

Étude d'impact social, économique et sur l'environnement de la région de Chapais et Chibougamau

Construction d'un chemin forestier de transport de bois pour
camion hors norme
Chemin E

Réponse aux questions complémentaires

Présenté par
Barrette-Chapais ltée

Septembre 2010



Environnement
industriel Bugnon inc.

Production de :

Environnement industriel Bugnon inc

3343, avenue des Églises, local 203

Charny (Québec) G6X 1W5

Téléphone : (418) 832-0266

Télécopie : (418) 832-9679

Courriel : jean-luc.bugnon@bellnet.ca

Rédacteurs :

Jean-Luc Bugnon, biologiste, M.Sc.

Recherche, rédaction et supervision

Joanne Tardif, B. Sc. agronomiques, M.Sc.

Révision et recherche

Téléphone : (418) 359-1366

Production du support visuel et des cartes

Denis Chiasson technicien forestier

Julie Boilard, technicienne en géomatique

1 Table des matières

	Pages
1 Table des matières	3
2 Liste des cartes et figures	8
3 Liste des tableaux	9
4 Liste des annexes	11
5 Introduction	12
6 Clarification et modification au projet initial	13
6.1 Tracé alternatif	13
6.2 Tracé principal	16
6.3 Historique d'engagement des autochtones au sein de Barrette-Chapais Itée	18
7 Réponses aux questions complémentaires	19
7.1 Le promoteur devra ajouter sur les cartes 7.1, 7.2, 7.4 et 7.6 la localisation des terres de catégorie II qui sont dans la partie ouest de son projet de route, ainsi que la localisation des terres de catégorie IA qui sont situées à peu de distance de l'intersection du projet de route forestières avec la route provinciale 113	19
7.2 Le promoteur devra indiquer les mesures qui seront prises afin d'informer le public des droits et des privilèges garantis au Cris par la convention de la Baie-James et du Nord québécois en ce qui concerne la pêche et la chasse sportives dans les terres de catégorie II.	25
7.3 Le promoteur devra préciser s'il y a entente avec la scierie Nabakatuk concernant les bois provenant des terres de catégorie I de Waswanipi et de l'UAF concernée et dans le cas contraire dans quelle mesure ce projet demeure justifié ?	25
7.4 Le promoteur devra indiquer à quelle étape les discussions sont rendues entre le CN et le gouvernement du Québec (MRNF) pour le	

transfert des titres de propriété de l'ancienne voie ferrée, ainsi que l'échéancier prévu pour ce transfert de propriété..... 26

7.5 Advenant le cas où le gouvernement ne ferait pas l'acquisition de la propriété du CN, le promoteur pourrait-il tout de même utiliser le pont du CN localisé au km 9? Si non, qu'est-il prévu comme solution pour la traversée du cours d'eau reliant le lac Éléano au lac Hancock ?
..... 26

7.6 Le promoteur devra déterminer l'achalandage prévu pour la route par des camions hors-normes de transport de bois ?..... 27

7.7 Le promoteur devra indiquer à quelle étape les discussions sont rendues avec le club de motoneige et les solutions qui sont envisagées ?
..... 27

7.8 Le promoteur doit déterminer à l'étape de son étude d'impact le tracé de la route forestière qu'il compte construire. Après la délivrance du CA par le MDDEP, le cas échéant, le tracé retenu ne pourra pas être modifié sans une autorisation préalable de la part de l'administrateur provincial (MDDEP). Par contre, compte tenu que le promoteur peut effectuer des aménagements le long de la route afin d'accommoder les divers usagers (aires de stationnement, portage, traversées de motoneiges, etc.), il indiquera si de tels aménagements ont fait l'objet de demandes spécifiques de la part des gens consultés, ainsi que les types d'aménagements qui ont été prévus à cet effet..... 27

7.9 Le promoteur devra identifier l'emplacement des traversées #2 et #5 sur la carte 5.2 (Emplacement des ponceaux et pont de la rivière Chibougamau)..... 31

7.10 Pour tous les points de traversée de cours d'eau qui sont présentement accessibles par chemin, le promoteur devra fournir une caractérisation du milieu récepteur comprenant la largeur du cours d'eau traversé, sa profondeur, les conditions en eau (rapide, fond rocheux, etc.) les conditions en rive (substrat, hauteur, végétation) et la présence possible ou confirmée de poissons. De plus, il indiquera le type de structure qui sera installé afin de ne pas réduire la largeur du cours d'eau de plus de 20%. Et, pour tous les points de traversée de cours d'eau qui ne sont pas accessibles par chemin, le promoteur devra faire le même exercice, et ce, à l'aide de photographie aériennes ou d'un survol 31

7.10.1 Waswanipi #1..... 34

7.10.2	Waswanipi #2 et #4.....	34
7.10.3	Pont de la rivière Chibougamau.....	34
7.10.4	Le promoteur devra identifier tous les cours d'eau où la norme d'empiètement de 20% ne pourra pas être respectée, et il fournira les raisons qui ont servi à déterminer le choix de la structure à installer.	36
7.11	En fonction des espèces de poissons présentes dans la région et de la probabilité qu'elles soient présentes dans les cours d'eau traversés, le promoteur devra indiquer les périodes de l'année où il prévoit ne pas effectuer des travaux en eau lors de l'installation de ses ponceaux ?	37
7.12	Le promoteur indiquera quelles personnes ou quels organismes il a consultés pour identifier des avenues qui permettraient de réduire les impacts prévisibles liés à la construction du pont de la rivière Chibougamau, ainsi que les avis qui lui ont été fournis.....	39
7.13	Le promoteur devra identifier les mesures qu'il compte prendre afin de s'assurer de ne pas affecter l'esturgeon jaune présent dans la rivière Chibougamau	39
7.14	Le promoteur devra identifier quelles études il prévoit réaliser, et il devra déposer le plan de travail prévu pour la réalisation de ces études	41
7.15	Entre le km 9 et le km 13, à partir du pont du CN, pourquoi le promoteur n'utilise pas la voie ferrée vers l'ouest pour ensuite emprunter le chemin forestier existant qui est localisé dans le corridor du projet, et ce afin de minimiser les impacts de la route forestière sur les tourbières ?	41
7.16	Le promoteur devra indiquer les mesures qui seront prises afin de s'assurer de ne pas modifier l'écoulement naturel de l'eau dans les tourbières qui sont traversées par le projet de route forestière afin que l'écosystème tourbeux demeure vivant et conserve ses caractéristiques propres.....	42
7.17	Le promoteur devra fournir un rapport rédigé par un archéologue concernant le potentiel archéologique, et ce, pour le corridor de la route forestière et les emplacements des bancs d'emprunt.	43

7.18	Concernant la légende sur la carte 5.1, le promoteur devra fournir des informations sur ce que représentent 1BF, 1BG, 2A, 2AE, 2AK, 2BE ET 9S. De plus, le promoteur devra identifier lesquels des sites apparaissant sur la carte représentent les meilleurs potentiels pour la construction et l'entretien du projet de route forestière, ainsi que la localisation des chemins d'accès à ces bancs d'emprunt.....	43
7.19	Le promoteur devra fournir la localisation des sites potentiels de banc d'emprunt qu'il prévoit utiliser lors de la construction et l'entretien du chemin.....	49
7.20	Le promoteur devra fournir une cartographie du couvert végétal des bancs d'emprunt potentiels.	50
	• L'original	50
	• Le caribou forestier.....	50
7.21	Le promoteur devra localiser le camp que possède M. Billy Cooper au lac Hancock sur la carte 7.6 (affectation du territoire de l'aire d'étude globale) ainsi que sur la carte 7.3 (plan rapproché de l'aire d'étude immédiate) et évaluer les impacts du projet de route en regard avec l'utilisation de ce camp.	55
7.22	Le promoteur devra localiser cette source d'eau potable sur la carte 7.6 (affectation du territoire de l'aire d'étude globale ainsi que sur la carte 7.3 et 7.4 (plan rapproché de l'aire d'étude immédiate) et évaluer les impacts du projet de route en regard avec l'utilisation de cette source	56
7.23	Le promoteur indiquera quand il prévoit déposer la version anglaise de l'étude d'impact	58
8	Questions supplémentaires suite aux consultations publiques sur le projet.....	58
8.1	Ventilation des coûts liés aux économies d'échelles concernant l'utilisation de camions hors-normes et la construction d'un nouveau pont sur la rivière Chibougamau versus l'utilisation de la route 113 avec des camions standards.....	58
8.2	Précision sur les volumes de bois additionnels qui pourraient être récoltés sur l'unité 2665 sur une base annuelle justifiant la construction de la route de même que sur les échanges de bois qui pourraient se	

faire avec la scierie Nabakatuk en indiquant si des ententes sont
convenues ou à convenir 60

8.3 Explication concrète de l'affirmation apparaissant à la page 13
de l'étude d'impact qui laisse entendre qu'une attention particulière
sera portée afin que cette communauté puisse bénéficier
économiquement de ce projet et se voir possiblement impliquée
directement dans la construction du chemin 61

9 Référence : 61

2 Liste des cartes et figures

- Carte 7.1a : Aire d'étude globale pour le projet de construction du Chemin E de Barrette-Chapais Itée.
- Carte 7.1b : Aire d'étude immédiate pour le projet de construction du Chemin E de Barrette-Chapais Itée.
- Carte 7.1c : Plan rapproché de l'aire d'étude immédiate avec le couvert végétale (Section ouest) pour le projet de construction du Chemin E de Barrette-Chapais Itée.
- Carte 7.1d : Plan rapproché de l'aire d'étude immédiate avec le couvert végétale (Section est) pour le projet de construction du Chemin E de Barrette-Chapais Itée.
- Carte 7.1e : Affectation du territoire de l'aire d'étude globale pour le projet de construction du Chemin E de Barrette-Chapais Itée.
- Carte 7.8 : Points d'intérêt soulevés après les consultations privés auprès des maîtres de trappe affectés par le projet de construction du chemin E de Barrette-Chapais Itée.
- Carte 7.9 : Emplacement des traverses de cours d'eau dans le projet de construction du Chemin E de Barrette-Chapais Itée
- Carte 7.18 : Emplacement des bancs d'emprunts incluant la légende des dépôts de surface dans le projet de construction du Chemin E de Barrette-Chapais Itée
- Figure 7.18 : Illustration de la structure d'un chemin forestier. Inspirée du manuel de foresterie (OIFQ, 1997).
- Carte 7.20.1 : Couvert végétal des bancs d'emprunt dans le projet de construction du Chemin E de Barrette-Chapais Itée (section Est du projet)
- Carte 7.20.2 : Couvert végétal des bancs d'emprunt dans le projet de construction du Chemin E de Barrette-Chapais Itée (section Ouest du projet)

3 Liste des tableaux

- Tableau 6.1.1 : Caractéristiques écologique de l'aire d'étude globale du projet de chemin forestier E de Barrette-Chapais Itée (données révisées).
- Tableau 6.1.2 : Caractéristiques écologiques de l'aire d'étude immédiate du projet de chemin forestier E de Barrette-Chapais Itée (données révisées).
- Tableau 6.2.1 : Présentation générale des aires de trappes traversées par le projet de construction du chemin E de Barrette-Chapais Itée (données révisées)
- Tableau 6.2.2 : Présentation des données techniques provenant des études de débits de chacune des traverses de cours d'eau pour le tracé principal (données révisées) dans le projet de construction du chemin forestier E de Barrette-Chapais Itée.
- Tableau 7.8 : Demandes et informations formulées durant les consultations privées des maître de trappe touchés par la construction du prolongement du chemin L-209-N de Barrette-Chapais Itée.
- Tableau 7.9 : Informations sur les caractéristiques physiques, structures proposées et coordonnées géographiques de chacun des cours d'eau traversés par le projet de construction du chemin E de Barrette-Chapais Itée
- Tableau 7.10.3 : Période de montaison des poissons dans la région du Nord-du-Québec. Source MRN, 1997.
- Tableau 7.11 : Présentation et informations sur les espèces de poissons citées comme présentes par les maître de trappe dans le parcours du chemin E de Barrette-Chapais Itée.
- Tableau 7.18.1 : Extrait des description et codification des dépôts de surface.
- Tableau 7.18.2 : Présentation de la superficie occupée par chacun des groupes de dépôts glaciaires possédant un potentiel

d'être utilisés pour la construction du chemin E de Barrette-Chapais ltée.

Tableau 7.20 : Présentation de la superficie occupée selon le type de couvert végétal, pour les bancs d'emprunt identifiés par Barrette-Chapais ltée pour la construction du Chemin E.

4 Liste des annexes

5 Introduction

Le 23 décembre 2009, Barrette-Chapais Ltée déposait au Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) une étude d'impact sur la construction d'un chemin forestier pour le transport du bois à l'aide de camion hors norme.

En juin 2010, le MDDEP a transmis au promoteur une série de questions complémentaires. À la suite de la réception de ces questions du document « Étude d'impact social, économique et sur l'environnement de la région de Chapais et Chibougamau : Construction d'un chemin forestier de transport de bois pour camion hors norme – Chemin E », une série d'actions ont été entreprises pour répondre adéquatement à l'ensemble des questions soulevées.

Plusieurs consultations privées ont été effectuées. Des consultations ont été entreprises auprès des maîtres de trappe affectés par le projet, des archéologues et des spécialistes en écologie halieutique.

Ainsi, les paragraphes suivants font état des réponses aux questions complémentaires à l'étude et visent à clarifier le document déposé en décembre dernier. Afin d'aider à retracer rapidement les éléments de réponse les plus importants, ceux-ci sont mis en **gras** dans le texte.

6 Clarification et modification au projet initial

Lors de l'élaboration de l'étude d'impact déposée en décembre 2009, plusieurs questions demeuraient en suspend dans le document. Entre autre l'utilisation d'un tracé alternatif, ou les informations spécifiques sur le pont de la rivière Chibougamau.

