

Description du projet – Résumé

Projet 4 – Route toutes saisons entre la rivière Berens et la Première Nation de Poplar River

Préparé pour :

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale

Présenté par :

**La Commission manitobaine d'aménagement du canal de dérivation
et de la route située du côté est**

**MANITOBA
Floodway & East Side Road
AUTHORITY**

Novembre 2014

Table des matières

	<u>Page</u>
Table des matières	ii
1 INFORMATION GÉNÉRALE ET PERSONNES-RESSOURCES.....	1
1.1 Nature du projet et emplacement proposé	1
1.2 Information sur le promoteur.....	1
1.2.1 Nom du projet	1
1.2.2 Nom du promoteur	1
1.2.3 Adresse du promoteur	2
1.2.4 Directeur général.....	2
1.2.5 Personne-ressource principale.....	2
1.3 Compétences et autres parties consultées	2
1.4 Exigences d'évaluation environnementale.....	3
1.4.1 Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, 2012 (Canada)	3
1.4.2 Loi sur l'environnement (Manitoba)	3
1.4.3 Entente de collaboration Canada-Manitoba en matière d'évaluation environnementale.....	4
1.5 Obligations réglementaires.....	4
1.6 Contexte de planification régionale.....	4
2 INFORMATION SUR LE PROJET	5
2.1 Aperçu du projet	5
2.2 Dispositions du Règlement désignant les activités concrètes	6
2.3 Éléments du projet et activités accessoires.....	6
2.4 Émissions, déversements et déchets.....	6
2.4.1 Émissions de polluants atmosphériques.....	6
2.4.2 Déversements liquides	7
2.4.3 Types de déchets et plans d'élimination.....	7
2.5 Phases et échéancier du projet	7
2.5.1 Planification et conception.....	8
2.5.2 Pré-construction	8
2.5.3 Construction	8
2.5.4 Exploitation et entretien	9

3	EMPLACEMENT DU PROJET	9
3.1	Description des lieux.....	9
3.1.1	Coordonnées	9
3.1.2	Carte	9
3.1.3	Proximités.....	10
3.2	Utilisation des terres et des eaux	10
3.2.1	Désignations de zonage et plans d'utilisation des terres.....	10
3.2.2	Description officielle du territoire.....	11
3.2.3	Utilisation des terres et des eaux.....	11
3.2.4	Utilisation traditionnelle des terres	12
4	PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.....	12
4.1	Soutien financier	12
4.2	Terres fédérales	12
4.3	Obligations réglementaires.....	13
5	DESCRIPTION ENVIRONNEMENTALE	14
5.1	Milieu biophysique.....	14
5.1.1	Physiographie et géologie de surface	14
5.1.2	Végétation et couvert forestier.....	14
5.1.3	Eaux superficielles	14
5.1.4	Climat et qualité de l'air	14
5.1.5	Poissons et habitat du poisson.....	15
5.1.6	Mammifères	15
5.1.7	Oiseaux	16
5.1.8	Amphibiens et reptiles	16
5.2	Perturbations environnementales potentielles.....	17
5.2.1	Poissons et habitat du poisson.....	17
5.2.2	Oiseaux migrateurs.....	18
5.3	Perturbations potentielles des terres fédérales et adjacentes	18
5.4	Effets potentiels des modifications de l'environnement sur les peuples autochtones	18
6	ENGAGEMENT ET CONSULTATION DES GROUPES AUTOCHTONES	19
6.1	Groupes autochtones intéressés et potentiellement affectés.....	19
6.1.1	Premières Nations	19

6.1.2	Autres Autochtones.....	20
6.2	Activités d’engagement des groupes autochtones	20
6.3	Principaux commentaires sur le projet.....	23
6.4	Prochaines étapes d’engagement et de recueil d’information	24
7	CONSULTATION AUPRÈS DU PUBLIC ET D’AUTRES PARTIES	25
7.1	Sommaire des commentaires et des préoccupations du public et d’autres parties..	26
7.2	Activités de consultation des intervenants proposées.....	27
8	RÉFÉRENCES.....	28

Figure

(À la fin du document)

Figure 1. Route toutes saisons P4 entre la rivière Berens et la Première Nation de Poplar River

1 INFORMATION GÉNÉRALE ET PERSONNES-RESSOURCES

1.1 Nature du projet et emplacement proposé

Les communautés situées du côté est du lac Winnipeg, comme la Première Nation de Poplar River (PNPR), la Première Nation de Berens River (PNBR) et la communauté nordique de Berens River, dépendent principalement de routes d'hiver et du transport aérien pour la circulation des personnes et des biens. En 2008, le gouvernement du Manitoba a annoncé une initiative stratégique visant à relier les communautés éloignées du côté est du lac Winnipeg au reste du Manitoba par des voies de transport améliorées, plus sécuritaires et plus fiables. Ainsi, la Commission manitobaine d'aménagement du canal de dérivation et de la route située du côté est (la « Commission ») a été constituée en société d'État pour diriger l'Initiative de transport du côté est (East Side Transportation Initiative), avec pour mandat d'améliorer la desserte routière des communautés du côté est du lac Winnipeg.

