement du lac Ruth, situé environ à la moitié du chemin. Le chemin existant contourne le lac par l'est, mais la

variante retenue par le promoteur (tracé principal) contourne le lac par l'ouest. Selon les renseignements fournis par ce dernier, le secteur serait propice à la présence de caribou forestier. Le passage du chemin à l'est du lac Ruth (tracé alternatif) occasionnerait donc le fractionnement de l'habitat du caribou forestier et empièterait aussi dans l'aire d'étude du projet de parc national Assinica. En effet, l'étude d'impact insiste sur le fait que la présence du caribou forestier se trouve uniquement à l'est du tracé proposé et essentiellement dans le secteur du lac Ruth, sur une portion de 6 km. Le contournement vers l'ouest du lac Ruth nécessite la construction d'un pont et les maîtres de trappe se sont montrés essentiellement en désaccord avec cette variante prétextant que le cours d'eau traversé constitue un lien hydraulique navigable et que les non-autochtones seraient susceptibles de l'utiliser à des fins de pratique de pêche sportive.

## 2. Principales étapes de la procédure franchies à ce jour

Puisqu'il s'est écoulé un peu plus de 7 ans depuis que le promoteur a déposé un avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), il y a lieu de faire un rappel des principales étapes franchies dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et le milieu social :

- Réception de l'avis de projet au MDDELCC : 17 décembre 2008. Les renseignements préliminaires consistaient en une lettre accompagnée d'une carte du tracé de la route;
- Transmission de l'avis de projet au COMEV : 12 janvier 2009
- Transmission de la recommandation de directive au MDDELCC : 30 mars 2009
- Transmission de la directive au promoteur : 17 avril 2009
- Réception de l'étude d'impact au MDDELCC : 13 juillet 2009
- Transmission de l'étude d'impact au COMEX : 20 juillet 2009
- Transmission de questions et commentaires au MDDELCC : 28 octobre 2009
- Transmission de questions et commentaires au promoteur : 16 novembre 2009
- Réception des réponses aux questions et commentaires au MDDELCC : 23 décembre 2009
- Transmission des réponses au COMEX : 12 janvier 2010
- Réception d'un rapport sur le potentiel archéologique : 16 avril 2010
- Transmission du rapport sur le potentiel archéologique au COMEX : 30 avril 2010
- Tenue d'audiences publiques : 1<sup>er</sup> juin 2010 à Oujé-Bougoumou, 2 juin 2010 à Waswanipi et 3 juin 2010 à Chapais

## 3. Préoccupations soulevées lors des audiences publiques

### Séance du 1<sup>er</sup> juin à Oujé-Bougoumou

Six personnes de la communauté ont fait des interventions. **Sur ces six personnes, une s'est prononcée contre le projet et deux pour sa réalisation.** Les quatre autres intervenants ne se sont pas prononcés ouvertement pour ou contre le projet, mais ont quand même fait part de leurs préoccupations. La principale préoccupation des intervenants (4/6) concerne le désordre occasionné par **l'ouverture du territoire**. Les nouveaux chemins font en sorte de rendre le territoire plus accessible pour la pratique de la chasse et de la pêche, mais aussi pour l'établissement de camp. C'est essentiellement sur ce dernier point que les intervenants sont préoccupés : la construction de camps sur

leur territoire de chasse. Afin qu'il y ait un meilleur encadrement des activités de chasse et de pêche, deux intervenants mentionnent qu'il devrait y avoir davantage d'agents de protection de la faune ou d'assistants à la protection de la faune, idéalement des agents ou assistants membres de la Nation crie, et qu'il s'agisse d'emplois à temps plein et non à temps partiel.

Trois intervenants ont fait part de leurs préoccupations en lien avec les impacts du projet sur la faune. Les traverses de cours d'eau et la proximité du chemin par rapport aux lacs et rivières inquiètent les utilisateurs par leurs **impacts sur les frayères et la qualité de l'eau**. D'ailleurs, un intervenant propose qu'il y ait une bande de protection de 100 m avec les plans d'eau. Un intervenant fait mention de la présence du **caribou forestier** dans le territoire à l'étude et mentionne que le Québec a le devoir d'assurer la protection des espèces en péril. Le caribou n'est pas présent uniquement à l'est du lac Ruth, mais également plus au sud. Il est indiqué aussi que l'impact du projet sur le caribou forestier ne sera pas élevé seulement pendant la phase de construction, mais aussi lors de l'utilisation de la route et les coupes forestières.

Deux intervenants ont fait part d'un élément qui n'était pas présenté dans l'étude d'impact et qui concerne **l'augmentation de la circulation par les camions hors-norme sur le chemin d'accès à Oujé-Bougoumou**. En effet, les camions devront emprunter ce chemin de 19 km pour accéder à la scierie Barrette-Chapais.

Enfin, les autres commentaires faits par les intervenants concernent notamment **l'utilisation des connaissances traditionnelles** pour la mise en place des mesures d'atténuation, mais aussi que les propositions faites par les maîtres de trappe aux compagnies pour éviter des coupes de bois dans certains secteurs soient prises en compte. Un intervenant a fait également part des **retombées économiques** possible pour la communauté et que les entreprises crie devraient être engagées non seulement pour la construction, mais aussi pour l'entretien du chemin.

Il est à noter que lors de cette séance, M. Guy Héту du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) était présent dans l'assistance et a répondu à quelques questions.