Ce chapitre clarifie une série de questions ou d'informations complémentaires qui n'ont pas été répondues dans l'étude. De plus, certaines modifications ont été apportées au projet depuis décembre 2009.

Ainsi, cette section clarifie et/ou modifie les informations qui ont été oubliées ou changées depuis cette date.

6.1 Tracé alternatif

Comme expliqué dans l'étude d'impact, Barrette-Chapais Ltée désirait utiliser une partie du tronçon de l'ancien tracé de la voie ferrée du Canadien National. Des discussions avaient lieu avec les dirigeants de Barrette-Chapais Ltée et le CN. Le but étant de transférer la propriété du fond du terrain au Gouvernement du Québec afin que cette section demeure une propriété publique accessible pour l'ensemble des québécois.

D'ailleurs deux questions complémentaires adressaient directement ce point.

- *Le promoteur devra indiquer à quelle étape les discussions sont rendues entre le CN et le gouvernement du Québec (MRNF) pour le transfert des titres de propriété de l'ancienne voie ferrée, ainsi que l'échéancier prévu pour ce transfert de propriété?*
- *Advenant le cas où le gouvernement ne ferait pas l'acquisition de la propriété du CN, le promoteur pourrait-il tout de même utiliser le pont du CN localisé au km 9? Si non, qu'est-il prévu comme solution pour la traversée du cours d'eau reliant le lac Éléano au lac Hancock ?*

Depuis le dépôt de l'étude, le dossier a cheminé et une entente est parvenue sur le droit de ces propriétés.

Barrette-Chapais Ltée pourra utiliser la section appartenant au Canadien National. Pour ce faire, Barrette-Chapais Ltée achètera les infrastructures sans pour autant acquérir la propriété du terrain. Ainsi, Barrette-Chapais

Itée prendra possession du matériel de construction, tels le pont et le gravier/roche qui ont été mis en place lors de la construction du chemin de fer. Toutefois, la propriété du terrain restera au Canadien National.

Pour ce qui est de l'utilisation du pont enjambant la rivière entre le lac Éléano et le lac Hancock, cette question est élaborée plus bas dans ce document. **Toutefois, il est bon de savoir immédiatement que le pont sera conservé puisque selon les avis préliminaires reçus de spécialistes concernant sa solidité, il serait possible de l'utiliser pour des fins de transport routier.**

Ainsi, l'ensemble des cartes a été modifié afin de prendre en compte cette modification majeure dans le projet, soit la soustraction du tracé alternatif de 9 km.

Cette modification vient donc également modifier les statistiques d'utilisation du territoire et le nombre de territoires de chasse familiale qui sera affecté par le projet.

Afin de suivre l'évolution du projet, le tableau 6.1.1 présente les statistiques de l'aire d'étude globale initiale, et celles qui sont actualisées suite au retrait du tracé alternatif.

Tableau 6.1.1 : Caractéristiques écologiques de l'aire d'étude globale du projet de chemin forestier E de Barrette-Chapais Ltée (données révisées).

Caractéristiques écologiques	Avec tracé alternatif		Nouvelle statistique sans le tracé alternatif	
	Superficie (ha)	% de l'aire d'étude	Superficie (ha)	% de l'aire d'étude
Couvert forestier				
Peuplements résineux	146268	56,2	106779	55.0
Peuplements mixtes	32641	12,6	28403	14.6
Peuplements feuillus	3241	1,25	3018	1.55
Plantation	112	0,04	99	0.05
Chablis total	394	0,15	382	0.2
Brûlé	22	0,0	22	0.0
Coupe récente (15 ans et moins)	10289	4,0	8337	4.3
Autre considérations				
Eau	22984	8,8	18605	9.6
Dénudé humide (tourbière)	40901	15,7	25879	13.3
Dénudé sec (roc)	1039	0,4	842	0.4
Gravière exploitée ou exploitée et fermée	141	0,05	97	0.05
Ligne d'hydroélectricité	1737	0,7	1470	0.8
Superficie totale	260070	99.89	194186	99.85

Le même exercice a été effectué sur l'aire d'étude immédiate. Le tableau 6.1.2 présente les nouvelles données sur le territoire concernant cette aire d'étude rapprochée.

Tableau 6.1.2 : Caractéristiques écologiques de l'aire d'étude immédiate du projet de chemin forestier E de Barrette-Chapais Ltée (données révisées).

Caractéristiques écologiques	Avec tracé alternatif		Nouvelle statistique sans le tracé alternatif	
	Superficie (ha)	% de l'aire d'étude	Superficie (ha)	% de l'aire d'étude
Couvert forestier				
Peuplements résineux	3180	69,4	2686	70.5
Peuplements mixtes	516	11,3	298	7.8
Peuplements feuillus	9	0,19	7	0.19
Plantation	0	0	0	0
Chablis total	0	0	0	0
Brûlé	8	0,2	8	0.2
Coupe récente (15 ans et moins)	84	1,8	97	2.5
Autre considérations				
Eau	40	0,9	26	0.7
Dénudé humide (tourbière)	711	15,5	642	16.9
Dénudé sec (roc)	3	0,1	3	0.1
Gravière exploitée ou exploitée et fermée	0	0	0	0
Ligne d'hydroélectricité	32	0,7	32	0.8
Superficie totale	4584	100.09	3807	99.69

6.2 Tracé principal

Dans le premier document, il est également fait mention d'un pont traversant la rivière Chibougamau. Ce pont devait être situé aux coordonnées géographiques 75°40'05.9" et 49°45'34.5". Or depuis, une modification majeure a été apportée sur l'emplacement du pont. En effet, après analyse des ingénieurs de la compagnie Barrette-Chapais Ltée, il a été fortement suggéré de modifier l'emplacement de ce pont afin de retrouver une largeur moins importante de la rivière.

Ainsi, le pont a été déplacé deux kilomètres plus en aval de l'emplacement initialement proposé. Ce dernier se retrouve donc aux coordonnées géographiques 75°40'04.7" et 49°45'34.4".

Cette modification de l'emplacement du pont fait en sorte d'ajouter 600 mètres au projet de route forestière. Le projet initial, sans le tracé alternatif était de 36,64 km et passera à 37,31 km.

Cette modification agit également sur les statistiques présentées dans le premier document concernant les territoires de chasse familial. Ainsi, sans le tracé alternatif, mais en ajoutant le déplacement du pont de la rivière Chibougamau plus en aval, il y a trois aires de trappe qui sont touchées par le projet. Le tableau 6.2.1 présente les modifications apportées aux données concernant les aires de trappe affectées par le projet.

Tableau 6.2.1 : Présentation générale des aires de trappes traversées par le projet de construction du chemin E de Barrette-Chapais Ltée (données révisées)

Identification des aires de trappes	Utilisateur des territoires de chasse familiaux	Superficie de (ha)	km linéaires dans l'aire de trappe		
			tracé principal	Tracé alternatif	Tracé principal modifié
W16	Billy Cooper	78 562	23,71	32,19	24.37
W21A	Samuel C. Gull	36 955	3,67	3,67	3.67
W21	John Gull Jr.	78 669	9,27	9,27	9.27
W23	Malcom Dixon	65 884	0,0	0,73	0

Il est à noter que le territoire de chasse familiale de monsieur Malcom Dixon ne se retrouve plus dans l'aire d'étude. De plus, avec le déplacement du pont de la rivière Chibougamau, la route forestière de Barrette-Chapais Ltée traversera le territoire de chasse familiale de monsieur Billy Cooper sur une distance de 24,37 km alors qu'initialement, cette route était de 23,71 km.

Cette modification du tracé principal influent également sur les études de débit présentées dans le premier document. Ainsi, le tableau 6.2.2 présente l'emplacement exact de chacune des études de débits révisées. Seules les traversées de cours d'eau du projet révisé sont présentées dans ce tableau.

Tableau 6.2.2 : Présentation des données techniques provenant des études de débits de chacune des traverses de cours d'eau pour le tracé principal (données révisées) dans le projet de construction du chemin forestier E de Barrette-Chapais Itée.

Numéro de traverse	Superficie du bassin (ha)	Débit maximum instantané – récurrence 10 ans (m ³ /s)	Diamètres des tuyaux proposés par ponceau 7.4 (mm)		Nombre et diamètre des structures proposées par Barrette-Chapais Itée (mm)
			Dimension de la traverse avec une structure	Dimension de la traverse avec deux structures	
Waswanipi #1	6224	6.94	2400	1800	Pont déjà existant
Waswanipi #2	1008	1.08	1200	900	1*1200
Waswanipi #3	1766	2.22	1500	1200	1*1500
Waswanipi #4	1152	3.32	1800	1400	1*1800
Waswanipi #5	1341	5.02	2200	1600	1*2200
Waswanipi #6	868 722	581.48	Pont	Pont	Pont ¹
Waswanipi #7	390	1.51	1400	1000	1 * 1400

1-: Indique le pont de la rivière Chibougamau

Puisque les données concernant l'aire d'étude globale et immédiate ont été modifiées, et que l'emplacement des ponceaux ou ponts ont eux aussi été modifiées, l'ensemble des cartes a été refait à partir des nouvelles données. Ces cartes prennent également en compte, le complément d'information que le MDDEP désirait voir apparaître sur ces cartes. Pour cette raison, les cartes seront présentées au fur et à mesure que les réponses aux questions complémentaires seront répondues.

Globalement, ces modifications ou clarifications n'affectent pas la pertinence du document déposé en décembre 2009. Ces modifications n'influent pas, non plus, sur les impacts décrits dans le premier document. Les paragraphes précédents étaient nécessaires afin de positionner de façon plus précise le projet de Barrette-Chapais Itée.

6.3 Historique d'engagement des autochtones au sein de Barrette-Chapais Itée

Lors des consultations publiques sur le projet de construction du chemin E, tenues en juin 2010, les membres du COMEX se sont questionnés sur

l'historique de l'engagement de personnes d'origine autochtone au sein de l'entreprise. Cette question venait directement de l'intérêt de l'entreprise à engager des personnes provenant des communautés autochtones voisines au projet.

Barrette-Chapais Ltée existe depuis plus de 30 ans, et depuis sa création le registre de l'entreprise indique que 4 personnes des communautés autochtones ont travaillé directement pour Barrette-Chapais Ltée. Toutes ces personnes auraient quitté leur emploi de façon volontaire.

Depuis quelques années des compagnies autochtones travaillent comme sous contractants pour les opérations forestières de la compagnie. Il s'agit de Oujé-Bougoumou entreprise (Gewetan) et Mishtik Pascagama administré par Attikamekw. Ces deux compagnies oeuvrent dans le reboisement des aires de récolte de Barrette-Chapais Ltée.

7 Réponses aux questions complémentaires

7.1 Le promoteur devra ajouter sur les cartes 7.1, 7.2, 7.4 et 7.6 la localisation des terres de catégorie II qui sont dans la partie ouest de son projet de route, ainsi que la localisation des terres de catégorie IA qui sont situées à peu de distance de l'intersection du projet de route forestières avec la route provinciale 113.

L'ensemble des cartes a été modifié pour inclure les terres de catégorie II, IA et IB. Il est possible de retrouver ces cartes aux pages suivantes. Les cartes ont été renommées afin de conserver un ordre logique de présentation. Ainsi, les cartes 7.1, 7.2, 7.3, 7.4 et 7.6 sont maintenant renommées respectivement 7.1a, 7.1b, 7.1c, 7.1d et 7.1e.

INSÉRÉ LA CARTE 7.1a
Aire d'étude globale

INSÉRÉ LA CARTE 7.1b
Aire d'étude immédiate

INSÉRÉ LA CARTE 7.1c

Plan rapproché de l'aire d'étude immédiate avec le couvert végétale
(section ouest)

INSÉRÉ LA CARTE 7.1d

Plan rapproché de l'aire d'étude immédiate avec le couvert végétale
(section est)

INSÉRÉ LA CARTE 7.1e

Affectation du territoire de l'aire d'étude globale

7.2 *Le promoteur devra indiquer les mesures qui seront prises afin d'informer le public des droits et des privilèges garantis au Cris par la convention de la Baie-James et du Nord québécois en ce qui concerne la pêche et la chasse sportives dans les terres de catégorie II.*

Des discussions avec les maîtres de trappe ont permis de soulever la possibilité de mettre une pancarte aux frontières des terres de catégorie II. Les personnes concernées ont accueilli cette hypothèse de façon favorable. Il est donc convenu que **Barrette-Chapais Itée ou le MRNF - direction de la Faune, installera des panneaux indicateurs aux fins des utilisateurs du chemin lorsqu'ils entreront dans des terres de catégorie II** selon la Convention de la Baie James. Ces panneaux indiqueront les règles de gestion de la faune qui y sont prescrites et les procédures nécessaires afin de respecter les règles de gestion.

7.3 *Le promoteur devra préciser s'il y a entente avec la scierie Nabakatuk concernant les bois provenant des terres de catégorie I de Waswanipi et de l'UAF concernée et dans le cas contraire dans quelle mesure ce projet demeure justifié ?*

Le 23 mars 2010, l'Assemblée Nationale du Québec a adopté le projet de loi #57. La loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (ADTF) prévoit, au Titre III de cette Loi, la constitution du Bureau de mise en marché des bois qui assurera la gestion d'un libre marché pour une certaine quantité de bois. Cette fonction est communément appelé « mise aux enchères du bois ».

Depuis le dépôt de ce projet de loi, Barrette-Chapais Itée se questionne sur la mécanique de ce « libre marché » d'approvisionnement du bois pour les opérations de l'usine.

La loi prévoit à l'article 120 à l'alinéa 7 :

« 7° de vendre sur un marché libre des bois et d'autres produits forestiers des forêts du domaine de l'État et de conclure des contrats de vente aux conditions qu'il détermine ; »

Depuis, peu d'évolution a été remarquée de la part de la compagnie en ce qui a trait aux mécanismes futurs de ce Bureau. **Il est toutefois prévu que 25% de l'approvisionnement des usines québécoises devraient être comblé par les activités du Bureau.** Sur cette base, Barrette-Chapais Itée attend de connaître les modalités d'approvisionnement futur.