Le premier tronçon de ce réseau régional de transport est en cours de construction. Il s'agit d'une route toutes saisons qui reliera la Première Nation et la communauté nordique de Berens River à la route provinciale 304 (près de la Première Nation de Hollow Water).

La Commission propose maintenant la construction d'une route toutes saisons qui sera le prolongement nord de ce premier tronçon; elle partira de la route des rapides English tout juste au sud de Berens River pour rejoindre la PNPR (figure 1). Le tracé proposé, d'une longueur de 94,1 km, traverse une nouvelle emprise sur des terres provinciales. À la limite de la réserve de la PNPR, la route toutes saisons fera la jonction avec une route d'accès de 410 m qui sera construite dans la réserve. L'objectif du projet est de relier la PNPR à la route toutes saisons en construction, afin d'offrir à la communauté un accès au réseau routier du sud de la province à longueur d'année.

La route toutes saisons sera une voie publique à revêtement de gravier, d'une largeur nominale de 10 m et conçue pour une vitesse de référence de 100 km/h et une limite de vitesse de 90 km/h. Elle passera à l'est de la route d'hiver actuelle, et comptera quatre grands ouvrages de franchissement de cours d'eau (ponts) sur les rivières Berens, Etomami, North Etomami et Leaf.

1.2 Information sur le promoteur

1.2.1 Nom du projet

Le nom du projet est : « Projet P4 : Route toutes saisons entre la rivière Berens et la Première Nation de Poplar River » (P4-ASR).

1.2.2 Nom du promoteur

Le promoteur du projet est la Commission manitobaine d'aménagement du canal de dérivation et de la route située du côté est (la « Commission »). La province du Manitoba financera le projet.

1.2.3 Adresse du promoteur

L'adresse du promoteur est :

Commission manitobaine d'aménagement
du canal de dérivation et de la route située du côté est
200-155, rue Carlton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 3H8

1.2.4 Directeur général

Le directeur général de la Commission est :

M. Ernie Gilroy
Directeur général
200-155, rue Carlton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 3H8

Tél. (sans frais) : (866) 356-6355
Télec. : (204) 948-2462
Courriel : Ernie.Gilroy@gov.mb.ca

1.2.5 Personne-ressource principale

La personne-ressource principale de la Commission pour la description du projet et les questions environnementales est :

Mme Leanne Shewchuk
Directrice, projets spéciaux et services environnementaux
200-155, rue Carlton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 3H8

Tél. (ligne directe) : (204) 945-5174
Télec. : (204) 948-2462
Courriel : Leanne.Shewchuk@gov.mb.ca

1.3 Compétences et autres parties consultées

La Première Nation de Poplar River, la Première Nation de Berens River et la communauté nordique de Berens River ont été sollicitées dans l'ensemble du processus de planification et de description du projet. La route P4-ASR passera à proximité de ces communautés; celles-ci sont directement touchées par le projet et bien placées pour fournir des informations pertinentes. La Commission a fourni une copie de la description du projet à chacune de ces communautés.

Les pourparlers sur un réseau routier toutes saisons du côté est du lac Winnipeg, y compris le tronçon de route entre la rivière Berens et la Première Nation de Poplar River, sont engagés depuis 1999. Parmi les parties engagées dans ces pourparlers avec la Commission, dont la liste figure ci-dessous, on compte d'autres communautés du côté est, des organismes de réglementation, des organisations autochtones, des représentants de l'industrie et d'autres parties intéressées.

Participants aux pourparlers :

Autres communautés du côté est

- Première Nation de Bloodvein
- Première Nation de Hollow Water
- Première Nation de Pauingassi
- Première Nation de Little Grand Rapids
- Première Nation de St. Theresa Point
- Première Nation de Garden Hill
- Première Nation de Wasagamack
- Première Nation de Red Sucker Lake
- Première Nation de God's Lake Narrows
- Nation crie de Manto Sipi
- Nation crie de Bunibonibee

Organismes de réglementation

- Agence canadienne d'évaluation environnementale
- Affaires autochtones et Développement du Nord Canada
- Ministère des Pêches et des Océans
- Transports Canada
- Environnement Canada
- Conservation et Gestion des ressources hydriques Manitoba, Winnipeg
- Conservation et Gestion des ressources hydriques Manitoba, Région du Nord-Est
- Affaires autochtones et du Nord Manitoba
- Infrastructure et Transports Manitoba

Autres parties et organisations intéressées

- Manitoba Metis Federation
- South East Resource Development Council
- Conseil tribal d'Island Lake
- Conseil tribal de Keewatin
- Association des pourvoiries du Manitoba
- Association des piégeurs du Manitoba

1.4 Exigences d'évaluation environnementale

1.4.1 Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, 2012 (Canada)

La route P4-ASR (94,1 km) est un projet désigné au titre de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, 2012* (LCEE, 2012). Il est donc possible qu'une évaluation environnementale au titre de la LCEE soit jugée nécessaire à la suite de l'examen par le gouvernement fédéral de la présente description de projet et du processus de consultation publique.