#### Séance du 2 juin à Waswanipi

Au cours de cette séance, le promoteur a aussi présenté le projet de construction du chemin forestier E-ouest. Sept personnes de la communauté et une représentante de l'Administration régionale crie ont fait des interventions. **Sur ces huit personnes, six ont fait des commentaires en lien direct avec le chemin L-209 nord**. Les intervenants ont fait part de leurs préoccupations par rapport à la réalisation de ce projet sans toutefois se prononcer ouvertement pour ou contre sa réalisation. Tout comme à Oujé-Bougoumou, **l'ouverture du territoire et l'encadrement de l'accès** ont été soulevés par quatre intervenants. Trois intervenants ont fait part de leurs préoccupations en lien avec la protection de la faune, notamment sur la **protection du caribou forestier** (deux intervenants) mais aussi des **frayères** pouvant être affectées par les traversées de cours d'eau. Un intervenant s'interroge d'ailleurs si une caractérisation des frayères a été faite le long du chemin compte tenu de la présence de trois ponts. Un intervenant précise aussi qu'il observe des traces de caribous forestiers sur son territoire de chasse et se questionne sur la pertinence de construire un nouveau chemin lorsqu'il y en a d'autres

qui peuvent être utilisés pour l'accès à la ressource. Afin de poursuivre ses activités traditionnelles de subsistance, il préférerait que son « territoire de chasse demeure le plus vert possible ». Un intervenant fait un commentaire général sur l'impact du développement et les modifications engendrées sur le territoire qui ont pour effet de changer les habitudes de déplacement de la faune et faisant en sorte que les connaissances traditionnelles ne sont plus applicables.

Enfin, les possibilités de **retombées économiques** ont été soulevées par deux intervenants. Il est question d'opportunités d'emplois pour les Cris, mais il est fait aussi mention par un intervenant qu'il existe un nouveau partenariat dans la communauté en vue d'établir une compagnie qui se spécialiserait dans la construction de chemins forestiers. Des formations ont été offertes, mais les gens ont besoin d'expérience pour être certifiés. Des employés autochtones formés et avec de l'expérience permettrait aux communautés d'être plus autonomes et éviter d'avoir recours à des compagnies externes.

Il est à noter que lors de cette séance, M. Guy Héту du MRNF était présent dans l'assistance et a répondu à quelques questions.

#### Séance du 3 juin à Chapais

La séance tenue à Chapais a soulevé moins d'intérêt que celles de Waswanipi et Oujé-Bougoumou. Une seule intervention est venue de la part du public et il s'agit du maire de Chapais. Les autres interventions sont venues des membres du COMEX. Les préoccupations du maire de Chapais concernaient l'état de la population du caribou forestier dans le secteur du chemin forestier L-209 Nord, les **retombées économiques** associées au projet, dont le potentiel au niveau des **produits forestiers non ligneux**. À propos de ce dernier point, le promoteur indique qu'il en est aux premiers balbutiements et que des inventaires ont débuté. Il pourrait y avoir un potentiel.

Les préoccupations des membres du COMEX concernent la **protection du caribou forestier**, la **navigabilité des cours d'eau** traversés par le chemin, les **bancs d'emprunt** nécessaires à la réalisation du chemin et l'étude sur le **potentiel archéologique**. Il est mentionné au promoteur que bien que les connaissances à propos du caribou forestier présent dans le secteur soient limitées, il est tout de même connu que cette espèce est sensible aux interventions humaines dont la construction de chemins et les activités forestières.

En ce qui concerne les bancs d'emprunt, les membres ont questionné le promoteur à propos de leurs localisations, mais aussi sur la qualité des matériaux présents. Il ressort du questionnement que la localisation des sources de matériel est connue, mais qu'aucun renseignement n'est disponible quant à la qualité du matériel et le volume qui sera prélevé.

À propos de la navigabilité, le promoteur indique que les maîtres de trappe ont été consultés à ce propos et que rien n'est ressorti.

Enfin, à propos de l'étude du potentiel archéologique, le promoteur mentionne que le rapport effectué par David Denton de l'Administration régionale crie indique qu'il n'y aurait pas de sites qui datent de plus de 100 ans dans l'aire d'étude immédiate.

#### 4. Analyse et enjeux

La protection du caribou forestier, l'ouverture du territoire, la préservation du mode de vie traditionnel Cri et la planification régionale en vue de créer de nouvelles aires protégées constituent les enjeux majeurs pour ce projet. L'aire d'étude pour le projet de la route L-209 nord se trouve au centre de l'aire de répartition de la harde Assinica, soit la harde la plus menacée par le développement dans le territoire couvert par la Paix des braves. À cet effet, l'importance qu'accorde le promoteur au secteur du lac Ruth n'est toutefois aucunement justifiée et présente une sous-évaluation majeure de la présence du caribou forestier dans l'aire d'étude. L'impact de la route proposée dépasse donc la bordure du lac Ruth, un lac de moins de 5 km de longueur. Le secteur le plus sensible correspondrait à la partie du tracé située entre son début à la rivière Chibougamau et la bifurcation vers le nord-ouest une fois dans l'aire de trappe W10, c'est-à-dire sur près de 70 km.

À l'heure actuelle, le suivi télémétrique de la harde Assinica permet d'observer un évitement approximatif de 1,5 km de part et d'autre de la ligne électrique. L'intensification du dérangement le long de cette ligne sur une distance de près de 100 km serait susceptible d'accroître cette zone d'évitement. Le risque de créer une barrière artificielle à l'échelle du paysage existe. Dans leur rapport, Rudolph et al (2012), prévoient que les projets du chemin L-209 et du prolongement de la route 167 réduiront de beaucoup la connectivité fonctionnelle du paysage et, de ce fait, la résilience des populations, en plus de promouvoir des conditions qui favorisent le déclin des populations. De plus, le déplacement des individus vers des habitats de remplacement, dont l'intérieur du projet de parc national Assinica, n'est pas un gage de succès dans la survie de ces individus si la qualité de l'habitat n'est pas adéquat. En effet, lorsque cette espèce est déplacée d'un habitat de qualité vers un habitat de qualité inférieure, il est documenté que son taux de survie est réduit.

Les études qui démontrent l'évitement des réseaux routier n'ont pas été citées par le promoteur pour chiffrer l'ampleur de la perte d'habitat qui résulterait du projet. La majorité des études sur le caribou forestier identifie la perte et la fragmentation de l'habitat, notamment dues à l'exploitation forestière, comme la principale cause du déclin des populations de caribou. Le plan de rétablissement du caribou forestier 2013-2023 produit par l'Équipe de rétablissement du caribou forestier au Québec indique que les perturbations de l'habitat, qu'elles soient d'origine naturelles ou anthropique occasionnent notamment :

- Une augmentation du taux de déplacement du caribou;
- Une augmentation de pertes d'énergies durant des moments critique de leur cycle annuelle (mise bas, post mise bas, hiver)
- Une expansion de la taille des domaines vitaux individuels;
- Une diminution de la fidélité au site de mise bas et aux domaines vitaux saisonniers et annuels;
- Des effets de bordure menant à une réorganisation spatiale des caribous, caractérisée par une plus forte probabilité d'individus à environ 4,5 km des coupes forestières;
- Une augmentation de la probabilité de rencontres avec des prédateurs;
- Une augmentation du taux de mortalité;

- Un évitement de portions d'habitat pourtant favorables.