Depuis un certain temps, Barrette-Chapais Itée et la scierie Nabakatuk sont en discussions à propos d'un éventuel accord sur

l'approvisionnement de l'usine de Chapais. De plus, la scierie Nabakatuk prévoit utiliser le bois de Pin gris dans ces opérations. Ainsi, Barrette-Chapais Itée pourrait s'approvisionner en essence comme l'Épinette, et la scierie de Waswanipi pourrait utiliser le bois de Pin gris provenant de l'UAF de Barrette-Chapais. Ainsi, le nouveau chemin pourrait être utilisé par les deux compagnies. Des discussions sérieuses sont en cours avec le directeur de l'approvisionnement de l'usine Nabakatuk et les représentants de Barrette-Chapais. Toutefois, aucun accord n'est encore conclu.

Même si cet échange de bois ne survenait pas, depuis plusieurs années, Barrette-Chapais Itée et Nabakatuk ont sur une base circonstancielle des échanges d'approvisionnement de l'usine de Chapais provenant de Waswanipi. Ce volume représente depuis 2005 entre 10 % et 25 % de l'approvisionnement en bois à l'usine de Barrette.

De plus, des terres publiques sont à l'ouest du territoire de la communauté Cri de Waswanipi, et Barrette-Chapais Itée s'approvisionne parfois dans ce territoire.

Ainsi, il appert qu'avec les modifications de la Loi, le libre marché à venir, et les fermetures actuelles, passées et futures, d'usines de sciage, le projet demeure plus que jamais pertinent dans une perspective, où Barrette-Chapais Itée désire demeurer compétitive.

Aucune entente d'approvisionnement n'est conclue avec Nabakatuk, mais l'avenir pourrait forcé les deux entités à en venir à un accord.

7.4 Le promoteur devra indiquer à quelle étape les discussions sont rendues entre le CN et le gouvernement du Québec (MRNF) pour le transfert des titres de propriété de l'ancienne voie ferrée, ainsi que l'échéancier prévu pour ce transfert de propriété

7.5 Advenant le cas où le gouvernement ne ferait pas l'acquisition de la propriété du CN, le promoteur pourrait-il tout de même utiliser le pont du CN localisé au km 9? Si non, qu'est-il prévu comme solution pour la traversée du cours d'eau reliant le lac Éléano au lac Hancock ?

La réponse aux questions 7.4 et 7.5 est résumée dans ces paragraphes.

Comme mentionné à la section 6.1 en clarification pour le tracé alternatif; depuis le dépôt de l'étude, le dossier a cheminé et une entente est parvenue sur le droit de ces propriétés.

Barrette-Chapais Ltée pourra utiliser la section appartenant au Canadien National. Pour ce faire, Barrette-Chapais Ltée achètera les infrastructures sans pour autant acquérir la propriété du terrain. Ainsi, Barrette-Chapais Ltée prendra possession du matériel de construction, tels le pont et le gravier/roche qui ont été mis en place lors de la construction du chemin de fer. Toutefois, la propriété du terrain restera au Canadien National.

7.6 Le promoteur devra déterminer l'achalandage prévu pour la route par des camions hors-normes de transport de bois ?

À cette étape-ci, Barrette-Chapais Ltée prévoit utiliser le chemin pour la récolte du bois provenant des nouveaux territoires accessibles pour une période de 6 à 8 semaines par année. La période d'utilisation de ce nouveau chemin n'est pas limitée à des saisons spécifiques et variera en fonction de la disponibilité des travailleurs, des feux de forêt ou de toutes autres raisons qui pourraient modifier les périodes de récolte. De plus, les achats de bois sur le « libre marché » viendront potentiellement augmenter l'achalandage du chemin en même temps que les phases de récoltes et/ou à des périodes différentes.

Il est présumé d'utiliser le chemin une ou deux semaines par mois, mais possiblement à n'importe quel moment de l'année.

7.7 Le promoteur devra indiquer à quelle étape les discussions sont rendues avec le club de motoneige et les solutions qui sont envisagées ?

Lors des consultations publiques tenue à Chapais par le biais du promoteur, certaines personnes ont mentionné l'utilisation d'une partie du tronçon du CN comme étant une section importante du sentier de motoneige dans la région.

Des discussions ont été entreprises avec le club de motoneige de Chapais afin de vérifier la possibilité de relocaliser cette partie du sentier en bordure du futur chemin projeté par Barrette-Chapais Ltée.

Il a été convenu que le sentier sera relocalisé en bordure de ce nouveau chemin. Cette façon de faire augmentera la sécurité des utilisateurs du chemin et des motoneiges.

7.8 Le promoteur doit déterminer à l'étape de son étude d'impact le tracé de la route forestière qu'il compte construire. Après la délivrance du CA par le MDDEP, le cas échéant, le tracé retenu ne pourra pas être modifié sans une autorisation préalable de la part de l'administrateur provincial (MDDEP). Par contre, compte tenu que le

promoteur peut effectuer des aménagements le long de la route afin d'accommoder les divers usagers (aires de stationnement, portage, traversées de motoneiges, etc.), il indiquera si de tels aménagements ont fait l'objet de demandes spécifiques de la part des gens consultés, ainsi que les types d'aménagements qui ont été prévus à cet effet.

Tel qu'il était mentionné dans le premier document portant sur l'étude d'impact de la construction du chemin à l'étude, il était prévu de tenir des consultations privées auprès des maîtres de trappe touchés par le projet.

Ces consultations privées ont été tenues pour chacune des aires de trappe. Il est possible de retrouver les comptes rendus à l'annexe 6.6. Ces consultations ont été effectuées en mars 2010. **Trois maîtres de trappe ont été rencontrés, toutefois, malgré nos invitations répétées, monsieur John Gull Jr (W21) ne s'est pas présenté et n'a pas répondu aux demandes de Barrette-Chapais Ltée pour discuter de ce projet.**

Plusieurs informations ont été échangées durant ces consultations privées avec les maîtres de trappe. **Il a été discuté, en autres, de l'impact du projet sur le mode de vie et sur la rivière Chibougamau, de la réfection de chemins menant à certains campements et de la présence de frayères touchées par le projet.**

La carte 7.8 présente, de façon numérotée, les endroits faisant l'objet de demandes particulières de la part des trappeurs consultés ainsi que les informations qu'ils ont fournies durant ces consultations. Toutes ces informations ont reçu l'accord des personnes concernées pour leur divulgation.

Le tableau 7.8 présente, pour chacune des aires de trappe, les informations et les demandes formulées durant les consultations privées.

INSÉRÉ LA CARTE 7.8

Carte sur les points identifiés par les Tallymans lors des consultations
privées

Tableau 7.8 : Demandes et informations formulées durant les consultations privées des maîtres de trappe touchés par la construction du prolongement du chemin L-209-N de Barrette-Chapais Itée.

Aire de trappe (# et nom du trappeur)	# d'identif. sur la carte	Demandes ou informations formulées durant la consultation privée
W16 Billy Cooper	1	Monsieur Cooper désire que les endroits identifiés soient reconnus comme des Forêts à haute valeur de conservation.
	2	Monsieur Cooper indique et identifie des endroits de frayes pour le Corégone, la truite, le Dorée, l'Esturgeon et des sites d'alimentation de la Bernache du Canada
	3	Monsieur Cooper indique qu'il n'y a pas de site ancestral dans le corridor du chemin projeté par Barrette-Chapais Itée et indique que ceux-ci sont situés au pourtour des lacs Mechamego et Kapunapotagan
	4 et 5	Sentiers de portage utilisés par la famille de monsieur Cooper
	6	Aire d'alimentation de la Bernache du Canada
	7	Monsieur Gull indique que le secteur touché par le nouveau chemin serait certainement très productif puisque sa famille n'utilise pas cette portion de l'aire de trappe depuis plusieurs années (Lac Cady et Mandarin)
	W21A Sam C. Gull	8
9		Monsieur Gull indique que son père avait un campement à cet emplacement, mais que le chemin construit par Kruger en 1975 a certainement détruit les traces du passé
10		Emplacement d'un campement
11		Monsieur Dixon indique la charge du lac Anville et demande que des mesures particulières soient mises en place afin de garantir la protection de la qualité de l'eau
W23 Roger Dixon	12	Monsieur Dixon demande que le chemin menant au campement du Lac Anville soit refait et que ce dernier soit déneigé durant l'hiver afin qu'il puisse l'utiliser si le chemin est construit
	13	Identification de frayères à Doré jaune et à Corégone
	14	Localisation de campements de monsieur Dixon
	15	Localisation de site de sépulture

Le tableau 7.8 présente donc l'ensemble des **informations et demandes formulées durant les consultations privées** auprès de maîtres de trappe. En général, le tableau révèle que les trappeurs ont **des besoins spécifiques pour la réfection de chemins menant directement à des campements**. De plus, certains endroits ont été identifiés comme des frayères potentielles, mais ces dernières ne sont pas situées à proximité du corridor de 1 km de l'aire d'étude globale du chemin.

Certains sites de sépultures ont également été positionnés sur la carte 7.8, mais encore une fois, aucun n'était à proximité du chemin.

Finalement, les maîtres de trappe sont en désaccord avec le projet, mais y voit tous une possibilité d'avoir un accès facilité à leur aire de trappe si ce chemin venait à être construit.

7.9 *Le promoteur devra identifier l'emplacement des traversées #2 et #5 sur la carte 5.2 (Emplacement des ponceaux et pont de la rivière Chibougamau)*

Les modifications à la carte présentant les études de débit ont été effectuées. Afin de faciliter la compréhension et l'emplacement de chacune des traverses de cours d'eau, une nouvelle numérotation a été faite.

Dans le projet, tel qu'il est présenté actuellement, il existe 7 traverses de cours d'eau. La carte 7.9, 5.2 dans le document précédent, présente l'emplacement de chacune de ces traversés. Le tableau 6.1.2.2 du présent document, indique l'emplacement géographique de ces dernières.

7.10 *Pour tous les points de traversée de cours d'eau qui sont présentement accessibles par chemin, le promoteur devra fournir une caractérisation du milieu récepteur comprenant la largeur du cours d'eau traversé, sa profondeur, les conditions en eau (rapide, fond rocheux, etc.) les conditions en rive (substrat, hauteur, végétation) et la présence possible ou confirmée de poissons. De plus, il indiquera le type de structure qui sera installé afin de ne pas réduire la largeur du cours d'eau de plus de 20%. Et, pour tous les points de traversée de cours d'eau qui ne sont pas accessibles par chemin, le promoteur devra faire le même exercice, et ce, à l'aide de photographie aériennes ou d'un survol*

L'ensemble des cours d'eau traversés par le chemin forestier à l'étude a été visité, soit par la route, ou par un survol de l'emplacement. Plusieurs informations concernant leurs caractéristiques ont ainsi été obtenues. **Le tableau 7.9 présente l'information recueillie pour chacune des traverses de cours d'eau.**

De plus, comme expliqué dans le premier document, Barrette-Chapais ltée a demandé qu'une étude plus approfondie soit effectuée concernant le pont de la rivière Chibougamau.

Dans les paragraphes suivants, les traverses de cours d'eau plus importantes seront discutées.

INSÉRÉ LA CARTE 7.9

Carte illustrant les traverses de cours d'eau

Tableau 7.9 : Informations sur les caractéristiques physiques, structures proposées et coordonnées géographiques de chacun des cours d'eau traversés par le projet de construction du chemin E de Barrette-Chapais ltée

Numéro de la structure	Coordonnées géographiques		Largeur du cours d'eau (m)	Débit maximum instantané - récurrence 10 ans (m3/s)	Caractéristiques physiques du cours d'eau	Structures proposées par Barrette-Chapais ltée	Le cours d'eau sera rétrécit de plus de 20% (valeur estimée)
	Longitude	Latitude					
Waswanipi #1	75° 22' 05.199"	49° 41' 29.736"	24	6.94	Herbier aquatique en aval du pont actuel	Pont existant	non
Waswanipi #2	75° 23' 55.907"	49° 42' 19.309"	8	1.08	Dénudé humide de chaque côté sur une largeur de 5 à 7 m	2*2000 mm	50 %
Waswanipi #3	75° 34' 54.542"	49° 44' 46.362"	5	1.88	Bois commerciale en bordure du ruisseau	1*2600 mm	48 %
Waswanipi #4	75° 37' 22.513"	49° 44' 42.380"	5	3.32	Dénudé humide de chaque côté sur une largeur de 5 à 7 m	2*1400 mm	44 %
Waswanipi #5	75° 40' 18.972"	49° 44' 39.291"	4	5.02	Bois commerciale en bordure du ruisseau	1*2200 mm	45 %
Waswanipi #6	75° 41' 09.981"	49° 44' 48.208"	91	581.48	Bord rocheux et bois commercial en bordure	pont	Non
Waswanipi #7	75° 48' 47.743"	49° 47' 30.795"	2	1.51		1*1400 mm	30 %

7.10.1 Waswanipi #1

La traverse de cours d'eau Waswanipi #1 est située en tout début de parcours du chemin E. Ce cours d'eau est actuellement occupé par le pont de l'ancien tracé de chemin de fer du CN.

Or, ce pont, suite à des investigations de la part de Barrette-Chapais Ltée, serait apte à recevoir des camions hors normes pour le passage du bois.

Ainsi, la structure sera conservée pour les besoins du chemin E. Seul, des ajouts de garde fou et d'une surface de roulement seront ajoutés afin d'utiliser ce pont existant.

7.10.2 Waswanipi #2 et #4

Les cours d'eau #2 et #4 seront traversées avec des structures doubles soient respectivement de 2000 mm et 1400 mm. Ces structures feront en sorte qu'il sera impossible de respecter la norme de 20% de rétrécissement du cours d'eau.