1.4.2 Loi sur l'environnement (Manitoba)

Le projet P4-ASR prévoit la construction d'une route toutes saisons de 94,1 km entre la rivière Berens et la Première Nation de Poplar River traversant une nouvelle emprise sur des terres provinciales. Un tel projet requiert une licence pour une exploitation de catégorie 2 au titre de la

Loi sur l'environnement du Manitoba et de son Règlement sur les diverses catégories d'exploitations.

1.4.3 Entente de collaboration Canada-Manitoba en matière d'évaluation environnementale

Le projet de route toutes saisons sera examiné selon les dispositions de l'Entente de collaboration Canada-Manitoba en matière d'évaluation environnementale (2007). Une évaluation environnementale provinciale est obligatoire en vertu de la *Loi sur l'environnement* (Manitoba), et une évaluation environnementale au titre de la LCEE, 2012 pourrait également être jugée nécessaire à la suite de l'examen réglementaire de la présente description de projet et du processus de consultation publique.

1.5 Obligations réglementaires

Les autorisations et les permis provinciaux requis pour les travaux de construction routière, comme l'enlèvement de la végétation, le brûlage, l'installation de camps et l'exploitation d'une carrière, seront demandés. Les lois provinciales ayant un lien avec le projet sont les suivantes : *Loi sur les terres domaniales*, *Loi sur les mines et les minéraux*, *Loi sur les incendies échappés*, *Loi sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses* et *Loi sur la sécurité et l'hygiène du travail*.

La Commission fera les demandes de permis et d'autorisations de compétence fédérale, comme les autorisations de Transports Canada au titre de la *Loi sur la protection de la navigation* et les autorisations de Pêches et Océans Canada au titre de la *Loi sur les pêches* pour les principaux ouvrages de franchissement de cours d'eau. Si nécessaire, des licences d'entreposage d'explosifs au titre de la *Loi sur les explosifs* seront demandées auprès de Ressources naturelles Canada.

Les obligations réglementaires provinciales et fédérales sont décrites en détail dans la section 4.3 du présent document.

1.6 Contexte de planification régionale

Aucune étude environnementale régionale n'a été réalisée dans le secteur du projet P4-ASR, mais celui-ci a fait l'objet de plusieurs initiatives de planification régionale qui comprenaient des considérations sur l'environnement.

En 2000, le Manitoba lançait l'Initiative de planification du côté est (aujourd'hui connue sous le nom de Wabanong Nakaygum Okimawin, ou WNO), un processus consultatif réunissant les communautés de la région, les Premières Nations, l'industrie et les organisations environnementales autour d'un objectif commun : élaborer une vision pour l'utilisation des terres et des ressources du côté est du lac Winnipeg. On souhaitait par ce processus établir un plan général pour la région englobant la forêt boréale, les aires protégées, les activités traditionnelles, les besoins de transport et le développement économique.

En 2004, un rapport intermédiaire intitulé *Promises to Keep* était présenté au gouvernement. Ce document contient des recommandations sur la protection du milieu boréal et le développement des communautés.

En 2007, le Manitoba signait une entente avec les Premières Nations visées par la WNO, établissant ainsi des bases solides pour la planification de l'utilisation traditionnelle des terres et, à plus longue échéance, l'élaboration d'un plan régional pour le côté est du lac Winnipeg. L'entente de la WNO prévoit que chaque Première Nation élabore son propre plan d'utilisation traditionnelle des terres. En mai 2011, la Première Nation de Poplar River préparait et publiait son plan de gestion, intitulé Asatiwisipe Aki Management Plan (Première Nation de Poplar River, 2011). Le gouvernement du Manitoba a reconnu en juin 2011 la zone de planification de l'utilisation traditionnelle définie dans ce plan de gestion, par un règlement d'application de la *Loi sur l'aménagement des terres traditionnelles situées du côté est et les zones protégées spéciales* (Manitoba) (Règlement 77/2011). Le plan de zonage de la zone de planification de l'utilisation traditionnelle d'Asatiwisipe Aki prévoit explicitement le passage d'une route toutes saisons.

La Première Nation de Berens River n'a pas défini de zone de planification de l'utilisation traditionnelle ni demandé la reconnaissance légale d'une telle zone, et procède à la planification de la gestion de ses terres dans le cadre de la Wabanong Nakaygum Okimawin (WNO) (Haugh, 2014).