En 2011, Environnement Canada a établi un lien entre la probabilité d'autosuffisance des populations de caribous et le taux de perturbation de l'habitat. Pour une probabilité d'autosuffisance de 0,5 (seuil entre l'autosuffisance et la disparition d'une harde), le pourcentage de perturbation de l'habitat équivaut à environ 40 %. En somme, plus le pourcentage de perturbation est faible, plus la valeur d'autosuffisance des populations est grande. En vue de maintenir et de rétablir les hardes de caribou forestier, l'Équipe de rétablissement vise à ce que la probabilité d'autosuffisance des hardes soit de 0,6, ou plus ce qui correspond à un taux de perturbation de l'habitat de 35 % maximum (Équipe de rétablissement, 2013).

Reconnaissant le défi d'aménagement durable des forêts, le MFFP a d'ailleurs annoncé le 5 avril 2016 son plan d'action pour l'aménagement de l'habitat du caribou forestier.

L'accès et le désordre occasionné par l'ouverture du territoire est une préoccupation qui a été soulevée à maintes reprises lors de consultation effectuées par le promoteur mais aussi lors des consultations publiques tenues à Waswanipi et à Oujé-Bougoumou. Bien que la construction de nouveaux chemins puisse faciliter l'accès aux aires de trappe par les maîtres de trappe, ces derniers peuvent plus difficilement surveiller l'accès à leur territoire ce qui, selon eux, peut amener un plus grand désordre dans l'utilisation du territoire. Par ailleurs, dans un objectif de protection du territoire, le Gouvernement de la nation crie et la communauté de Waswanipi ont fait part en 2013 au gouvernement du Québec de leur intérêt à ce qu'une portion importante du bassin versant de la rivière Broadback soit protégée. Bien qu'une aire protégée ait été désignée dans l'entente visant à résoudre le différend Baril-Moses du 13 juillet 2015, cette dernière prévoit également la poursuite des discussions quant aux options en matière de protection dans ce territoire.

Enfin, bien que le chemin serait construit au nord-ouest d'Oujé-Bougoumou à partir de la rive nord de la rivière Chibougamau, il n'en demeure pas moins que l'objectif du chemin est de permettre l'approvisionnement de la scierie Barrette-Chapais. Ainsi, l'impact de la circulation des camions hors-norme ne se fera pas sentir uniquement sur le chemin construit, mais également entre l'extrémité sud du chemin et l'usine de Barrette-Chapais. Comme l'ont fait remarquer deux intervenants lors des audiences publiques à Oujé-Bougoumou, il serait possible de constater une augmentation de la circulation de camions hors-norme entre Oujé-Bougoumou et la route provinciale 113. De l'extrémité sud-ouest du projet jusqu'à Oujé-Bougoumou le trajet ferait environ 42 km, donc environ 60 km pour arriver à la scierie.

## **5. Identification des éléments manquants**

À l'heure actuelle, il est impossible de statuer sur l'acceptabilité environnementale et sociale du projet. Bien que des audiences publiques aient eu lieu à propos de ce projet, plusieurs éléments prévus dans la directive demeurent manquants. De plus, certains éléments doivent être actualisés.

### ***Justification du projet et identification des variantes***

Le promoteur indique vouloir réaliser le projet afin d'accéder à la portion nord-ouest de l'unité d'aménagement forestier 02665, rendant ainsi accessible un volume de bois.

- QC 1 Le promoteur indique à la page 13 de l'étude d'impact que 2,844 Mm<sup>3</sup> de bois seront accessibles grâce à ce nouveau chemin. Est-ce que ce chiffre est toujours valable? Considère-t-on dans cette évaluation ce qui est accessible par le chemin existant? Le promoteur fournira une comparaison du volume accessible considérant le chemin existant et proposé.
- QC 2 Le promoteur fournira une carte localisant les aires de coupes attribuées pour la période 2013-2018 dans les unités d'aménagement 02665 et 02663 puisque le chemin proposé traverse également cette unité. Des modifications au tracé doivent-elles être apportées afin d'accéder aux aires de coupes attribuées?
- QC 3 Le cas échéant, le promoteur identifiera les autres bénéficiaires pouvant s'approvisionner dans les aires de coupe identifiées et qui utiliseront le chemin proposé.

En 2013, le MRNF a mis en place une approche de précaution visant à contribuer au rétablissement du caribou forestier et interdisant les activités forestières sur certaines portions de territoire. De plus, lors de l'annonce du Plan d'action pour l'aménagement de l'habitat du caribou forestier le 5 avril 2016, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) indiquait que des gestes concrets étaient posés dès maintenant, dont une planification forestière adaptée pour constituer un vaste espace pour le caribou sur le territoire englobant l'aire protégée de la Vallée de la Broadback.

- QC 4 Le promoteur indiquera comment ces mesures affectent le volume de bois disponible et si la valeur économique du volume résiduel justifie toujours le projet de route proposé.

Le promoteur indique à la section 5.2 de l'étude d'impact que le chemin sera utilisé entre 6 et 8 semaines annuellement.