Le cours d'eau #2 ne peut pas recevoir une structure unique due à sa très grande largeur. Toutefois, le débit calculé de ce dernier est très faible soit d'un peu plus de 1 m³/s en période de crue (récurrence 10 ans).

Pour sa part, le cours d'eau #4 présente un potentiel de crue de plus de 3 m³/s tout en ayant une largeur moins importante que le cours d'eau #2. Dû au débit maximal, l'utilisation de 2 ponceaux d'une largeur de 1400 mm est suggérée par les ingénieurs forestiers de Barrette-Chapais Ltée.

7.10.3 Pont de la rivière Chibougamau

Une étude plus approfondie de la rivière Chibougamau a été demandée par Barrette-Chapais Ltée à la compagnie FaunENord de Chibougamau. Il est possible de retrouver ce rapport à l'annexe 7.10.3.

La caractérisation de la rivière Chibougamau a été effectuée en mai 2010. La caractérisation a été effectuée en période de fraye pour la plupart des espèces susceptible d'être présentes dans la rivière. En effet, selon le MRN (1997), les espèces de poissons présentes dans le Nord-du-Québec ont leur montaison entre le 15 avril et le 30 juin.

Ce rapport révèle donc qu'il n'existe aucune frayère à proximité du projet de pont. De plus, aucun géniteur de quelque espèce de poisson n'a été observé durant la période de caractérisation. Finalement, sur l'ensemble des échantillonnages effectués, seulement un œuf de dorée jaune a été

observé. Les biologistes ayant effectués le rapport indiquent que cet œuf pourrait provenir d'une frayère à 1 km en amont de l'emplacement du pont projeté. **Finalement, le rapport indique que l'emplacement du pont ne rencontre en aucun cas les caractéristiques nécessaires pour que des poissons viennent y frayer. En effet, en très grande majorité, le substrat de la rivière est constitué de galet, de blocaille ou de roche mère.**

Le tableau 7.10.3 présente les périodes de montaison de la majorité des espèces de poissons présentes dans la région du Nord-du-Québec. Toutefois, pour certaines espèces, celles-ci ne sont pas présentes dans la région immédiate du projet de pont. Notons que le saumon de l'Atlantique et la ouananiche sont exclus des espèces présentes dans la rivière Chibougamau.

Tableau 7.10.3 : Période de montaison des poissons dans la région du Nord-du-Québec. Source MRN, 1997.

Espèces	Période de montaison
Meuniers	15 avril - 15 juin
Doré jaune	15 avril - 15 juin
Doré noir	15 avril - 15 juin
Esturgeon jaune	15 avril - 30 juin
Grand brochet	15 avril - 15 juin
Laquaiches	15 avril - 15 juin
Omble chevalier	15 juillet - 15 sept
Saumon atlantique	15 juillet - 15 sept.
Cisco de lac	15 sept. - 31 oct.
Grand corégone	15 sept. - 31 oct.
Omble de fontaine	1 ^{er} sept. - 31 oct.
Ouananiche	15 juillet - 15 sept.
Touladi	1 ^{er} sept. - 31 oct.

Ainsi, en tenant compte des périodes de montaison des espèces ichthyennes présentes dans la région du projet, la construction du pont se fera à la fin de l'automne, en hiver et tôt au printemps.

De plus, un avis de la part d'un ingénieur civile a été demandé par Barrette-Chapais ltée afin de planifier de façon plus précise la construction de ce pont majeur.

L'ingénieur devra se pencher sur l'emplacement exact des piliers dans le lit de la rivière. En effet, l'emplacement de ces piliers pourraient faire en sorte d'augmenter la vitesse de l'écoulement de l'eau localement dans la rivière et aurait potentiellement un impact sur la libre circulation du poisson. En effet, la vitesse de l'eau peut agir sur la montaison de certaines espèces ichthyennes.

Ainsi, l'ingénieur devra modéliser l'impact de l'emplacement de ces piliers afin de respecter en période de montaison, une vitesse maximale de l'écoulement de l'eau inférieur à 0,9 m/s. Il est à noter que le MRNF propose une vitesse d'écoulement inférieure à 1,2 et 0,9 m/s selon la structure installée (MRN, 1997). Évidemment, cette norme ne peut-être respecter en tout temps et sur l'ensemble de la colonne latérale d'eau passant dans la rivière. Ainsi, un passage en eau libre devra toujours être disponible sous le pont, où l'eau ne devra pas dépasser la vitesse suggérée de 0,9 m/s.

7.10.4 Le promoteur devra identifier tous les cours d'eau où la norme d'empiètement de 20% ne pourra pas être respectée, et il fournira les raisons qui ont servi à déterminer le choix de la structure à installer.

L'installation de ponceaux supérieurs à 3300 mm n'est jamais pratiquée par Barrette-Chapais ltée. En effet, l'installation de ces structures est extrêmement difficile et demande une structure organisationnelle imposante pour le déplacement de ces ponceaux vers les lieux d'installation.





Il existe toutefois des structures de ponceaux dits assemblables, où le ponceau arrive en pièces détachées. Mais une fois assemblée, la structure ne répond pas aux exigences de solidité pour le passage de camions hors normes tels que proposés dans le projet. Comme expliqué dans la section précédente, l'utilisation de ponceaux supérieurs à 3300 mm est une opération impossible à effectuer dans les conditions de construction d'un chemin forestier pour des camions de 100 tonnes et plus.

Ainsi, pour l'ensemble des ponceaux qui seront installés, la norme de 20% d'empiètement ne pourra être respectée. Le tableau 7.9 présente dans la dernière colonne, le pourcentage d'empiètement que subira le cours d'eau suite à l'installation de la structure.

7.11 *En fonction des espèces de poissons présentes dans la région et de la probabilité qu'elles soient présentes dans les cours d'eau traversés, le promoteur devra indiquer les périodes de l'année où il prévoit ne pas effectuer des travaux en eau lors de l'installation de ses ponceaux ?*

Parmi les espèces ichthyennes présentes dans le secteur et selon les informations recueillies durant les consultations menées auprès des maîtres de trappe, les espèces des poissons suivantes seraient présentes dans les cours d'eau traversés par le chemin de Barrette-Chapais Itée. Le tableau 7.11 présente l'ensemble des espèces nommées par les maîtres de trappe lors des consultations privées menées durant l'hiver 2010.

Tableau 7.11 :Présentation et informations sur les espèces de poissons citées comme présentes par les maître de trappe dans le parcours du chemin E de Barrette-Chapais Itée.

Espèces	Habitats	Période de fraye	photos
Meunier noir	Rivières et lacs du Canada Répandu sur la totalité du territoire continental du Canada	À la fonte des glaces, il remonte les rivières et ruisseaux pour y frayer	
Doré Jaune	Rivières et lacs du Canada Répandu sur la totalité du territoire continental du Canada	À la fonte des glaces, il remonte les rivières et ruisseaux pour y frayer	
Doré noir	Rivières et lacs du Canada Répandu sur la totalité du territoire continental du Canada	À la fonte des glaces, il remonte les rivières et ruisseaux pour y frayer. Période de fraye similaire au Doré jaune	
Esturgeon jaune	Essentiellement dans le grand bassin de la Baie d'Hudson et James. Également dans le fleuve St-Laurent	À la fonte des glaces, il remonte les rivières entre mai et juin. Eau peu profonde à courant rapide	

À la lumière des espèces présentes dans le secteur du chemin de Barrette-Chapais Itée, il ressort que la période de fraie de ces espèces sont toutes au printemps.

Ainsi, afin de réduire le dérangement de ces espèces durant la période de reproduction, **il est recommandé de ne pas effectuer des travaux de construction de pont durant la période de mi-avril à la fin juin.**

Barrette-Chapais ltée effectuera les travaux de construction de ponts en période de basses eaux, en automne et en hiver. Toutefois, les travaux de construction de ponts devront être préférablement effectués durant l'été et l'automne.

7.12 *Le promoteur indiquera quelles personnes ou quels organismes il a consultés pour identifier des avenues qui permettraient de réduire les impacts prévisibles reliés à la construction du pont de la rivière Chibougamau, ainsi que les avis qui lui ont été fournis*

Comme expliqué dans la section 7.10.4, des travaux de modélisation du courant sera effectué afin de situer les piliers du pont de la rivière Chibougamau sera effectué une fois que l'autorisation du projet sera accordé.

Malheureusement, au moment d'écrire ces lignes, il n'était pas possible de présenter les résultats de la modélisation ou toute autres informations sur l'influence du pont sur l'écoulement naturelle de l'eau. Les travaux de modélisation ainsi que la production de plan d'ingénierie du pont seront débuté seulement une fois que l'autorisation du MDDEP pour le projet sera accordée.

7.13 *Le promoteur devra identifier les mesures qu'il compte prendre afin de s'assurer de ne pas affecter l'esturgeon jaune présent dans la rivière Chibougamau*

Tel que montré au tableau 7.10.3, la période de montaison de l'Esturgeon jaune se déroule entre le 15 avril et le 30 juin, soit la période spécifiée, en réponse à la question 7.11, pour n'effectuer aucun travail de construction du pont. Les travaux de construction de ponts devront être préférablement effectués durant l'été en période d'étiage. Ce sont les mêmes recommandations qui sont données dans la conclusion du rapport de caractérisation de la firme FaunENord, de Chibougamau, alors qu'ils suggèrent d'exécuter les travaux en périodes d'étiage et de respecter les périodes de restriction des travaux dans les cours d'eau selon les périodes de reproduction des espèces de poissons potentielles présentes.

De plus, une des mesures d'atténuation mentionnées dans l'étude d'impact du chemin E, est d'installer une barrière dans chacun des canaux de drainage afin de provoquer une sédimentation des matières en suspension dans l'eau avant que le canal de drainage ne rejoigne un cours d'eau. Ceci inclut naturellement tous ceux du bassin versant de la rivière Chibougamau touchés par le projet. Ainsi, tout cours d'eau qui sera traversé par le chemin devra avoir des barrières de sédimentation à 20 m de la Ligne naturelle des hautes eaux (LNHE).

De plus, selon l'avis de M. Réjean Dumas (communication personnelle du 28 septembre 2010), spécialiste au MRNF et impliqué depuis 2009 dans l'étude sur la restauration et l'amélioration des frayères de l'esturgeon jaune dans la rivière Ouareau, éviter l'émission de matières en suspension lors de la construction de travaux routiers serait la principale préoccupation à tenir compte dans un souci de protection de l'esturgeon jaune. Il ne semble pas y avoir de caractéristique définie pour les frayères de cette espèce qui s'adapte à divers milieux et qui fraye autant dans le fleuve St-Laurent qu'en rivière et même parfois dans les lacs au Québec. Il n'y a pas d'homogénéité dans les caractéristiques de leurs frayères et ils ne retournent pas toujours à la même non plus. Comme pour la plupart des espèces ichthyennes, leurs frayères se retrouvent habituellement juste après un seuil.

Dans la présente étude, la conception des traverses et du pont vise, bien entendu, à faciliter leur libre circulation et un passage en eau libre sous le pont sera conservé afin de respecter la vitesse maximale suggérée de 0,9 m/s.

Bien que, selon le rapport de la firme FaunENord de Chibougamau, il n'existe aucune frayère à proximité du projet de pont et aucun géniteur de quelque espèce de poisson n'a été observée durant la période de caractérisation faite en mai 2010 certaines mesures de protection sont de mise. La conclusion de leur rapport résume bien les points à considérer et qui ont aussi été abordés dans le document déposé initialement pour la présente étude d'impact en décembre 2009:

La limitation de la mise en circulation de sédiments dans le cours d'eau dû aux travaux d'aménagement de la structure, permettra de maintenir la qualité de l'eau pour les espèces piscicoles et d'éviter le colmatage des frayères présentes dans le cours d'eau. Le passage de la machinerie dans le cours d'eau devrait également être minimalisé. En outre, les pertes d'habitats devraient être limitées en minimisant les surfaces d'empiètement sur le littoral (piliers en milieu hydrique). La stabilisation et la revégétalisation des rives aux approches du pont devraient être assurées afin de limiter l'érosion dans le cours d'eau. En bref, il est important que les impacts potentiels de l'aménagement du pont soient minimisés dans le secteur d'intervention, ainsi qu'en aval des travaux.

Le pont de la rivière Chibougamau sera conçu pour tenir compte le plus possible de ces recommandations.

7.14 *Le promoteur devra identifier quelles études il prévoit réaliser, et il devra déposer le plan de travail prévu pour la réalisation de ces études*

Durant le printemps 2010, une étude de caractérisation de la rivière Chibougamau à la hauteur de l'emplacement du pont de cette rivière a été effectuée avec l'aide de la firme de consultants FaunENord de Chibougamau. **Il est possible de retrouver cette étude en annexe 7.10.3.** Les conclusions de cette étude ont été discutées dans les paragraphes précédents à la section 7.10.3.

7.15 *Entre le km 9 et le km 13, à partir du pont du CN, pourquoi le promoteur n'utilise pas la voie ferrée vers l'ouest pour ensuite emprunter le chemin forestier existant qui est localisé dans le corridor du projet, et ce afin de minimiser les impacts de la route forestière sur les tourbières ?*

La construction du chemin E tel que proposé par Barrette-Chapais Itée représente un trajet de 37.3 km alors que le trajet qui passerait plus au sud représente un détour de plus de 15 km. Ce détour représente des frais additionnels qui sont prévisibles et constitue un défi supplémentaire à long terme pour la compagnie.

Sachant que la construction d'un kilomètre de route forestière apte à recevoir les camions requis pour le transport du bois est de 120 000 \$, uniquement sur les frais de construction du chemin, ceux-ci sont évalués à 1,8 M\$. À ceci, il faut ajouter les frais de transport récurrents qui sont évalués à 9\$ par km parcouru pour chaque 100 m³ de bois transportés à l'usine. Sachant que le chemin serait utilisé pour le transport de 250 000 m³ de bois par année, le transport de ce bois sur une période de 15 années serait de 5.06 M\$ sans compter les frais d'entretien de cet ajout de 15 km de chemin.