2 INFORMATION SUR LE PROJET

2.1 Aperçu du projet

La Commission propose, dans le cadre de l'Initiative de transport du côté est (East Side Transportation Initiative), le projet P4-ASR, qui consiste en la construction d'une route toutes saisons du côté est du lac Winnipeg, entre la rivière Berens et la Première Nation de Poplar River (PNPR). La route P4-ASR prolongera vers le nord le premier tronçon de route toutes saisons du réseau de l'Initiative, déjà en construction, qui reliera Berens River à la route provinciale 304 du côté est du lac Winnipeg (projet P1).

Le projet est une route toutes saisons en gravier à deux voies d'une longueur de 94,1 km. Elle longera une nouvelle emprise sur des terres provinciales allant de la route des rapides English, au sud de la rivière Berens, jusqu'à la limite sud de la PNPR (figure 1). À cet endroit, la route rejoindra une route d'accès de 410 m qui sera construite dans la réserve. La route sera conçue comme une artère secondaire, aura une largeur nominale de 10 m, une vitesse de référence de 100 km/h et une limite de vitesse de 90 km/h. Quatre ponts devront être construits pour le franchissement des rivières Berens, Etomami, Northern Etomami et Leaf, et des ponceaux devront être installés pour le franchissement de petits cours d'eau et le drainage. Le tracé routier traverse des terres inexploitées appartenant à l'écozone du bouclier boréal (Smith, 1998) dans le bassin hydrographique du fleuve Nelson et dont les eaux se jettent dans le lac Winnipeg par des ruisseaux et des rivières.

L'objectif du projet P4-ASR est d'offrir à la PNPR un accès au réseau routier du sud du Manitoba à longueur d'année. À l'heure actuelle, la communauté est essentiellement desservie par une route d'hiver et par voie aérienne. Les biens peuvent aussi être transportés par barge sur le lac Winnipeg. Parmi les bienfaits escomptés du projet, on compte une diminution du coût de transport des biens et services, un meilleur accès aux services d'urgence, de santé et sociaux, une meilleure connexion entre les Premières Nations de Poplar River et de Berens River, des emplois et de la formation en construction et de meilleures perspectives économiques pour ces deux Premières Nations.

2.2 Dispositions du Règlement désignant les activités concrètes

La voie publique toutes saisons proposée sur des terres provinciales a une longueur de 94,1 km et longera une nouvelle emprise. Par conséquent, le paragr. 25(c) du Règlement désignant les activités concrètes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, 2012 (LCEE, 2012), s'applique :

*25. La construction, l'exploitation, la désaffectation ou la fermeture :
(c) d'une nouvelle voie publique utilisable en toute saison qui nécessite un total de 50 km ou plus de nouvelle emprise;*

Aucune autre disposition du Règlement désignant les activités concrètes ne s'applique.

2.3 Éléments du projet et activités accessoires

Le projet P4-ASR consiste en un nouveau tronçon de route qui prolongera vers le nord une route toutes saisons en construction reliant Berens River à la route provinciale 304 près de la Première Nation de Hollow Water. Les segments de route terminés et le réseau existant de routes d'hiver permettront de transporter à longueur d'année une partie des équipements et des matériaux de construction nécessaires à la réalisation du projet.

Les éléments du projet sont les suivants :

- une route toutes saisons (94,1 km) sur une nouvelle emprise;
- quatre ponts pour le franchissement de rivières;
- des ponceaux pour le franchissement de petits cours d'eau;
- des ponceaux pour la régularisation du drainage;
- des ponts et des sentiers d'accès temporaires pour la construction;
- des carrières de pierre et des zones d'emprunt de granulat (toutes les carrières auront une capacité de production inférieure à 3 500 000 t/an);
- des aires d'entreposage de matériel de construction et des camps temporaires.

Toutes les activités associées à ces éléments sont indispensables à la réalisation du projet désigné, et non accessoires.

Par l'intermédiaire d'ententes sur les avantages communautaires (EAC) conclues avec la Commission, la PNPR et Berens River assureront les activités de déblaiement, de développement de carrières et de concassage de pierres en lien avec le projet P4-ASR (MFESRA, 2014). Aux termes de l'EAC, la Commission demeure habilitée à diriger ou à orienter l'exécution de ces activités. Les autres activités de construction seront réalisées sous la responsabilité et la direction de la Commission, soit directement par le mécanisme des EAC en projets pilotes, ou soit par l'intermédiaire d'entrepreneurs.