- QC 5 Le promoteur identifiera les principaux utilisateurs du chemin actuel et son niveau de fréquentation. De plus, il indiquera si son projet pourrait être structurant pour le développement dans cette partie du territoire et dans quelle mesure celui-ci tient compte du projet de Parc national Assinica ou autres utilisateurs potentiels (ex: pourvoyeurs, minières, villégiature). Dans la mesure où ce projet de route forestière devrait être utilisé par plusieurs intervenants, il traitera des partenariats possibles, du trafic routier anticipé, des types de véhicules et de la fréquence des déplacements anticipés et justifiera, le cas échéant, le tracé de la route retenu en fonction des besoins des différents intervenants.
- QC 6 Le promoteur indiquera en quoi l'élaboration du projet est conciliable avec le Plan régional de l'utilisation des terres et des ressources pour les Terres de la

catégorie II et le Plan régional de développement intégré des ressources naturelles et du territoire réalisés respectivement par le Gouvernement de la nation crie et le Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James. Pour ce faire il consultera ces organisations et produira un compte-rendu de ces consultations.

Au cours de sa démarche de planification, le promoteur a évalué quelques scénarios possibles basés sur l'utilisation de camions de type hors-norme pour le transport du bois. Par ailleurs, on note sur la carte 4.2 de l'étude d'impact l'existence d'un chemin entre le pont de la rivière Chibougamau et le chemin longeant la ligne hydroélectrique.

QC 7 Le promoteur devra présenter une cartographie à jour du réseau actuel de chemins forestiers dans l'aire d'étude et indiquer en quoi l'utilisation du chemin existant qui longe la ligne hydroélectrique ne peut constituer une variante permettant d'accéder aux aires de coupe.

QC 8 Le promoteur indiquera en quoi l'utilisation de camions de plus petite taille pouvant circuler sur le chemin existant n'est pas une solution possible. Il traitera notamment des conséquences sur l'utilisation du chemin (fréquentation annuelle et nombre de véhicules nécessaires au transport du bois).

QC 9 La carte 4.1 de l'étude d'impact présente le tracé du chemin de passage par le nord. Le tracé n'indique toutefois pas le chemin utilisé pour rejoindre l'usine Barrette-Chapais. Le promoteur modifiera la carte 4.1 de l'étude d'impact en ce sens afin d'identifier le trajet qu'emprunterait les camions pour rejoindre l'extrémité nord-ouest de l'unité d'aménagement 02665 tout en précisant les distances parcourues.

QC 10 En quoi, sur le plan environnemental, l'ajout d'un chemin entre le pont de la rivière Chibougamau et la ligne de transport hydroélectrique est-il bénéfique? Pourquoi le chemin existant ne pouvait-il pas être utilisé?

Il est indiqué à la section 5.1 de l'étude d'impact, que le choix du tracé s'est basé sur des critères économiques, techniques, sociaux et environnementaux, mais que ces critères n'ont pas tous la même importance.

QC 11 Le promoteur précisera le poids relatif des critères ayant servis à la détermination du tracé et la justification du poids accordé à chaque critère.

### ***Description du projet***

Le projet présenté par Barrette-Chapais débute au pont de la rivière Chibougamau et utilisera en partie un chemin existant longeant la ligne hydroélectrique. Le long du chemin existant, des portions seraient réaménagées afin de convenir à une utilisation de camions hors-norme et de nouveaux tronçons seraient construits. De plus, pour des questions de sécurité, le promoteur a indiqué dans ses réponses aux questions complémentaires du COMEX (Décembre 2009) que la circulation des camions hors-



norme doit se faire à une distance minimale de 10 m des haubans soutenant les pylônes électriques d'Hydro-Québec, amenant ainsi l'aménagement de nouveaux tronçons. Qu'il s'agisse de réfection ou de construction de nouveaux tronçons, les coûts devraient être différents, de même que le déboisement qui serait effectué.

QC 12 Le promoteur identifiera sur une carte les sections à construire (nouveau chemin) et les sections existantes de chemin qui seront élargies. Par ailleurs, il indiquera ce qu'il adviendra des portions de chemins qui ne seront pas converties en classe hors norme ?

QC 13 Est-ce que d'autres discussions ont eu lieu avec Hydro-Québec quant aux modifications apportées à la route ? Le cas échéant, le promoteur fera part des résultats de cette discussion.

QC 14 Le promoteur réévaluera les coûts de construction du chemin pour l'actualiser ainsi que les coûts de transport et les revenus anticipés issus des droits de coupe. L'évaluation présentée au tableau 5.3 de l'étude d'impact indique un coût de construction de 120 000 \$ du kilomètre. Ce coût constitue-t-il une moyenne entre la construction et la réfection de ce qui est existant ?

QC 15 À la section 5.2 de l'étude d'impact, le promoteur évalue à 300 m<sup>3</sup> au kilomètre le bois qui sera retiré de l'emprise pour un total de 11 317 m<sup>3</sup>. Le promoteur précisera la méthode de calcul pour arriver à ce total et indiquera ce qu'il adviendra du bois coupé dans l'emprise du chemin.

Pour assurer l'approvisionnement de son usine, le promoteur devra nécessairement utiliser des chemins existants, ce qui aurait une incidence au niveau de la circulation près d'Oujé-Bougoumou.

QC 16 Le promoteur précisera comment le projet se connecte au réseau de chemins existants pour approvisionner l'usine Barrette-Chapais. Il indiquera également l'itinéraire que les camions devraient emprunter de même que l'état des chemins afin de déterminer si ces derniers peuvent supporter la circulation de camions hors-normes.

QC 17 Le promoteur indiquera si le prolongement du chemin forestier L-209 Nord amènera une augmentation de la circulation des camions hors-norme entre Oujé-Bougoumou et la route provinciale 113 et chiffrera cette augmentation le cas échéant.

Le prolongement de la route L-209 Nord nécessitera la mise en place de 28 ponceaux et de trois ponts. L'un de ces ponts sera aménagé afin de remplacer des ponceaux existants à la traverse 2009-06. Cette traverse de cours d'eau étant désuète, son remplacement par un pont aura un effet bénéfique sur l'hydrologie du cours d'eau puisque l'empiètement dans le cours d'eau sera réduit.

QC 18 Le promoteur précisera les travaux nécessaires de démantèlement du ponceau à la traverse 2009-06.