Considérant que le chemin serait de 15 km plus long, les frais de transport et de construction du chemin représente une dépense supplémentaire de près de 6.86 M\$ sur 15 années d'opération.

Pour ce qui est de l'impact de la construction du chemin sur les tourbières, comme il a été discuté dans le premier document, celles-ci sont nombreuses dans la région et ne sont aucunement menacées par l'exploitation industrielle tel qu'il est possible de le remarquer plus au sud, particulièrement dans la Vallée du St-Laurent.

Pour ces raisons, Barrette-Chapais Itée estime qu'il serait préférable d'utiliser le tracé tel que proposé plutôt que celui passant plus au sud.

7.16 *Le promoteur devra indiquer les mesures qui seront prises afin de s'assurer de ne pas modifier l'écoulement naturel de l'eau dans les tourbières qui sont traversées par le projet de route forestière afin que l'écosystème tourbeux demeure vivant et conserve ses caractéristiques propres.*

Concernant l'impact sur la modification de l'hydrologie des tourbières qui seront traversées par les tourbières, l'équipe de rédaction a consulté le docteur Line Rochefort de l'Université Laval de Québec.

Le docteur Rochefort est une sommité dans l'écologie des tourbières et ses travaux de recherches portent sur la restauration des tourbières après une perturbation. Elle est également le chercheur en charge de la chaire de recherche industrielle du CRSNG en aménagement des tourbières.

Selon Rochefort (communications personnelles) les tourbières sont fréquemment affectées par la construction de chemin. Ceci s'exprime selon deux aspects soient par la modification de l'hydrologie et par l'envahissement de plantes ne faisant pas partie de cette écosystème.

L'hydrologie des tourbières est affectée par le chemin qui crée une barrière empêchant l'écoulement naturel de l'eau de part et d'autre du chemin.

D'un autre côté, l'ajout de matériau alcalin pour la fabrication de l'infrastructure du chemin peut modifier le pH en bordure de la route. Ainsi, il est fréquent, selon le Dr Rochefort, que des plantes envahissantes soient présentes en bordure de chemin construit dans les tourbières.

Le Dr Rochefort propose que les chemins forestiers soient aménagés de telle sorte qu'il existe un nombre plus élevé qu'à l'habitude de ponceaux de drainage afin de garantir une libre circulation de l'eau de chaque côté du chemin.

De plus, elle suggère que les matériaux de construction de la route, spécialement la surface de roulement soient constitués de matériaux acides, tel ceux provenant de dépôt fluvioglaciaire. Finalement, l'utilisation de souche sous le chemin, formant l'infrastructure serait selon elle, une bonne pratique. Ceci fait en sorte de réduire l'imperméabilité de la structure favorisant ainsi l'écoulement de l'eau de chaque côté du chemin à travers l'infrastructure.

Toutefois, madame Rochefort indique que ces informations sont celles qui sont aux meilleures de ses connaissances, et indique par le fait même que le Québec ne possède pas ou peu d'information sur l'impact de la construction d'un chemin forestier sur l'écologie des tourbières et que le Québec accuse un retard important sur les connaissances acquises dans ce domaine. **Le Dr Rochefort estime qu'une étude plus approfondie devrait être faite afin de combler ce manque scientifique, à tout le moins, elle estime qu'une revue de littérature devrait être effectuée afin de faire ressortir les informations existantes et pertinentes sur le sujet.**

Barrette-Chapais Ltée construit de nombreux chemins de petites tailles et de courtes distances. Plusieurs de ces chemins passent à travers des tourbières. Or, dans le cas de cet écosystème, l'accumulation de l'eau en bordure du chemin a un impact direct sur l'entretien et la viabilité de ce dernier. **Ainsi, la pratique courante est d'installé systématiquement des petits ponceaux de drainage à tous les 300 mètres de distance.** Ces ponceaux ont une dimension de 300 mm. De plus, si une accumulation plus importante d'eau est observable sur un côté particulier du chemin, Barrette-Chapais Ltée installe immédiatement un ponceau de drainage afin de favoriser l'écoulement naturel de l'eau.

7.17 Le promoteur devra fournir un rapport rédigé par un archéologue concernant le potentiel archéologique, et ce, pour le corridor de la route forestière et les emplacements des bancs d'emprunt.

Prochainement, un **rapport signé par un archéologue sera remis au MDDEP** afin d'identifier le potentiel archéologique du secteur visé par le projet. Le rapport devrait relever **les endroits à l'intérieur de la zone d'étude immédiate**, soit 500 mètres de chaque côté du tracé du chemin. **Ce rapport traitera également de la question des emplacements des bancs d'emprunt** et de leur potentiel archéologique.

Ce rapport sera signé par Jean-Yves Pintal, archéologue ayant travaillé pour l'Administration Régionale Crie.

7.18 Concernant la légende sur la carte 5.1, le promoteur devra fournir des informations sur ce que représentent 1BF, 1BG, 2A, 2AE, 2AK, 2BE ET 9S. De plus, le promoteur devra identifier lesquels des sites apparaissant sur la carte représentent les meilleurs potentiels pour la construction et l'entretien du projet de route forestière, ainsi que la localisation des chemins d'accès à ces bancs d'emprunt.

La construction d'un chemin forestier demande une grande quantité de matériel de construction. Ce matériel est généralement choisi en fonction de sa capacité portante pour l'utilisation prévue de ce type

d'infrastructure. **Le tableau 7.18.1 présente les informations concernant la géomorphologie et la méthode de déposition de ces matériaux suivant le retrait des glaciers du continent.**

Tableau 7.18.1 : Extrait des description et codification des dépôts de surface.

Source : Robitaille, A. 1988. Cartographie des districts écologiques : normes et techniques, Ministère de l'Énergie et des Ressources, Service de l'inventaire forestier, Division écologique, Québec, 109 p.

Type de dépôt	Code cartographique	Description	Origine et morphologie
1. Dépôts glaciaires		Dépôts lâches ou compact sans triage, constitués d'une farine de roches et d'éléments allant d'anguleux à subanguleux. La granulométrie des sédiments peut varier de l'argile au x blocs, selon les régions.	Dépôts mis en place sur les glaciers, sans intervention majeure des eaux de fonte, à la suite de l'érosion du substratum rocheux. Ils présentent une topographie très variable
1.2 Dépôts glaciaires caractérisés par leur morphologie		Ces formes glaciaires sont généralement composées de till.	Dépôts glaciaires qui doivent leur origine à l'action des glaciers. Ils sont suffisamment épais pour créer un relief sur des formations meubles ou rocheuses.
Moraine frontale	1bf	Les moraines frontales comportent une accumulation importante de sédiments glaciaires : sable, gravier, blocs. Les dépôts sont stratifiés à certains endroits et sans structure sédimentaire apparente ailleurs.	Ce type de moraine, formé au front des glaciers, marque avec précision la position ancienne d'un front glaciaire. Il atteint parfois plusieurs dizaines de mètres de hauteur et des centaines de kilomètres de longueur.
Moraine de De Geer	1bg	Les petites crêtes qui forment la moraine de De Geer se composent de till parfois délavé en surface, généralement pierreux et parfois recouvert de blocs ou de graviers.	Ce type de moraine est mis en place dans des nappes d'eau peu profondes, au front des glaciers. Il présente une topographie formée de petites crêtes (de 3 m à 10 m) parallèles au front glaciaire.
2. Dépôts fluvioglaciaires		Les dépôts fluvioglaciaires sont composés de sédiments hétérométriques, dont la forme va de subarrondie à arrondie. Ils sont stratifiés et peuvent renfermer des poches de till (till flué).	Dépôts mis en place par l'eau de fonte des glaciers. La morphologie des accumulations varie selon la proximité du milieu sédimentaire et du glacier (juxta glaciaire et pro glaciaire)
2.1 Dépôts juxta glaciaires	2a	Dépôts constitués de sable, de gravier, de cailloux, de pierres et, parfois, de blocs, allant d'arrondis à subarrondis. Leur stratification est souvent déformée et faillée. La granulométrie des éléments varie considérablement selon les strates. Ces dépôts renferment fréquemment des poches de till.	Dépôts mis en place par l'eau de fonte, au contact des glaciers en retrait. Ils ont souvent une topographie bosselée, parsemée de Kettles
Esker	2ae	Idem	L'esker se forme dans un cours d'eau supra, intra ou sous-glaciaire

			lors de la fonte d'un glacier. Il se présente comme une crête allongée, rectiligne ou sinueuse, continue ou discontinue
Kame	2ak	Idem	Le kame se forme avec l'accumulation de sédiments dans une dépression d'un glacier stagnant. Une fois la glace fondue, il a l'allure d'une butte ou d'un monticule de hauteur variable, aux pentes raides.
2.2 Dépôts proglaciaire			Ces dépôts sont mis en place par les eaux de fontes d'un glacier et déposés par des cours d'eau fluvioglaciaires.
Épandage	2be	Les dépôts proglaciaires sont surtout composés de sable, de gravier et de cailloux émoussés. Ces sédiments sont triés et disposés en couches bien distinctes. Dans un complexe, les dimensions des particules diminuent de l'amont vers l'aval.	Dépôts mis en place le long des cours d'eau fluvioglaciaires. La surface généralement plane et uniforme de l'épandage, est entaillée d'anciens chenaux d'écoulement. Les terrasses fluvioglaciaires situées en bordure des rivières actuelles correspondent fréquemment à des épandages résiduels défoncés par l'érosion.
4. Dépôt lacustre		Dépôts constitués de sable fin, de limon et d'argile stratifiés ou de sédiments plus grossiers (sable et gravier).	Dépôts mis en place par décantation (argile, limon), par le courant (sable fin, limon) et par les vagues (sable et gravier).
Glaciolacustre (faciès d'eau profonde)	4gs	Dépôts constitué de sable et parfois de gravier.	Dépôt à la surface généralement plane qui s'est formé dans un lac proglaciaire.
9. Dépôt éolien		Dépôts composés généralement de sable, lités et bien triés dont la granulométrie varie de fine à moyenne.	Dépôts en forme de buttes allongées ou de « croissant », édifiés par le vent.
Dune stabilisée	9s	Idem	Dépôt qui n'est plus activé par le vent et qui est stabilisé par la végétation.

La construction d'un chemin forestier exige plusieurs structures afin que ce dernier soit sécuritaire et fonctionnel sur une longue période. Ainsi, selon le manuel de foresterie (OIFQ, 1997), l'ouvrage de référence dans le domaine, la construction de chemin nécessite avant l'installation de la surface de roulement, une couche appelée infrastructure qui représente la base même du chemin. Cette « infrastructure » repose sur le sol en place, soit la roche mère ou des dépôts divers. Elle est généralement constituée de matériel retrouvé sur place tels les déblais du chemin ou de souches et autres matériels adjacents à la construction du chemin.

Sur cette infrastructure, est installée une sous-fondation. Cette couche est généralement constituée de matériau grossier comme du gravier naturel.

Finalement, le chemin est recouvert de la fondation qui est la surface de roulement. Cette couche est constituée de matériau de plus grande valeur puisqu'il peut s'agir de gravier concassé ou de gravier naturel mais trié. La figure 7.18 illustre sommairement les différents éléments exprimés plus haut.

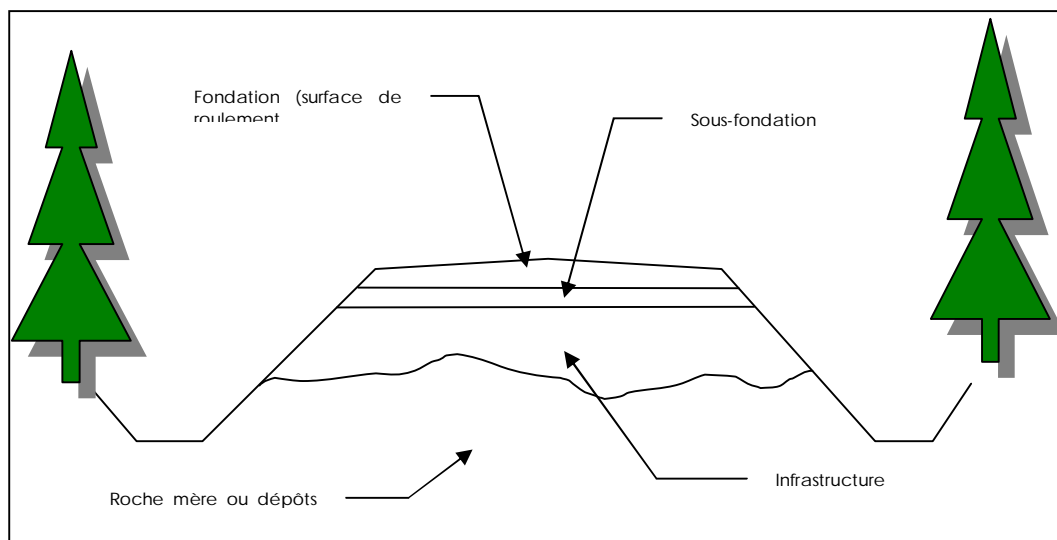


Figure 7.18 : Illustration de la structure d'un chemin forestier. Inspirée du manuel de foresterie (OIFQ, 1997).

À l'aide de la figure 7.18 et de la description faite de la structure d'un chemin forestier, il est possible d'identifier le matériel qui sera nécessaire pour la construction du chemin E. Avec les dépôts et bancs d'emprunts qui ont été identifiés à la carte suivante (carte 7.18), il est possible de voir que la majorité des bancs d'emprunts sont constitués de dépôts juxta glaciaire et d'esker. Ces dépôts ont une structure qui leur permet d'entrer dans la constitution de la fondation ou de la sous fondation.