2.4 Émissions, déversements et déchets

2.4.1 Émissions de polluants atmosphériques

Les véhicules, les équipements et la machinerie qui seront utilisés pour la construction et l'exploitation de la route toutes saisons produiront de la poussière et des émissions de gaz de

combustion et de gaz à effet de serre. Le brûlage des broussailles produira des émissions atmosphériques localisées. D'autres émissions localisées, comme de la poussière de dynamitage, seront produites dans les carrières et dans certains chantiers. Les émissions liées au trafic aérien et à la construction annuelle de la route d'hiver seront réduites lorsque la route toutes saisons aura été achevée.

2.4.2 Déversements liquides

Les procédés ne comportent aucun risque de déversement liquide.

2.4.3 Types de déchets et plans d'élimination

Le bois utilisable provenant du déblaiement de l'emprise routière sera séparé des débris végétaux, qui seront mis en tas ou en andains pour être brûlés sur place. Les déchets domestiques solides seront déposés dans des conteneurs appropriés, pour être ensuite transportés à une décharge publique autorisée. Les boues provenant des camps ou des sites de construction seront déposées dans des conteneurs approuvés, pour être ensuite transportées à un site autorisé ou approuvé d'élimination et de traitement. Les produits du pétrole résiduels (lubrifiants, huiles, graisses) provenant des véhicules et de l'équipement de construction seront collectés et entreposés dans des aires et des conteneurs désignés, pour être ensuite transportés au site de recyclage ou d'élimination d'une entreprise d'élimination et de traitement des déchets autorisée.

Les déchets solides, liquides et dangereux provenant du chantier routier seront collectés, entreposés, transportés et éliminés ou traités conformément à la *Loi sur l'environnement* (Règlement sur les décharges), à la *Loi sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses* (Règlement sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses, Règlement concernant les accidents relatifs à l'environnement et Règlement sur le stockage et la manutention des produits du pétrole et des produits apparentés) et à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

2.5 Phases et échéancier du projet

Le projet sera déployé en quatre phases :

1. Planification et conception
2. Pré-construction
3. Construction
4. Exploitation et entretien

Le tracé sera subdivisé en segments qui seront achevés séquentiellement, de manière à ce que l'achèvement de la phase de construction d'un segment permette d'initier la phase de pré-construction du segment suivant. La construction sera entamée par les extrémités nord et sud de la route, et devrait débiter en 2016-2017. La route toutes saisons devrait être achevée environ 10 ans après le début des travaux.

D'une manière générale, les travaux de construction routière sont possibles en toute saison, mais l'ordonnancement des travaux pourrait être établi en fonction des périodes de l'année où l'accès est le plus aisé. Certains aspects du projet sont assortis d'échéances fixes afin de protéger les composantes environnementales ou d'infrastructures. Ils seront définis comme des mesures d'atténuation dans l'évaluation environnementale ou stipulés dans les autorisations ou les approbations nécessaires.

Il n'y a aucun plan de désaffectation ou de fermeture de la route P4-ASR, car celle-ci desservira la région à longueur d'année pour l'avenir prévisible. Après la mise en service de la route toutes saisons, la Commission désaffectera la route d'hiver existante en bloquant l'accès à l'emprise. Les tourbières et les marécages naturels des basses terres sur lesquelles passe la route d'hiver en interdiront également l'accès et l'utilisation. La Commission reboisera si nécessaire.

2.5.1 Planification et conception

La phase de planification et de conception du projet P4-ASR consiste à délimiter les grands corridors routiers et les tracés possibles à l'intérieur de ces corridors, à sélectionner le tracé définitif de la route et à préparer un plan détaillé de la route. Ces travaux comprennent une collecte de données de base et une analyse pour les facteurs d'ingénierie, les facteurs environnementaux biophysiques, ainsi que les facteurs liés aux conditions sanitaires et socioéconomiques, au patrimoine physique et culturel et à l'utilisation actuelle des terres et des ressources par les peuples autochtones traditionnels.

2.5.2 Pré-construction

La phase de pré-construction consiste à finaliser le plan détaillé de la route et les plans de protection de l'environnement. L'équipement, la machinerie, les véhicules, les matériaux de construction et les fournitures seront transportés par la nouvelle route entre Berens River et la route provinciale 304 et rassemblés dans des aires d'entreposage sur les lieux du projet. Des fournitures et des équipements de construction seront également transportés à l'extrémité nord de la route toutes saisons par la route d'hiver ou par barge sur le lac Winnipeg. Les autres activités de la phase de pré-construction comprennent notamment l'arpentage et la démarcation, ainsi que les études géotechniques.