Afin de construire le chemin, le promoteur aura besoin de matériel granulaire. À cette fin, il identifie aux cartes 7.2 Sud et 7.2 Nord du document de réponses aux questions complémentaires les endroits où Barrette-Chapais désire prélever le gravier nécessaire aux travaux. Ce sont 13 bancs d'emprunt qui ont été identifiés et les dépôts totalisent une superficie de 410 ha. Cependant, lors des audiences publiques de juin 2010, le promoteur n'était pas en mesure d'identifier la quantité de matériel nécessaires à la réalisation des travaux et les superficies exploitées.

QC 19 À la section 8.2 du document de réponses aux questions complémentaires, le promoteur mentionne qu'aucun sondage de terrain n'a été effectué pour valider la quantité et la qualité du matériel. Le promoteur indiquera si des sondages ont été réalisés depuis. Le cas échéant, le promoteur apportera les modifications aux cartes localisant les bancs d'emprunt qui seront exploités, les superficies affectées et les volumes de matériaux qui seront prélevés.

QC 20 Le promoteur répond partiellement à la question 21 dans son document de réponses aux questions complémentaires en n'identifiant seulement les bancs d'emprunt qu'il utilisera pendant la construction. Qu'en est-il pour l'entretien du chemin? D'autres sources seront-elles nécessaires? En existe-t-il ?

QC 21 À la section 7.2 du document de réponses aux questions complémentaires, le promoteur indique que le banc d'emprunt #1 pourrait être dans les limites du futur parc national Assinica. Cependant à la lecture de la carte 7.2 sud, il est possible de constater que le banc d'emprunt #6 serait également à l'intérieur des limites du futur parc. Le promoteur a-t-il l'intention d'exploiter ces bancs d'emprunt même s'ils sont toujours à l'intérieur du territoire à l'étude du projet de parc?

Il est indiqué à la section 13 du document de réponses aux questions complémentaires qu'une entente entre Barrette-Chapais et Chantiers Chibougamau est intervenue afin de loger les travailleurs pour la construction dans les installations de Chantier Chibougamau à la rivière Broadback.

QC 22 Le promoteur localisera ce campement sur une carte et indiquera si cette entente est toujours valide. Dans la négative, le promoteur répondra aux questions 23 à 26 du document de questions et commentaires qui lui a été transmis le 16 novembre 2009.

QC 23 Le promoteur devra préciser les étapes prévues de construction du chemin détaillé à l'aide d'un calendrier de construction.

### ***Description du milieu biophysique***

Afin de bien cerner les impacts d'un projet, une section importante d'une étude d'impact est la description du milieu biophysique. 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. La directive transmise au

promoteur le 17 avril 2009 était d'ailleurs 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 et de consultations qui répondent aux normes usuelles sur les plans qualitatifs et quantitatifs ».

Le promoteur n'a effectué aucun relevé de terrain dans le cadre de son étude d'impact. Par conséquent, toute l'information et l'évaluation des impacts reposent sur des données existantes, qui s'avèrent fort limitées par ailleurs. Pour un projet de cette envergure, l'étude d'impact doit reposer sur des relevés de terrain prélevés en fonction du projet et non pas sur un simple inventaire de données existantes. Ceci est particulièrement pertinent pour des secteurs comme les traversées de cours d'eau. Accepter une telle approche serait inacceptable et discriminatoire envers d'autres promoteurs qui investissent temps et argent dans l'évaluation des impacts de leurs projets.

Le promoteur a tiré des conclusions hâtives en affirmant l'absence d'espèces menacées ou vulnérables dans l'aire d'étude. En effet, 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 n'a pas tenu 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 ». De plus, la référence à l'étude de Gauthier, 2004 pour indiquer l'absence d'EMV dans l'aire d'étude est utilisée à mauvais escient, car l'objectif de cette étude n'était pas de dresser un inventaire exhaustif de la flore présente dans le territoire d'intérêt pour le parc, mais plutôt « de fournir un premier aperçu de la végétation actuelle du territoire du projet de parc Assinica » (Gauthier, 2004). L'absence de référence aux EMV dans le rapport de Gauthier 2004, ne signifie pas pour autant l'absence d'EMV dans l'aire d'étude. L'interprétation qu'en a fait le promoteur ne peut être prise en compte.

Enfin, le promoteur ne fait aucune mention de l'utilisation du territoire par les Cris et de leurs connaissances locales et traditionnelles de la faune et de la flore, bien que ces éléments fussent indiqués dans la directive. Il s'agit d'un manque significatif où le promoteur ignore à quel point les Cris occupent, utilisent et connaissent le territoire. Une série d'entrevues réalisées par l'Administration régionale crie en 2006 détaille les éléments d'intérêts fauniques et d'utilisations du territoire susceptible d'interagir avec le projet.

QC 24 Sur la base de cartes de répartition des espèces fauniques, le promoteur dressera la liste des espèces susceptibles d'utiliser l'aire d'étude en fonction des habitats préférentiels présents. Cette liste pourra être précisée à l'aide des connaissances traditionnelles des maîtres de trappe et utilisateurs du territoire pour confirmer leur présence. Le cas échéant, le promoteur indiquera la nature et la provenance des références traditionnelles consultées.

QC 25 Dans sa caractérisation des espèces fauniques, le promoteur portera une attention particulière aux espèces fauniques d'intérêt pour les Cris, leurs

habitats et leur distribution dans l'aire d'étude. Cette caractérisation devra aussi indiquer comment les connaissances traditionnelles des Cris ont été prises en compte. Le promoteur produira un compte-rendu des rencontres et des références qui auront servi à réaliser cette caractérisation.

- QC 26 En ce qui concerne les espèces fauniques et floristiques rares ou menacées, ou susceptibles d'être désignées ainsi, 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.
- QC 27 Au tableau 7.5 de l'étude d'impact il est fait mention de la présence d'une orchidée et d'une bryophyte susceptible d'être menacée ou vulnérable identifiées respectivement dans les limites du projet de parc national Assinica et dans la réserve faunique Assinica. Puisque ces espèces préfèrent les tourbières, comment le promoteur est-il en mesure d'affirmer que ces espèces sont absentes de l'aire d'étude immédiate alors que cette aire d'étude est composée à 20 % de tourbières et qu'aucun inventaire de végétation n'a été effectué ?
- QC 28 À la section 8.3 du document de réponses aux questions complémentaires, le promoteur fournit une carte du couvert végétal, mais le contenu de la carte est illisible et aucune référence n'est faite pour décrire les codes associés au type de couvert végétal. Le promoteur reprendra donc cette carte.