INSÉRÉ LA CARTE 7.18

CARTE DES DÉPÔTS DE SURFACE AVEC LÉGENDE DES DÉPÔTS

Les dépôts 4GS pour leur part ne peuvent être utilisés que pour la construction de la sous fondation.

Le tableau 7.18.2 présente la superficie de chacun des dépôts qui entreront dans la construction du chemin E.

Tableau 7.18.2 : Présentation de la superficie occupée par chacun de groupe de dépôts glaciaire possédant un potentiel d'être utilisés pour la construction du chemin E de Barrette-Chapais Itée.

Type de dépôt glaciaire	Utilisation	Superficie (ha)
2A	Fondation et sous fondation	769
2AE	Fondation et sous fondation	78
2BE	Fondation et sous fondation	48
4GS	Sous fondation	206

L'emplacement des chemins d'accès n'est pas encore déterminé. Toutefois, **en observant la carte 7.18, il est possible de remarquer que l'ensemble des bancs d'emprunts identifiés comme potentiellement utilisables, sont déjà traversés par des chemins forestiers existants. Ainsi, il ne sera pas nécessaire de créer de nouveau chemin afin d'accéder à ces bancs d'emprunt. Tous les bancs d'emprunt apparaissant sur la carte 7.18 ont un excellent potentiel et pourront être utilisés pour la construction du chemin E tel que proposé par Barrette-Chapais Itée.**

7.19 Le promoteur devra fournir la localisation des sites potentiels de banc d'emprunt qu'il prévoit utiliser lors de la construction et l'entretien du chemin.

La carte 7.18 présente les bancs d'emprunt qui seront utilisés pour la construction du projet de Barrette-Chapais Itée. Tous les bancs d'emprunt identifiés sur cette carte serviront à la construction du chemin et feront l'objet d'une demande de permis tel que stipulé dans le RNI.

7.20 Le promoteur devra fournir une cartographie du couvert végétal des bancs d'emprunt potentiels.

Parmi les espèces possédant un potentiel faunique dans la région, notons entre autres, l'orignal et le Caribou forestier.

- *L'orignal*

Pour ce qui est de l'orignal, cette espèce utilise des habitats diversifiés tant pour son alimentation, la mise bas que pour sa protection. L'utilisation de ces habitats varie principalement selon deux grandes périodes de l'année soient celles estivale et hivernale.

En été, l'orignal utilise des habitats de grande densité afin d'échapper aux grandes chaleurs. Il utilise également des habitats ouverts où la densité de nourritures est élevée (Sanson et al, 2002).

Pour la période hivernal, ce grand mammifère utilise des habitats avec un couvert végétal dense. Cette caractéristique lui permet de circuler plus facilement due à la moins grande accumulation de neige au sol.

- *Le caribou forestier*

Le caribou forestier utilise essentiellement des habitats résineux matures. Ainsi, l'équipe de rétablissement du caribou forestier du Québec (2008) mentionne que l'habitat du caribou forestier est généralement constitué de pessière à épinettes noires matures avec ou sans lichen. Cette habitat est utilisé dans la majorité du temps par cette espèce.

Les cartes 7.20 est et ouest présentent le couvert végétal des bancs d'emprunt identifiés par Barrette-Chapais Ltée pour la construction du chemin E. Le tableau 7.20 présente, pour sa part, le couvert végétal ainsi que sa superficie occupée sur chacun des bancs d'emprunt identifiés. Il est à noter que les peuplements identifiés en vert pâle dans le tableau représentent le meilleur potentiel d'habitat faunique pour les deux espèces identifiées dans les paragraphes précédents.

INSÉRÉ LA CARTE 7.20 EST

COUVERT VÉGÉTAL DE BANCS D'EMPRUNT

INSÉRÉ LA CARTE 7.20 OUEST

COUVERT VÉGÉTAL DE BANCS D'EMPRUNT

Tableau 7.20 : Présentation de la superficie occupée selon le type de couvert végétal, pour les bancs d'emprunt identifiés par Barrette-Chapais Itée pour la construction du Chemin E.

Identification du Banc d'emprunt	Couvert végétal	Superficie (ha)	Identification du Banc d'emprunt	Couvert végétal	Superficie (ha)
1	EPN PLR 1990	27.08	11	PEPEE C2 90	19.61
	TOTAL	27.08		EE B3 90	14.55
2	EE D3 120	13.61		EPG C3 90	8.25
	EPN PLR 1981	18.29		EPG D3 90	60.70
	PIG PLR 1981	72.06		EPG D4 90	4.67
	PIG PLR 1990	13.34		EPN PLR 2001	29.11
	EPN PLR 1990	9.18		PGE C3 90	112.70
	CPR 1975	73.81		PGPG B3 90	31.12
	TOTAL	200.3		PIG PLR 1990	1.73
3	EE C4 VIN	13.66		PGE B3 90	10.00
	BR 1986	14.36		PGE D3 90	8.88
	TOTAL	28.02		CPR 1985	12.68
4	PIG PLR 1990	9.25		CPR 1999	13.53
	TOTAL	9.25		TOTAL	327.57
5	PIG PLR 1990	14.93	12	BBBB C3 70	10.66
	TOTAL	14.93		BBBBR C3 90	13.80
6	PIG PLR 1990	21.60		SFI C2 EL 120	9.13
	TOTAL	21.60		EPG B3 90	37.96
7	EE C4 70	22.16		PGE B3 90	5.79
	EE B4 70	33.35		PGE C3 90	14.71
	TOTAL	55.51		PGE D3 90	9.77
8	EE C4 70	14.18		PGPG B2 90	9.81
	TOTAL	14.18		PGPG C2 90	15.02
9	EE C3 VIN	7.06		PIG PLR 1990	175.34
	EPG B3 90	19.26		SE C2 EL 120	16.91
	TOTAL	26.32		EE B3 90	13.05
10	EPN PLR 1990	17.96		CPR 1985	27.67
	TOTAL	17.96		TOTAL	359.63
Grand total		1102.35			

Légende :

BBBB	Bétulaie à bouleau blanc	« Densité du couvert »	Classe d'âge
PGPG	Pinède à pin gris	A 81 à 100%	VIN Vieux inéquien
PEPEE	Peupleraie à épinette	B 61 à 80%	120 120 ans
EE	Pessière à épinette	C 41 à 60%	90 90 ans
EPG	Pessière à pin gris	D 25 à 40%	70 70 ans
PGE	Pinède à épinette		50 50 ans
SE	Sapinière à épinette	« Classe de hauteur »	30 30 ans
SFI	Sapinière à feuillu intolérant	1 > 22 mètres	10 10 ans
BR	Brûlis	2 de 17 à 22 m	
CPR	Coupe	3 de 12 à 17 m	« Année de la perturbation »
CRB	Coupe par bande	4 de 7 à 12 m	1983
PLR	Plantation	5 de 4 à 7 m	XXXXXX : potentiel d'habitat faunique

Cette identification des peuplements avec un potentiel d'habitat faunique intéressant est basée sur les variables suivantes :

- Le peuplement doit avoir une densité de A, B ou C (40 à 100% de couvert).
- Le peuplement doit avoir atteint l'âge minimal de 70 ans ou vieux inéquien. Si le peuplement a 120 ans, la densité peut être D également (25 à 40% de couvert).
- Les peuplements feuillus sont automatiquement des habitats à fort potentiel d'habitat faunique.

La densité du couvert végétal représente une variable importante pour l'orignal ou le caribou forestier. Plus le couvert végétal est dense et plus l'habitat représente un abri hivernal pour les grands mammifères.

L'âge du peuplement représente également une variable à considérer puisque les peuplements plus vieux comportent plus de lichens que les jeunes forêts.

Finalement les peuplements feuillus sont généralement des endroits nourriciers pour l'orignal ou d'autres petits herbivores comme, entre autres, les castors.

Les bancs d'emprunt identifiés par Barrette-Chapais Ltée représentent une superficie totale de 1102,35 hectares. Ainsi, les superficies occupées par des peuplements de **fort potentiel** d'habitat faunique représentent 444,19 ha (40,3 %) tandis que les habitats identifiés comme ayant un faible potentiel d'habitat faunique représentent 658,16 ha (59,7 %).

Sur la base de ces informations, les bancs d'emprunt identifiés sur les cartes 7.20 Est et Ouest sont les bancs # 7, 8, 9, 11 et 12. Il y aurait donc plus de 780 ha occupés par des bancs d'emprunt **ayant un potentiel élevé** comme habitat faunique. **L'emplacement de ces bancs d'emprunt est situé tout à l'ouest du projet de chemin. De plus, la superficie occupée par ces bancs d'emprunt est très élevée. Ces deux raisons font en sorte que Barrette-Chapais Ltée ne pourra pas se priver de ces bancs d'emprunt et devra utiliser ces derniers lors de la construction du chemin E.**

De plus, le banc d'emprunt #12 est situé à proximité du projet de chemin et fera en sorte que le potentiel d'utilisation comme habitat faunique sera diminué dû à l'utilisation du chemin. Pour sa part, le banc d'emprunt #11

est parcouru par de nombreux chemins et son potentiel d'habitat faunique est également réduit.

7.21 *Le promoteur devra localiser le camp que possède M. Billy Cooper au lac Hancock sur la carte 7.6 (affectation du territoire de l'aire d'étude globale) ainsi que sur la carte 7.3 (plan rapproché de l'aire d'étude immédiate) et évaluer les impacts du projet de route en regard avec l'utilisation de ce camp.*

Les cartes 7.3, 7.4 et 7.6 du dépôt initial ont été modifiées afin de faire apparaître le campement de monsieur Cooper et sont maintenant nommées 7.1c, 7.1d et 7.1e.

La présence du chemin E de Barrette-Chapais Ltée aura un impact au niveau de la fréquentation du territoire à proximité du lac Hancock. Cet impact se fera sentir essentiellement dans la phase utilisation du chemin. Il est peu probable qu'il y ait une augmentation de la fréquentation durant la phase construction.

Il faut noter toutefois, que le territoire est déjà parcouru par un nombre significatif de chemins forestiers secondaires et par l'ancienne ligne de transport ferroviaire. En effet, **il existe actuellement un lien routier qui donne accès au lac Hancock partant de l'ancienne voie ferrée.** Ce chemin est facilement accessible puisque la voie ferrée est désaffectée et carrossable. Ainsi, **l'impact appréhendé ne sera pas nouveau mais possiblement accentué.**

Ainsi, afin d'évaluer les impacts de l'utilisation du chemin E sur la fréquentation du territoire de chasse familiale de monsieur Cooper, il faut se référer à l'étude d'impact (section 8.3) déposée au MDDEP le 23 décembre 2009.

Rappelons que l'évaluation des impacts est basée sur trois variables : l'intensité, l'étendue et la durée. Chacune des variables possède un poids similaire de 1 à 3 où la valeur 1 représente une pondération faible (peu d'impact) alors que la valeur 3 signifie une pondération élevée (impact important). Les variables sont multipliées entre elles afin de rendre l'évaluation de l'impact plus dynamique qu'une simple addition. Cette façon de faire accentue l'importance de l'impact et se veut donc une mesure conservatrice.

En se basant sur la méthode d'évaluation des impacts proposée dans les paragraphes précédents, une détermination de l'importance de la présence du nouveau chemin forestier E sur le campement de monsieur Cooper a été effectuée.

Impacts	Description	Effets	Intensité	Étendue	Durée	Importance de l'effet
Social	Présence du lien routier facilité	Construction du chemin (phase d'utilisation)	2	1	3	6 (moyen)

L'étape suivante est de tenter d'appliquer des mesures d'atténuations afin de réduire l'impact prévisible de la construction du chemin. Bien qu'il ait été envisagé d'appliquer des mesures d'atténuation, il est impossible d'atténuer l'augmentation de la fréquentation du territoire.

Il faut rappeler que le territoire de chasse familiale de monsieur Cooper est situé en Terre de catégorie I de la communauté Cri de Waswanipi. Ces terres ne font pas l'objet de restriction particulière quant à la gestion de la faune. De plus, l'article 1.4 de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* interdit toute entrave à la réalisation d'activités de chasse, de pêche ou de piégeage.

Article 1.4 de la loi :

« 1.4. Nul ne peut sciemment faire obstacle à une personne effectuant légalement une activité visée au premier alinéa de l'article 1.3, y compris une activité préparatoire à celle-ci.

Pour l'application du premier alinéa, on entend par «faire obstacle» notamment le fait d'empêcher l'accès d'un chasseur, d'un pêcheur ou d'un piégeur sur les lieux de chasse, de pêche ou de piégeage auxquels il a légalement accès, d'endommager le mirador ou la cache d'un chasseur, d'incommoder ou d'effaroucher un animal ou un poisson, par une présence humaine, animale ou toute autre, par un bruit ou une odeur ou le fait de rendre inefficace un appât, un leurre, un agrès, un piège ou un engin destiné à chasser, à pêcher ou à piéger cet animal ou ce poisson. »

Il devient donc impossible pour Barrette-Chapais Itée d'appliquer une mesure d'atténuation qui aurait pour conséquence de réduire l'accès au territoire.

La seule façon de réduire, un temps soit peu, la fréquentation du lac Hancock est d'ériger une barrière à l'entrée du chemin menant au campement de monsieur Cooper, mais le chemin d'accès doit d'abord lui appartenir. Si ce chemin demeure public, il sera impossible de construire une barrière pour la même raison que celle citée précédemment.

7.22 *Le promoteur devra localiser cette source d'eau potable sur la carte 7.6 (affectation du territoire de l'aire d'étude globale ainsi que sur la*

carte 7.3 et 7.4 (plan rapproché de l'aire d'étude immédiate) et évaluer les impacts du projet de route en regard avec l'utilisation de cette source

Les cartes ont été modifiées afin de faire apparaître l'emplacement approximatif de la source d'eau potable citée dans le compte rendu de la consultation publique menée par Barrette-Chapais Ltée le 7 décembre 2009 auprès de la communauté de Waswanipi. **Les cartes 7.1c et 7.1e montrent l'emplacement approximatif de la source.**

Il faut rappeler que cette source d'eau potable présente dans le territoire du projet a été mentionnée par monsieur Georges Neeposh, fils de monsieur Joseph Neeposh, soit le bénéficiaire du territoire de chasse familiale W10.