2.5.3 Construction

La phase de construction de la route commencera par l'enlèvement de la végétation le long de l'emprise. La matière organique de surface enlevée sera mise en tas pour un usage ultérieur sur les accotements ou pour la remise en état des sites. La préparation du site comprend les travaux de contournement et de nivellement, ainsi que le dynamitage des affleurements rocheux. Les matériaux, y compris le granulats d'enrochement et les matériaux mixtes, seront chargés, transportés, déchargés, étendus, aplanis et compactés, puis dégrossis et formés avant le gravelage final. Les autres activités comprennent l'installation de toiles géotextiles, l'enrochement, la pose de panneaux de signalisation routière, les ouvrages de retenue de l'érosion et de la sédimentation et l'ensemencement des fossés. Des ponts seront construits et des ponceaux seront installés aux points de franchissement des cours d'eau afin de permettre l'écoulement des eaux et le passage des poissons. Des ponceaux seront installés à d'autres endroits pour que la circulation naturelle des eaux soit maintenue.

Durant la phase de construction, des aires de rassemblement et d'entreposage de l'équipement et des camps de construction seront mis en place. Des carrières de roche et des zones d'emprunt seront également dégagées et préparées. Les activités nécessaires pour établir et exploiter ces éléments comprennent l'enlèvement de la végétation, les travaux de contournement et de nivellement du site, la sécurisation du site, la collecte et l'évacuation des déchets et l'entreposage des produits du pétrole. Les carrières nécessiteront du dynamitage et du concassage.

Toutes les installations, les aires de travail (y compris les carrières et les zones d'emprunt) et les installations temporaires qui ne serviront pas à l'entretien ultérieur de la route seront désaffectées après la construction. Le granulat récupéré et la terre végétale mise de côté seront réutilisés pour ce faire. La revégétalisation naturelle sera suivie, et complétée en ensemencement ou en plantation, si nécessaire.

2.5.4 Exploitation et entretien

Les activités d'entretien de la route toutes saisons comprennent le nivellement régulier de la surface, l'ajout de granulat, l'enlèvement de la neige, la gestion de la végétation et le dégagement des ponceaux. Du sel de voirie et d'autres produits de déglacage ou de retenue de la poussière pourront être épandus sur la surface de la route.

3 EMPLACEMENT DU PROJET

3.1 Description des lieux

La route toutes saisons projetée commence près de la Première Nation de Berens River (PNBR), à environ 270 km au nord de Winnipeg, et longe le côté est du lac Winnipeg. Son point de départ se situe environ 550 m à l'est de la limite de la réserve de la PNBR, à l'intersection de la route des rapides English sur la rive sud de la rivière Berens. La route se prolonge vers le nord sur environ 94,1 km pour atteindre la limite de la réserve de la Première Nation de Poplar River (PNPR), à environ 400 km au nord de Winnipeg.

3.1.1 Coordonnées

Les coordonnées de la route P4-ASR sont les suivantes.

Extrémité sud (à la jonction avec la route des rapides English tout juste au sud de la rivière Berens) :

Latitude : 52° 19' 08,9832" N
Longitude : 96° 54' 23,0081" O

Extrémité nord sur les terres provinciales (à la limite de la PNPR) :

Latitude : 52° 59' 02,6556" N
Longitude : 97° 14' 56,4259" O

3.1.2 Carte

Le tracé proposé de la route P4-ASR, avec bornes de kilométrage, est illustré à la figure 1. La carte indique les principaux cours et étendues d'eau, les terres de réserve des Premières Nations, la route d'hiver, la ligne de transport d'électricité, les aéroports, la zone de planification de l'utilisation traditionnelle d'Asatiwisipe Aki de la PNPR (aucune zone semblable n'a été désignée pour la PNBR) et la communauté nordique de Berens River.

Comme la région est inexploitée, on ne trouve aucun aménagement commercial, installation industrielle ou structure sur l'eau, existant ou ancien, dans la zone du projet. Les anciennes aires de récolte du riz sauvage sont actuellement inutilisées. Des terrains de piégeage commercial sont en place, mais ils ne sont pas identifiés. La PNPR développe actuellement une

carrière au sud de la communauté, à proximité du projet, dans le but de fournir le granulats nécessaire à la réserve et à l'aéroport.

3.1.3 Proximités

Il n'y a aucune résidence ou chalet à proximité immédiate de la route toutes saisons proposée. Les résidences les plus proches du projet se trouvent dans les communautés à l'intérieur des réserves.

Le territoire jouxtant la partie nord du tracé (44 km) fait partie de la zone de planification de l'utilisation traditionnelle d'Asatiwisipe Aki de la Première Nation de Poplar River. Cette zone reconnue par la province est actuellement réservée à des usages traditionnels pour les membres de la PNPR. La PNBR ne dispose pas d'une zone de planification reconnue de cette nature pour l'instant. Cependant, la partie sud du tracé traverse le district de piégeage de Berens River, lequel est un territoire actuellement réservé à des usages traditionnels pour les membres de la communauté.