Les renseignements disponibles indiquent que le chemin proposé affecterait des tourbières. 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<sup>e</sup> 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 observées dans les peuplements forestiers comme les pessières noires nordiques.

- QC 29 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 à la fois pour l'aire d'étude globale que l'aire d'étude immédiate.

Outre une liste d'espèces de poissons potentiellement présentes dans la région, le promoteur n'a réalisé aucune caractérisation des cours d'eau pour y déterminer la présence de frayères ou identifier les espèces présentes. Toutefois, dans le cadre des consultations réalisées auprès des maîtres de trappe, il est indiqué que trois frayères seraient affectées par le projet, dont le site de traversée 2009-26.

- QC 30 Il est indiqué à la section 10.4 du document de réponses aux questions complémentaires que les espèces et les emplacements devront être validés. Ces validations ont-elles été effectuées? Le cas échéant, le promoteur indiquera les

espèces présentes, la description de leur habitat, de même que la distance des frayères par rapport aux structures de traversées de cours d'eau.

### Caribou forestier

Le chemin forestier L-209 traverse le territoire utilisé par la harde de caribou forestier Assinica. Tel qu'indiqué plus haut, l'impact de la route proposée dépasse largement la bordure du lac Ruth et il y a lieu pour le promoteur de fournir un état de situation plus juste et actualisé quant à l'utilisation que cette espèce fait du territoire, mais également comment le développement du territoire a pu jusqu'à maintenant modifier son utilisation.

Le Plan de rétablissement 2013-2023 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. Le caribou forestier démontre aussi une fidélité pour l'utilisation de certaines portions de territoire et où les individus vont se concentrer à certains moments de l'année, comme lors du rut, des rassemblements d'hiver ou de la mise bas. Il s'agit d'habitats importants pour la survie des individus et où des perturbations dans ces habitats peuvent amener à un déplacement vers des habitats de moindre qualité.

- QC 31 Sur la base des données les plus récentes du MFFP, le promoteur fournira 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. Ces cartes présenteront également les chemins forestiers existants.
- QC 32 À l'aide des données de suivi télémétrique du MFFP ou à partir de la plus récente littérature existante, le promoteur délimitera dans son aire d'étude globale les aires d'utilisation intensive du caribou forestier.
- QC 33 À l'aide des données de suivi télémétrique du MFFP, le promoteur analysera le comportement migratoire des individus en lien avec la présence du chemin existant et de la ligne électrique. Dans son analyse, le promoteur tiendra compte de l'utilisation actuelle du chemin (fréquence et type de véhicules).
- QC 34 Le promoteur indique à la section 9.2.1 de l'étude d'impact qu'il serait possible de croire qu'il y aurait une migration de la population de caribou forestier vers les massifs forestiers surannés situés à l'intérieur des limites du parc national Assinica. Puisque la Réserve de parc national Assinica a été établie en 2011 et qu'aucune activité forestière et minière ne s'y déroule depuis, le promoteur analysera les données de suivi télémétrique les plus récentes afin de vérifier si des modifications au niveau du patron de déplacement ont été remarquées et si ce territoire est davantage utilisé par le caribou forestier.

Les suivis télémétriques peuvent donner un aperçu de l'utilisation du territoire faite par le caribou forestier, mais qui peut être sous-estimé par rapport à la réalité puisqu'un

nombre restreint d'individus est suivi. 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. Ce modèle, bien que théorique, constitue tout de même un outil permettant de compléter l'information relativement à l'occupation du territoire par le caribou forestier.

QC 35 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.

QC 36 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 afin de valider les données à utiliser pour calculer le taux de perturbation mais aussi pour définir l'échelle auquel le taux de perturbation sera déterminé.

#### ***Occupation du territoire et consultation du milieu***

Depuis le dépôt de l'étude d'impact et des réponses aux questions, l'occupation du territoire, dont les limites du projet de parc national Assinica, pourraient avoir évolué. De plus, le MFFP a mis en place une approche de précaution visant à restreindre les activités forestières dans certaines portions de territoire en vue de contribuer au rétablissement du caribou forestier.

QC 37 Le promoteur fournira une cartographie détaillée et actualisée de l'utilisation du territoire et qui présentera, sans être limitatif, les camps (autochtones, de travailleurs), les claims miniers actifs, les aires de coupes forestières et les baux de villégiatures. De plus, le promoteur identifiera les dernières limites du projet de parc national Assinica, soit le territoire à l'étude et le territoire inscrit au registre des aires protégées.

QC 38 Le promoteur fournira les limites de l'approche de précaution mise en place par le MFFP et indiquera si le projet de route entre en conflit avec cette dernière.

QC 39 Le promoteur fournira une carte identifiant toute autre aire protégée présente dans son aire d'étude globale.

Le Gouvernement de la nation crie et la communauté de Waswanipi ont entrepris des démarches auprès du gouvernement du Québec en vue de créer une aire protégée dans le bassin versant de la rivière Broadback. À cette fin, les Cris ont identifié un territoire

d'intérêt, le *Waswanipi Mishagamish* de même que le *Plan de conservation du bassin versant Broadback*<sup>1</sup>.

QC 40 Le promoteur fournira une carte localisant la proposition d'aire protégée *Waswanipi Mishagamish* et le *Plan de conservation du bassin versant Broaback* et indiquera si le projet de prolongement de la route L-209 Nord pénètre à l'intérieur de ces territoires d'intérêt.

Le promoteur a fait part des consultations qu'il a entreprises auprès des communautés dans le cadre de la planification de son projet, mais certains éléments méritent d'être précisés ou actualisés.

QC 41 En ce qui concerne la navigabilité des cours d'eau affectés par le projet, le promoteur précisera la façon dont la consultation a été effectuée et le contexte dans lequel elle s'est déroulée. Le promoteur fournira les compte rendu de ces consultations.