La mention de la présence d'une source d'eau potable à été notée dans le compte rendu afin de refléter les discussions entourant le projet, toutefois, cette source n'a pas été considérée comme un enjeu majeur dans l'étude d'impact puisque l'aire de trappe W10 est située à plus de 50 km au nord de l'aire d'étude.

En effet, en observant la carte indiquant son emplacement approximatif déterminé par monsieur Neeposh, soit au ruisseau entre les lacs XXX et XXX, , cette source se retrouve à l'extérieur de l'aire d'étude globale et donc, ne fait pas partie de l'étude d'impact. Elle est située plus en amont du chemin forestier qui mène au chemin E projeté. L'équipe de rédaction a donc jugé qu'il n'était pas nécessaire d'évaluer les impacts du projet sur ce point.

Toutefois, après vérification de l'emplacement de la source, il apparaît que celle-ci est située à proximité du chemin forestier qui mène au chemin E. En effet, selon les informations de monsieur Neeposh, cette source est située au ruisseau menant du lac **XXX au lac XXX**. **De plus, l'endroit où monsieur Neeposh aurait utilisé cet emplacement dans le passé, serait en amont du chemin forestier. Cette situation fait en sorte qu'elle serait protégée de toute influence due aux activités en aval.**

Nous n'avons donc pas effectué d'analyse sur l'impact du projet sur cette source puisqu'elle est :

- **À l'extérieur de l'aire d'étude globale**
- **Située en amont du chemin menant au chemin E**

7.23 Le promoteur indiquera quand il prévoit déposer la version anglaise de l'étude d'impact

Le premier document de l'étude d'impact a été traduit en anglais et est déposé en même temps que ce document.

8 Questions supplémentaires suite aux consultations publiques sur le projet

Cette section traite des questions supplémentaires posées par le COMEX suite aux consultations publiques tenues les 2 et 3 juin 2010.

8.1 Ventilation des coûts liés aux économies d'échelles concernant l'utilisation de camions hors-normes et la construction d'un nouveau pont sur la rivière Chibougamau versus l'utilisation de la route 113 avec des camions standards.

Comme il a été expliqué dans le document présentant l'étude d'impact, le projet s'inscrit dans l'objectif d'atteindre la section ouest de l'UAF 2665 et de faciliter les échanges de bois ou les achats de bois provenant des marchés aux enchères tels que décrit selon l'orientation #7 du Livre vert 2008 du gouvernement du Québec.

Parmi les variables influençant le coût de production de bois d'œuvre, le transport est identifié comme une variable très importante. Ressources naturelle Canada (2008) évalue que le coût de transport du bois de la forêt vers la scierie peut représenter jusqu'à 50% du coût de la transformation de la matière ligneuse. Pour ce qui est de l'entretien des chemins, le CERFO (Centre d'enseignement et de recherche en foresterie de Sainte-Foy inc, 2009) évalue que l'entretien des chemins représente 1,45\$ à 2,00\$ par m³ de bois livré à l'usine.

Pour ce qui est de l'approvisionnement de bois provenant des coupes annuelles de la section ouest de l'UAF 2665, il est estimé à 90 000 m³ pour une valeur de 1,5M\$ en droits de coupe chaque année. Les échanges entre la scierie Nabakatuk et l'usine de Chapais, pour leur part, représente une situation difficile à clarifier de façon précise puisque toutes ces ventes ont été faites sur une base sporadique et n'ont jamais fait l'objet d'un contrat d'approvisionnement à long terme. En effet, le passé nous indique qu'à plusieurs reprises, Barrette-Chapais Ltée a procédé à des achats de bois de l'usine de Nabakatuk. **En général, le volume transigé entre les deux usines était de 60 000 m³ par année.**

Toutefois, Nabakatuk est à la recherche d'un approvisionnement en bois de pin gris dans le cadre d'un projet de relance de l'usine de Waswanipi. D'autre part, Barrette-Chapais Ltée utilise le pin gris dans ces opérations de production de bois d'œuvre mais sans qu'une distinction soit faite pour cette essence d'arbre.

Le chemin pourrait donc être utilisé par les deux organisations si le projet de Nabakatuk voit le jour.

Ainsi, le but étant clairement identifié, ainsi que les objectifs du chemin, celui-ci doit aussi être rentable sur la base économique, et non seulement sur l'atteinte des objectifs. Sachant que la construction du chemin est évalué à 6,6 M\$, ce montant doit être amorti sur une période inférieure à 15 années.

Le choix alternatif est de ne pas effectuer le projet et d'utiliser la route provinciale 113 menant de l'usine de Chapais vers l'usine de Nabakatuk. D'autre part, si tel est le cas, des chemins tertiaires et quaternaires devront tout de même être produits afin que Barrette-Chapais Ltée honore ses engagements envers le gouvernement provinciale. La coupe de bois dans l'UAF 2665 devra tout de même être effectuée, mais celle-ci sera effectuée à l'aide de chemins de plus petites classes (Classes 3 et 4). Ainsi, 90 000 m³ de bois pourraient être récoltés de cette façon, mais ceci ne règle pas la problématique du transport entre les deux entités corporatives de Chapais et Waswanipi. Il y aurait donc près de 160 000 m³ de bois qui devrait passer par la route 113. **Toutefois, quel que soit le choix d'utiliser la route 113 ou le projet de chemin, il y a 250 000 m³ de bois qui devront être transportés.**

Le transport du bois est évalué à 0,09\$ par mètre cube par kilomètre parcouru. En se basant sur les variables influençant les bénéfices anticipés par le projet, sur une base de 15 années, le projet devient rentable après uniquement 8 années d'opération. Le tableau 8.1 présente les différentes variables utilisées pour arriver à ce constat. À cela, il est possible également d'ajouter les crédits d'impôt pour la construction du chemin forestier. Ces crédits sont de l'ordre de 80% pour 2011 et de 70% pour 2012.

Tableau 8.1 : Comparatif des coûts associés au transport du bois selon que celui-ci soit fait par la route 113 ou par le projet de chemin E de Barrette-Chapais Ltée.

Variable	Passage par la route 113	Passage par le projet de BCL
Nombre de KM parcouru	86	90

Volume de bois estimé transporté annuellement	250 000 m ³	250 000 m ³
Volume de bois transporté par voyage	37 m ³	100 m ³
Coût de construction	N/A	6,6 M\$
Coût d'entretien annuel	N/A	35 000 \$
Coût du transport par voyage	0,1325 \$/m ³ /km	0.09 \$/m ³ /km
Coût du transport annuellement	2.848 M\$/an	2.025 M\$/an
Différentiel entre les deux options		823 000\$/an
Coût d'entretien du chemin après 15 ans		0.525 M\$
Coût total pour 15 années d'opération	42,72 M\$	30,9 M\$
Économies estimées		11,82 M\$
Amortissement du projet de chemin		8 ans

8.2 *Précision sur les volumes de bois additionnels qui pourraient être récoltés sur l'unité 2665 sur une base annuelle justifiant la construction de la route de même que sur les échanges de bois qui pourraient se faire avec la scierie Nabakatuk en indiquant si des ententes sont convenues ou à convenir*

Comme expliqué dans le premier document, le gouvernement par l'introduction de l'orientation #7 du livre Vert, a fait en sorte de modifier grandement les méthodes d'approvisionnement des usines de sciage au Québec. Barrette-Chapais Ltée ne fait pas exception et devra s'adapter aux nouvelles règles d'attribution et d'approvisionnement en matière première.

Comme expliqué, l'usine de Chapais désire obtenir une partie de son approvisionnement directement de l'usine de Nabakatuk. De plus, une partie de son approvisionnement viendra possiblement également de l'UAF 8764, ou une quantité importante de bois n'a pas été récoltée les dernières années. Ainsi, Barrette-Chapais Ltée espère pouvoir récolter une quantité non négligeable provenant de ces territoires plus à l'ouest.

Toutefois, puisqu'à ce moment-ci de l'opération il est absolument impossible de confirmer des ententes avec le gouvernement, ou de connaître les modalités exactes de gestion de l'offre et de la demande des libres marchés futurs découlant de l'orientation #7 du livre Vert, **il est impossible pour l'instant de prédire la quantité exacte de bois qui pourrait transiter par le projet de construction du chemin E.**

Toutefois, sur la base de l'expérience, nous savons que 90 000 m³ de bois seront récoltés directement de l'UAF 2665 tandis que **les échanges entre Nabakatuk et Barrette-Chapais Itée ont permis à plusieurs reprises à Barrette-Chapais Itée d'acheter environ 60 000 m³ annuellement.** Encore une fois, ces achats de bois, n'ont jamais été effectués sur une base contractuelle à long terme, mais plutôt sur une base sporadique.

8.3 *Explication concrète de l'affirmation apparaissant à la page 13 de l'étude d'impact qui laisse entendre qu'une attention particulière sera portée afin que cette communauté puisse bénéficier économiquement de ce projet et se voir possiblement impliquer directement dans la construction du chemin*

Comme il est expliqué dans l'étude d'impact déposée au MDDEP, une attention particulière sera portée afin que la communauté de Waswanipi puisse contribuer à la construction du chemin E de Barrette-Chapais Itée. Cette affirmation se veut un désir de la compagnie afin que la communauté de Waswanipi puisse travailler à la construction du chemin à l'étude. Ainsi, des contacts ont été effectués avec les dirigeants de la communauté afin de voir comment celle-ci pourrait participer à la construction du chemin.

Au moment de l'écriture de ces lignes, des discussions sérieuses ont déjà eu lieu sur le sujet entre la compagnie Barrette-Chapais Itée et la Corporation de développement de Waswanipi. Toutefois, il s'agit de pourparlers qui ne sauraient déjà faire l'objet de comptes rendus formels. Le désir de Barrette-Chapais Itée demeure le même, soit que la communauté puisse recevoir une partie des retombées économiques de la construction du chemin E.

9 Référence :

Communication personnelle : M. Réjean Dumas (450-654-7786, poste249; rejean.dumas2@mrfn.gouv.qc.ca), biologiste au ministère des Ressources naturelles. Spécialiste au niveau de l'esturgeon jaune, il a travaillé sur les travaux dans la rivière Ouareau en 2009 et 2010.

MRN, 1997. Aménagement des ponts et ponceaux dans le milieu forestier.

http://www.mrnf.gouv.qc.ca/publications/forets/entreprises/amenagement_ponts.pdf

OIFQ, 1997. Manuel de foresterie. Presse de l'université Laval et Ordre des ingénieurs du Québec, pages 1114 et 1115.

Samson, C., C. Dussault, R. Courtois et J.-P. Ouellet. 2002. Guide d'aménagement de l'habitat de l'orignal. Société de la faune et des parcs du Québec, Fondation de la faune du Québec et ministère des Ressources naturelles du Québec, Sainte-Foy. 48 p.

ÉQUIPE DE RÉTABLISSEMENT DU CARIBOU FORESTIER DU QUÉBEC. 2008. *Plan de rétablissement du caribou forestier (Rangifer tarandus) au Québec — 2005-2012.* Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Faune Québec, Direction de l'expertise sur la faune et des habitats. 78 pages.

Ressources naturelle Canada, 2008 : Recherche sur le secteur forestier pour réduire les coûts de carburant et les émissions de gaz à effet de serre.
<http://www.nrcan.gc.ca/media/newcom/2008/200825b-fra.php?PHPSESSID=c8ad8bf4e6843c0ade4458bcb31067bf>

CERFO, 2009. Optimisation des coûts d'approvisionnement par l'utilisation des logiciels Woodstock et FPInterface

<http://www.mrnf.gouv.qc.ca/publications/forets/evolution/cerfo-optimisation-co%C3%BBts.pdf>

10 annexes

Annexe 6.6

Compte rendu des consultations privées tenues avec les maîtres de trappe affectés par le projet de construction du chemin E de Barrette-Chapais Itée.

Consultations privées des maîtres de trappe affectés par le projet de construction du chemin E

Compte-rendu de la consultation

Date : 24 mars 2010

Lieu : Waswanipi

Aire de trappe visée : W16

Nom de la personne visé par l'aire de trappe : Billy Cooper

Personnes présente lors de la consultation privée :

Billy Cooper, maître de trappe W16

Jimmy Cooper, fils du maître de trappe W16

Allan Saganash, coordonnateur GTC de Waswanipi

Jean-Luc Bugnon, Environnement industriel Bugnon inc

Denis Chiasson, Barrette-Chapais Ltée

Rédacteur du compte-rendu : Denis Chiasson

Exposé de la situation

Dans cette présentation, une carte spécifique de l'aire de trappe touchée par le projet est présentée. Cette carte montre le ou les tracés proposés ainsi que toute l'information détenue par la compagnie.

Cette présentation vise à montrer les points forts de l'information mais également les lacunes de cette même information.

Questions spécifiques

Q1 : Au niveau faunique, connaissez-vous des espèces qui pourraient être affectées par le projet de construction du chemin. Par exemple des frayères, habitat fauniques etc....

Billy Cooper dit que plusieurs espèces animales sont présentes sur ce territoire; castor, orignal, truite, etc. Mais il n'y a pas de caribou selon lui. Il ajoute que ce territoire est vierge et il aimerait qu'il soit protégé le plus possible. D'ailleurs, il y a placé les 25% de sites d'intérêt faunique tel que prévu dans l'entente de la Paix des Braves. Il aimerait aussi que ce territoire soit aménagé selon la norme FSC.

Q1.1 : Y a-t-il des portions du territoire qui doivent, selon vous, être protégées ou qui seront affectées par la construction du chemin de Barrette-Chapais Itée ?