La Première Nation de Bloodvein, la Première Nation de Pauingassi et la Première Nation de Little Grand Rapids ont également leur zone de planification de l'utilisation traditionnelle reconnue par la province, qui délimite les territoires réservés aux usages traditionnels pour chacune de ces communautés. Ces zones sont adjacentes à la zone de planification de l'utilisation traditionnelle d'Asatiwisipe Aki et au district de piégeage de Berens River, mais sont loin du tracé proposé (le point le plus proche du tracé se trouve à environ 40 km).

Il n'y a aucun droit foncier issu de traités (DFIT) dans la région.

3.2 Utilisation des terres et des eaux

3.2.1 Désignations de zonage et plans d'utilisation des terres

Les 44 derniers kilomètres du segment nord de la route traverseront la zone de planification de l'utilisation traditionnelle d'Asatiwisipe Aki. Cette zone a été désignée en 2011 par règlement provincial (R.M. 77/2011). La zone de planification de l'utilisation traditionnelle a pour objectif premier de protéger les paysages naturels et les processus écologiques tout en permettant un usage des terres à des fins traditionnelles et récréatives (Première Nation de Poplar River, 2011). La zone de planification a été élaborée au moyen d'un processus consultatif et axé sur la communauté.

La zone de planification de l'utilisation traditionnelle d'Asatiwisipe Aki contient un plan de zonage qui désigne des aires protégées sur quelques îles du lac Winnipeg et deux zones sur la terre ferme : 1) la zone protégée d'Asatiwisipe Aki et 2) la zone de ressources communautaires d'Asatiwisipe Aki.

La zone protégée d'Asatiwisipe Aki a pour objectif premier de protéger les paysages naturels et les processus écologiques tout en permettant un usage des terres à des fins traditionnelles et récréatives aux endroits autorisés par le comité local de gestion (Première Nation de Poplar River, 2011). L'exploitation et le développement forestiers, miniers, pétroliers, gaziers et hydroélectriques sont interdits dans cette zone. La zone de ressources communautaires d'Asatiwisipe Aki remplit une fonction semblable, sans toutefois qu'y soit interdite une utilisation ultérieure des ressources à l'échelle locale, comme l'extraction de gravier, la construction d'une

bande d'atterrissage, la coupe de bois pour la communauté et le développement d'une scierie. La zone de ressources communautaires autorise également l'aménagement d'un corridor d'accès à la route d'hiver et le passage d'une ligne de transport d'électricité de 66 kV allant de la PNBR à la PNPR qui alimente les communautés en électricité venant du sud. Un corridor d'accès à la route toutes saisons traverse la zone de ressources communautaires et la zone protégée. Le corridor a été créé en prévision de la construction d'une route toutes saisons, sous réserve de négociations finales avec la PNPR concernant le tracé. Une fois terminée, la route toutes saisons remplacera la route d'hiver.

La PNBR n'a pas de zone de planification semblable désignée par voie de règlement. Le segment sud de la route traverse le district de piégeage de Berens River et le secteur est utilisé à des fins traditionnelles par les peuples autochtones de la communauté de Berens River.

3.2.2 Description officielle du territoire

Les cantons et les rangs suivants sont traversés en partie par le tracé de la route P4-ASR :

- 39-5 E1
- 40-5 E1
- 41-5 E1
- 42-5 E1
- 43-5 E1
- 43-4 E1
- 44-5 E1
- 44-3 E1
- 45-3 E1
- 45-2 E1
- 46-2 E1

La route P4-ASR traversera des terres provinciales et sera la propriété de la province du Manitoba. La province détient les droits d'exploitation des mines et des carrières sur toutes les terres provinciales, sauf disposition à l'effet du contraire par arrêté ministériel.

La route P4-ASR fera partie intégrante du réseau routier toutes saisons exploité par la province.

3.2.3 Utilisation des terres et des eaux

Les terres le long du tracé, de même que les zones d'utilisation traditionnelle à proximité du tracé, sont peu utilisées à des fins industrielles ou commerciales. Divers permis d'exploration minière et permis occasionnels (délivrés annuellement) ou concessions d'exploitation de carrières ont été accordés dans la région (Joro, 2014). La majorité de l'activité économique gravite autour de l'industrie de la pêche, principalement sur le lac Winnipeg (Smith *et al.*, 1998). Parmi les autres activités économiques, on compte la piégeage et la chasse sous permis à l'original (sujette à fermeture par Conservation et Gestion des ressources hydriques Manitoba), à l'ours noir et au gibier à plumes.

Le piégeage commercial des animaux à fourrure est administrée par Conservation et Gestion des ressources hydriques Manitoba, par l'intermédiaire du système de terrains de piégeage enregistrés. Dix terrains de piégeage enregistrés se trouvent à proximité du tracé (Joro, 2014).

Des voies de canotage récréatif passent dans la zone du projet : Little Grand Rapids (relie Poplar River, Berens River et Little Grand Rapids et se poursuit en Ontario) et Kautiunigan (relie Berens River et Bloodvein et se poursuit en Ontario) (Joro, 2014).