QC 42 Le cas échéant, le promoteur fera état des consultations qu'il a tenu à propos de son projet depuis les audiences publiques qui ont eu lieu en juin 2010 (Date de consultation, participants présents, compte-rendu des discussions, etc.). Il fera référence non seulement aux consultations qu'il a mené auprès des maîtres de trappe et des utilisateurs du territoire, mais aussi auprès des Conseils de bande.

QC 43 Dans le cadre des consultations qu'il a effectué, le promoteur indiquera, le cas échéant, les engagements qu'il aurait pris à propos de la proposition d'aire protégée *Waswanipi Mishagamish* ou le *Plan de conservation du bassin versant Broadback*.

QC 44 Le promoteur décrit à la section 7.8.3 de l'étude d'impact les activités de chasse, de pêche et de piégeage, mais de façon sommes toutes générale. À l'aide de renseignements fournis par les maîtres de trappe, le promoteur décrira les activités que ces derniers pratiquent à l'intérieur de leur aire de trappe (localisation de camps, espèces récoltées, période de pratique d'activités...).

### ***Identification et évaluation des impacts***

Compte tenu de la description incomplète du milieu biophysique que le promoteur a présentée dans l'étude d'impact, l'évaluation des impacts de son projet doit être bonifiée. De plus, le promoteur doit déterminer les seuils d'irréversibilité pour tout impact qu'il aura identifié.

QC 45 Sur la base des habitats potentiels qu'il identifiera au point QC 24 pour l'aire d'étude immédiate, le promoteur fera état des pertes d'habitats fauniques à la suite de la construction du chemin.

---

<sup>1</sup> <http://www.gcc.ca/pdf/Plan-de-conservation-du-bassin-versant-Broadback-French-Version.pdf>

QC 46 Sur la base des habitats potentiels qu'il identifiera au point QC 26 pour l'aire d'étude immédiate, le promoteur fera état des pertes d'habitats pour les espèces fauniques et floristiques rares ou menacées ou susceptibles d'être ainsi désignées à la suite de la construction du chemin.

QC 47 En ce qui concerne les espèces d'intérêt pour les Cris, le promoteur précisera non seulement les impacts qui se feront sentir sur ces dernières, mais également sur l'utilisation que les Cris en font.

Bien qu'il soit indiqué que près de 20 % de l'aire d'étude immédiate soit composé de tourbières, aucun renseignement n'est présenté quant à la distance et la superficie de milieux humides affectés par le projet.

QC 48 Le promoteur indiquera, pour chaque milieu humide touché par le projet la superficie et le type de milieu humide détruit pour l'implantation de la route. Par ailleurs, il serait prudent d'appliquer une zone tampon de 30 m de part et d'autre du chemin pour effectuer le calcul de la superficie. En effet, en plus de la perte directe de tourbière sous l'infrastructure, il est reconnu que des perturbations dans une tourbière peuvent avoir des impacts hydrologiques indirects sur une distance de 30 m.

Selon Garneau et van Bellen (2016), la masse de carbone accumulée dans les tourbières est neuf fois plus élevée que celle qu'on trouve dans les sols des forêts. Cette étude démontre l'importance des tourbières pour la séquestration du carbone et l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre. Le changement d'utilisation du sol, s'il n'est pas planifié judicieusement, pourrait entraîner un relâchement de ce carbone vers l'atmosphère.

QC 49 À partir de l'étude de Garneau et van Bellen (2016), le promoteur évaluera la quantité de carbone actuellement stockée dans les tourbières identifiées au point QC 48 et indiquera ce que ce stock représente en terme d'émission annuelle en équivalent de CO<sub>2</sub>. Le promoteur devra préciser le volume de carbone stocké qui sera affecté par le projet et le cas échéant, il devra proposer des méthodes de gestion de la tourbe pour éviter ou minimiser la perte du carbone stocké dans ces sols.

Les consultations auprès de maîtres de trappe ont permis de mettre en évidence l'existence de frayères dans l'aire d'étude immédiate. Cependant, le promoteur ne fait aucune relation entre ces dernières et les endroits où il effectuera des travaux en eau.

QC 50 Le promoteur indiquera quelles structures affecteront les espèces de poissons présentes, leur habitat et les frayères et évaluera les effets sur ces dernières.

Au tableau 11.1 du document de réponses aux questions complémentaires, il est indiqué que la traversée 2009-26 occasionnera un rétrécissement de plus de 20 % du cours d'eau. Une frayère a été identifiée à cet endroit par un maître de trappe.



QC 51 Le promoteur décrira l'effet du rétrécissement du cours d'eau sur la frayère, l'espèce présente et son habitat.

Dans le document de réponses aux questions complémentaires, le promoteur n'a répondu que partiellement à la question 1. Il a omis de présenter les retombées économiques attendues (directes et indirectes) de son projet en faisant ressortir, dans la mesure du possible, celles dont bénéficieront les communautés criées et les communautés non-autochtones de la région.

QC 52 Le promoteur complètera sa réponse et mettra à jour les informations présentées en réponse à la question 1 du COMEX de décembre 2009.

QC 53 Puisque le promoteur entend utiliser des camions hors-norme pour le transport du bois, ce qui pourrait entraîner une réduction du nombre de véhicules par rapport à l'utilisation de camions standards, il indiquera si des conséquences sont à prévoir quant au nombre d'emplois liés au transport du bois et sur l'économie régionale.

#### Impacts sur le caribou forestier

L'évaluation des impacts faite par le promoteur sur le caribou forestier est largement sous-estimée, considérant que l'espèce ne fréquente pas uniquement les 6 km autour du lac Ruth.

QC 54 En fonction des éléments qu'il apportera au point QC 33, le promoteur indiquera comment l'élargissement du chemin et la fréquentation supplémentaire qui s'en suivra sont susceptibles d'accentuer cet impact sur le comportement migratoire du caribou forestier.

QC 55 Le promoteur indiquera si le chemin proposé traverse des aires d'utilisation intensive qu'il délimitera au point QC 32. Dans son analyse, le promoteur indiquera si le chemin est susceptible de créer une barrière empêchant ou limitant les déplacements entre les aires d'utilisation intensive (impact sur la connectivité des aires d'utilisation intensive) ou dans un contexte plus global, de compromettre les échanges entre les hardes Assinica et Nottaway.