Billy Cooper souhaite qu'il n'y ait pas de camp non-autochtone installé sur ce territoire. Il identifie aussi plusieurs endroits (surtout des montagnes) importants pour l'orignal, les sites d'intérêt faunique (25%) regroupent pour la plupart ses montagnes. Il souhaiterait également que ces montagnes soient reconnues comme FHVC (Forêt à haute valeur de conservation).

(Se référer à la carte pour les endroits importants pour l'orignal #1).

Q2 : Quels aménagements du tracé ou infrastructures pourraient être un facilitant au projet selon l'aire de trappe visée. Par exemple aire de stationnement, portages, sentier de motoneige,...) ?

Il demande que des lisières boisées riveraines de 60m soient conservées en bordure de la Rivière Chibougamau car selon lui 20m n'est pas suffisant. Il voudrait aussi limiter les chemins permanents surtout dans les 25%. Il voudrait des chemins d'hiver à ces endroits.

Q3. Au niveau de la rivière Chibougamau, où le pont passera, croyez-vous que sa construction affectera de façon permanente ou temporaire l'habitat du poisson ?

Billy Cooper pense que oui.

Q3.1 Si oui, expliquez comment ?

Billy Cooper n'explique pas pourquoi.

Q3.2 La rivière Chibougamau vous est-elle utile pour vos déplacements, pour la pêche ou autres activités que vous pratiquez sur cette rivière ?

Billy Cooper dit ne pas l'utiliser car c'est trop loin de son camp.

Q4 : Connaissez-vous des frayères qui pourraient être affectées par le projet de chemin ou des espèces menacées que ce soit sur la rivière Chibougamau ou une autre rivière ou lac ?

Billy Cooper indique sur la carte des frayères à Doré jaune et à Corégone, des ruisseaux à truite, des sites d'alimentation pour la Bernache du Canada, des habitats pour l'Esturgeon. (Se référer à la carte pour la localisation des frayères #2).

Q5 : Y a t il un site ancestral dans le corridor du chemin proposé ? Si oui, pouvez-vous nous indiquer cet emplacement ?

Non, pas à proximité du projet de route. ils sont situés autour du Lac Mechamego et Kapunapotagan. (Se référer à la carte pour la localisation des sites #3).

Q6 : Pouvons-nous utiliser votre savoir traditionnel ou actuel dans la présente étude d'impact ?

Oui

Q6.1 : Si oui, pouvez-vous nous indiquer sur une carte quels sont les points d'intérêts que vous nous permettez d'indiquer ?

(Se référer à la carte pour la localisation des différents points d'intérêts).

Q6.2 : Si non, quelle est la raison de votre refus de nous transmettre cette information ?

Q7 : Sans nous indiquer les points importants que vous voulez conserver confidentiel, pouvez-vous nous dire où sont vos passages de portage, campements temporaires ou permanents, les sites d'intérêts, sentier de canotage ou motoneige, sépulture etc ?

(Se référer à la carte pour la localisation des portages #4, parcours de canot #5 et aire d'alimentation de l'outarde #6).

Q8 : Avez-vous des points spécifiques ou des points que l'on aurait oubliés dans la présente rencontre, que vous désirez partager avec le promoteur ?

Billy Cooper mentionne que de fournir du travail au gens de sa communauté serait un élément positif pour ce projet. Toutefois, il ajoute aussi que la récolte forestière prend toute la mémoire de sa famille en effaçant les traces de leurs portages, etc.

Q9 : Globalement êtes-vous en accord avec le projet ?

Il n'aime pas vraiment l'idée de cette route car elle créera des accès et dérangera sa famille, il ne veut pas de cette route finalement.

Q10. Autres commentaires ?

Billy Cooper mentionne que tout développement affecte le goût de la nourriture, les originaux ne goûtent plus pareil depuis qu'il y a des coupes forestières car l'original doit se déplacer plus et il a moins de gras qu'avant. Il ajoute, que la route n'affecte pas seulement l'environnement immédiat mais le territoire au complet. Il voudrait que le chemin ne passe pas sur son territoire. Il voudrait que ce chemin passe sur le territoire voisin, celui de Sam C. Gull ou bien faite la route mais ne faite pas d'opération forestière sur ce territoire. Finalement il souhaite que son territoire soit une aire protégée car il y a un bon potentiel de canotage sur la Rivière Chibougamau. Il souhaite que sa communauté puisse bénéficier de la construction de la route.

Consultations privées des maîtres de trappe affectés par le projet de construction du chemin E

Compte-rendu de la consultation

Date : 24 mars 2010

Lieu : Waswanipi

Aire de trappe visée : W21A

Nom de la personne visé par l'aire de trappe : Sam C. Gull

Personnes présente lors de la consultation privée :

Sam C. Gull, maître de trappe W21A

Allan Saganash, coordonnateur GTC de Waswanipi

Jean-Luc Bugnon, Environnement industriel Bugnon inc

Denis Chiasson, Barrette-Chapais Ltée

Rédacteur du compte-rendu : Denis Chiasson

Exposé de la situation

Dans cette présentation, une carte spécifique de l'aire de trappe touchée par le projet est présentée. Cette carte montre le ou les tracés proposés ainsi que toute l'information détenue par la compagnie.

Cette présentation vise à montrer les points forts de l'information mais également les lacunes de cette même information.

Questions spécifiques

Q1 : Au niveau faunique, connaissez-vous des espèces qui pourraient être affectées par le projet de construction du chemin. Par exemple des frayères, habitat fauniques etc....

Sam C. Gull dit que le chemin ne touche qu'une petite partie de l'aire de trappe qui est peu utilisée par sa famille. Il pense que, puisque ce secteur (Lacs Cady, Mandarin et un autre petit lac à proximité) n'est pas accessible actuellement, cette partie de territoire est productif pour la faune.

(Se référer à la carte pour la localisation du secteur #7).

Q1.1 : Y a-t-il des portions du territoire qui doivent, selon vous, être protégées ou qui seront affectées par la construction du chemin de Barrette-Chapais Itée ?

Les secteurs des Lacs Cady, Mandarin et un autre petit lac à proximité.

(Se référer à la carte pour la localisation du secteur #7).

Q2 : Quels aménagements du tracé ou infrastructure pourraient être un facilitant au projet selon l'aire de trappe visé. Par exemple aire de stationnement, portages, sentier de motoneige,...) ?

La réfection du chemin entre le Lac L'Apparent et le Lac Lewis permettrait à sa famille de circuler plus facilement dans l'aire de trappe. Il demande; Est-ce que BCL partagera avec lui les montants économisés par l'utilisation de cette route ?

(Se référer à la carte pour la localisation du chemin #8).

Q3. Au niveau de la rivière Chibougamau, où le pont passera, croyez-vous que sa construction affectera de façon permanente ou temporaire l'habitat du poisson ?

Sam C. Gull pense que les personnes suivantes pourraient nous renseigner davantage sur la Rivière Chibougamau; Jackie Gull, Wally et Roby Saganash ou Able Happyjack.

Q3.1 Si oui, expliquez comment ?

Q3.2 La rivière Chibougamau vous est-elle utile pour vos déplacements, pour la pêche ou autres activités que vous pratiquez sur cette rivière ?

Il dit ne pas l'utiliser.

Q4 : Connaissez-vous des frayères qui pourraient être affectées par le projet de chemin ou des espèces menacées que se soit sur la rivière Chibougamau ou une autre rivière ou lac ?

Aucune frayère n'est indiquée sur les cartes présentées.

Q5 : Y a t il un site ancestral dans le corridor du chemin proposé ? Si oui, pouvez-vous nous indiquer cet emplacement ?

Oui, son père avait un camp au Lac Lapparent, il a été détruit lors de la construction de la route par Kruger vers 1975. Maintenant un nouveau camp a été installé car la route n'est pratiquement plus accessible.

(Se référer à la carte pour la localisation du camp #9).

Q6 : Pouvons-nous utiliser votre savoir traditionnel ou actuel dans la présente étude d'impact ?

Oui

Q6.1 : Si oui, pouvez-vous nous indiquer sur une carte quels sont les points d'intérêts que vous nous permettez d'indiquer ?

Camp au Lac Lapparent

(Se référer à la carte pour la localisation du camp #9).

Q6.2 : Si non, quelle est la raison de votre refus de nous transmettre cette information ?

Q7 : Sans nous indiquer les points importants que vous voulez conserver confidentiels, pouvez-vous nous dire où sont vos passages de portage, campements temporaires ou permanents, les sites d'intérêts, sentier de canotage ou motoneige, sépulture etc ?

(Se référer à la carte pour la localisation du site de sépulture #10).

Q8 : Avez-vous des points spécifiques ou des points que l'on aurait oublié dans la présente rencontre, que vous désirez partager avec le promoteur ?

Tout a été mentionné durant la consultation.

Q9 : Globalement êtes-vous en accord avec le projet ?

Sam C. Gull dit que la route créera un accès supplémentaire au territoire et plus de personnes vont l'utiliser. S'il a le choix il préférerait qu'on utilise la route 113. Il ajoute, qu'il est mentionné dans la Paix des Braves de limiter l'accès routier dans les aires de trappe. Il demande qu'une barrière soit installée pour limiter l'accès. On lui dit que le chemin projeté sera public et qu'il n'est pas possible de le faire. Il demande alors d'utiliser des petits camions et d'utiliser la route 113 au lieu des camions hors normes prévus avec cette route.

Q10. Autres commentaires ?

Sam C. Gull souhaite que l'on évite de créer des accès supplémentaires entre son aire de trappe et celle voisine lors de la construction de routes secondaires prévues dans les prochains plans quinquennaux.

Consultations privées des maîtres de trappe affectés par le projet de construction du chemin E

Compte-rendu de la consultation

Date : 24 mars 2010

Lieu : Waswanipi

Aire de trappe visée : W23

Nom de la personne visé par l'aire de trappe : Roger Dixon

Personnes présente lors de la consultation privée :

Roger Dixon, maître de trappe W23

Allan Saganash, coordonnateur GTC de Waswanipi

Jean-Luc Bugnon, Environnement industriel Bugnon inc

Denis Chiasson, Barrette-Chapais Ltée

Rédacteur du compte-rendu : Denis Chiasson

Exposé de la situation

Dans cette présentation, une carte spécifique de l'aire de trappe touchée par le projet est présentée. Cette carte montre le ou les tracés proposés ainsi que toute l'information détenue par la compagnie.

Cette présentation vise à montrer les points forts de l'information mais également les lacunes de cette même information.

Questions spécifiques

Q1 : Au niveau faunique, connaissez-vous des espèces qui pourraient être affectées par le projet de construction du chemin. Par exemple des frayères, habitat fauniques etc....

Roger Dixon mentionne qu'il y a des endroits pour la cueillette du bleuet, et fréquentés par les ours à l'automne ainsi qu'une aire de fréquentation de l'orignal.

Q1.1 : Y a-t-il des portions du territoire qui doivent, selon vous, être protégées ou qui seront affectées par la construction du chemin de Barrette-Chapais Itée ?

Roger Dixon mentionne que le chemin ne touche qu'une infime partie de son aire de trappe il y a toutefois un impact indirect par la création d'un nouvel accès.

Q2 : Quels aménagements du tracé ou infrastructure pourraient être un facilitant au projet selon l'aire de trappe visée. Par exemple aire de stationnement, portages, sentier de motoneige,...) ?

Il demande de protéger contre la pollution la charge du Lac Anville (éviter l'apport de sédiment dans le cours d'eau). Des castors sont présents dans ce ruisseau également. Il demande aussi de réparer le chemin d'accès à son camp au Lac Anville et déneiger ce chemin durant l'hiver lorsqu'on utilisera le nouveau chemin.

(Se référer à la carte pour la localisation du ruisseau #11 et du chemin d'accès à son camp #12).

Q3. Au niveau de la rivière Chibougamau, où le pont passera, croyez-vous que sa construction affectera de façon permanente ou temporaire l'habitat du poisson ?

Ne sais pas.

Q3.1 Si oui, expliquez comment ?

Q3.2 La rivière Chibougamau vous est-elle utile pour vos déplacements, pour la pêche ou autres activités que vous pratiquez sur cette rivière ?

Non

Q4 : Connaissez-vous des frayères qui pourraient être affectées par le projet de chemin ou des espèces menacées que se soit sur la rivière Chibougamau ou une autre rivière ou lac ?

Oui, mais il n'y en a pas à l'endroit étudié sur son aire de trappe.

Q5 : Y a t il un site ancestral dans le corridor du chemin proposé ? Si oui, pouvez-vous nous indiquer cet emplacement ?

Non, il n'y en a pas à sa connaissance.

Q6 : Pouvons-nous utiliser votre savoir traditionnel ou actuel dans la présente étude d'impact ?

Oui

Q6.1 : Si oui, pouvez-vous nous indiquer sur une carte quels sont les points d'intérêts que vous nous permettez d'indiquer ?

Les frayères à Doré et Corégone

(Se référer à la carte pour la localisation des frayères #13).

Q6.2 : Si non, quelle est la raison de votre refus de nous transmettre cette information ?

Q7 : Sans nous indiquer les points importants que vous voulez conserver confidentiels, pouvez-vous nous dire où sont vos passages de portage, campements temporaires ou permanents, les sites d'intérêts, sentier de canotage ou motoneige, sépulture etc ?

(Se référer à la carte pour la localisation des camps #14 et d'un site de sépulture #15).

Q8 : Avez-vous des points spécifiques ou des points que l'on aurait oubliés dans la présente rencontre, que vous désirez partager avec le promoteur ?

Non

Q9 : Globalement êtes-vous en accord avec le projet ?

Roger Dixon dit qu'il n'a pas de problème avec cette route, il n'y a pas d'impact réel sur son aire de trappe car la route du CN est déjà existante et accessible.

Q10. Autres commentaires ?

Aucun commentaire supplémentaire.

Annexe 7.10.3

Rapport de caractérisation de la rivière Chibougamau à la hauteur de la proposition de construction de pont par Barrette-Chapais Ltée