QC 56 L'aménagement de chemin occasionne un comportement d'évitement chez le caribou forestier non seulement lors de la construction, mais aussi lors de son utilisation. Le promoteur indiquera comment la probabilité d'occurrence relative, tel que demandé au point QC 35 sera modifiée à la suite de la construction du chemin forestier L-209 Nord.

QC 57 À l'échelle qui aura été déterminée dans les renseignements demandés au point QC 36, le promoteur comparera le taux de perturbation avant et après la réalisation du projet et indiquera si les changements sont significatifs quant au pourcentage d'autosuffisance du caribou forestier dans la région à l'étude. Le promoteur inclura dans le calcul du taux de perturbation après la réalisation du projet le chemin projeté, les bancs d'emprunt projetés et la superficie des aires de coupe prévues au plan 2013-2018.

QC 58 Afin de quantifier la perte d'habitat pour le caribou forestier reliée à la construction du chemin, le promoteur tiendra compte de la perte fonctionnelle d'habitat. Ainsi, le promoteur évaluera cette perte sur une distance de 4,5 km de part et d'autre du chemin proposé.

### ***Mesures d'atténuation***

Afin de réduire ses impacts sur l'environnement et le milieu social, le promoteur présente différentes mesures d'atténuation, mais certaines précisions sont nécessaires quant à l'application de ces mesures.

QC 59 Le promoteur indiquera les mesures qu'il mettra en place en vue d'atténuer les impacts de son projet, lors de sa construction et de son utilisation, sur les espèces fauniques d'intérêt pour les Cris qu'il aura identifié au point QC 47.

QC 60 À propos de la mesure d'atténuation présentée à la section 9.2.1.1 de l'étude d'impact, le promoteur indiquera où il en est rendu dans sa réflexion sur la possibilité de transporter le bois en automne ou en hiver, et ce, à la lumière de sa réponse à la question 5 du COMEX en décembre 2009. Par ailleurs, le promoteur indiquera la source des renseignements ayant servi à identifier cette mesure et en quoi les opérations en hiver seront bénéfiques pour les femelles gestantes.

QC 61 À la lumière de la nouvelle évaluation des impacts que le promoteur aura effectué sur le caribou forestier, le promoteur identifiera de nouvelles mesures d'atténuations. Une attention particulière devra être portée aux mesures pouvant prévenir le déplacement des individus lors des travaux de construction dans les aires importantes d'utilisation situées à proximité du tracé pendant les périodes critiques de l'année (par exemple, fin d'hiver/début printemps ou mise bas/post-mise bas)

QC 62 La section 9.2.4 de l'étude d'impact traite des tourbières et des milieux humides. Cependant, l'omniprésence de tourbières dans la région n'est pas une raison pour qu'il y ait absence de mesures d'atténuation pour réduire l'impact sur les milieux humides. Compte tenu de leur rôle important dans la séquestration du carbone, le promoteur indiquera comment il compte prendre en compte la séquence éviter-minimiser-compenser dans la réalisation de son projet.

QC 63 À la section 9.2.6 de l'étude d'impact, le promoteur s'engage à mettre en place des barrières de sédimentation dans les canaux de drainage. Il précisera comment il compte suivre l'efficacité de cette mesure dans le temps.

QC 64 Comme il est indiqué à la section 11.3 du document de réponses aux questions complémentaires, le démantèlement des ponceaux à la traversée 2009-06 provoquera une augmentation des matières en suspension dans le cours d'eau. Le promoteur indiquera les mesures d'atténuation qu'il entend mettre en place pour réduire cet impact à l'aval des travaux.

- QC 65 Le promoteur fait mention à la section 9.2.7 de l'étude d'impact, que l'accès aux terres de catégorie II de la nation crie est une préoccupation importante. Toutefois, le promoteur invoque son obligation de récolte dans le territoire pour justifier l'absence de mesure d'atténuation pour cet impact. Cependant, lors d'une rencontre tenue le 15 janvier 2009 avec les maîtres de trappe W-10, W-10A, W-12 et W-22, le promoteur a indiqué qu'il n'avait pas de problème à ce que le chemin s'arrête avant la limite des terres de catégorie II. Cette position est-elle toujours maintenue ?
- QC 66 À la section 9.2.11 de l'étude d'impact, le promoteur propose uniquement des mesures visant à réduire les effets d'un déversement accidentel d'hydrocarbures. Le promoteur indiquera aussi les mesures qu'il entend prendre pour réduire le risque de déversement dans le sol ou les cours d'eau.
- QC 67 Outre « l'invitation à participer au projet à toutes les entreprises autochtones » (mentionné lors de l'audience publique du 1<sup>er</sup> juin 2010 à Oujé-Bougoumou) y a-t-il eu des développements concernant la participation d'entreprises ou de travailleurs crie pour la construction de la route ? Y a-t-il une garantie d'embauche de ce côté ?

### ***Suivi environnemental***

- QC 68 Un programme de suivi environnemental et social vise à valider l'efficacité des mesures d'atténuation et l'évaluation des impacts qui a été fait et permet l'utilisation de mesures de gestion adaptative des impacts. Suivant les balises proposées à la section 6 de la Directive, un programme de suivi environnemental et social devra être soumis, notamment quant au suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation sur le caribou forestier. Ce programme sera réalisé au besoin en association avec d'autres partenaires.

## **6. 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.

GARNEAU ET VAN BELLEN (2016). *Synthèse de la valeur et la répartition du stock de carbone terrestre au Québec*. Rapport final présenté au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Chaire

DÉCLIQUE, Centre GEOTOP et Département de géographie, Université du Québec à Montréal. 49 p.

GAUTHIER, R. (2004). *Aperçu de la végétation du projet de parc Assinica*. Rapport remis à la Direction de la planification des parcs. Société de la Faune et des Parcs du Québec. 23 p.

MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS (2016). *Plan d'action pour l'aménagement de l'habitat du caribou forestier*. Québec. 4 p.

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.