Le corridor de la route d'hiver passe à l'ouest du tracé proposé à une distance variant entre 1 et 10 km. La route d'hiver part de la communauté nordique de Berens River et monte vers le nord jusqu'à la Première Nation de Poplar River, reliant celles-ci saisonnièrement entre janvier et mars. Une ligne de transport d'électricité passe à l'ouest du corridor de la route d'hiver. Ces deux corridors sont intégrés dans le plan de gestion d'Asatiwisipe Aki.

3.2.4 Utilisation traditionnelle des terres

Les peuples autochtones de la PNBR, de la PNPR et de la communauté nordique de Berens River ont utilisé la zone du projet pour des activités traditionnelles : voies de déplacement, pêche, chasse, trappe, campement, récolte de plantes, récolte de bois de chauffage, activités récréatives et rites et célébrations spirituels.

La PNPR et la PNBR ont examiné le tracé lors des phases de planification et de prise de décision. La PNPR a explicitement prévu un corridor pour une route toutes saisons dans sa zone de planification de l'utilisation traditionnelle d'Asatiwisipe Aki, un plan élaboré dans la communauté et reconnu par la province. La PNPR et la PNBR ont toutes deux adopté des résolutions en conseil de bande autorisant la réalisation des études sur le tracé routier proposé et appuyant ce tracé.

Il est peu probable que le secteur du projet P4-ASR soit utilisé par d'autres Premières Nations du côté est du lac Winnipeg, celles-ci pratiquant l'utilisation traditionnelle des ressources dans leur propre zone de planification.

4 PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

4.1 Soutien financier

Le gouvernement du Manitoba assumera la totalité des coûts de construction et d'exploitation du projet P4-ASR. À l'heure actuelle, aucun soutien financier fédéral n'a été proposé ni n'est anticipé pour le projet.

Le gouvernement du Canada devrait financer la construction et l'exploitation de la route d'accès sur les terres de la Première Nation de Poplar River (PNPR). Cette route deviendra un actif de la Première Nation. Elle ne fait pas partie du projet désigné.

4.2 Terres fédérales

Aucune terre fédérale ne sera utilisée pour la réalisation du projet désigné. Aucune concession d'intérêt dans des terres fédérales, que ce soit par une servitude, un droit de passage ou un transfert de droit de propriété, ne sera nécessaire. Le projet P4-ASR est un tronçon de route de 94,1 km qui partira de la jonction entre la route P1 et la route des rapides English, à l'est de la PNBR, pour atteindre la limite du territoire de la PNPR. Il n'y aura aucune carrière ni zone d'emprunt sur les terres de réserve.

4.3 Obligations réglementaires

Outre une possible évaluation environnementale pour un projet désigné au titre de la LCEE, 2012, d'autres autorisations et permis fédéraux pourraient être nécessaires en vertu des lois fédérales suivantes.

- *Loi sur les explosifs*. Si nécessaire, des licences d'entreposage d'explosifs dans des sites autres que les carrières seront demandées auprès de Ressources naturelles Canada (la délivrance de licences d'entreposage d'explosifs dans une carrière est de compétence provinciale).
- *Loi sur la protection de la navigation*. La Commission fera une demande pour que la *Loi sur la protection de la navigation* s'applique aux ouvrages de franchissement proposés sur les cours d'eau qui ne sont pas mentionnés dans l'annexe de la Loi, y compris les rivières Berens, Etomami, North Etomami et Leaf. Aucun cours d'eau mentionné dans l'annexe de la Loi n'est touché par le projet.
- *Loi sur les pêches* (paragr. 35(2)). Des avis ou des autorisations de Pêches et Océans Canada peuvent être nécessaires dans le cas où la construction d'un ouvrage de franchissement de cours d'eau risque d'avoir des impacts sur les poissons ou l'habitat du poisson.

Des examens environnementaux ou des autorisations et permis provinciaux pourraient être nécessaires en vertu des lois provinciales suivantes.

- *Loi sur les terres domaniales*. Des permis de travail sont obligatoires pour les travaux associés à la construction routière, comme l'enlèvement de la végétation, l'exploitation de carrières et l'installation de camps, sur des terres provinciales.
- *Loi sur les mines et les minéraux*. Des licences occasionnelles d'exploitation de carrières sont obligatoires en vertu du paragr. 133(1) pour l'exploitation de carrières sur des terres provinciales.
- *Loi sur les incendies échappés*. Des permis de feu sur des terres provinciales seront demandés au besoin, conformément aux exigences du paragr. 19(1).
- *Loi sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses* (Règlement sur le stockage et la manutention des produits du pétrole et des produits apparentés). Des permis sont obligatoires pour le stockage de produits du pétrole dans des réservoirs de plus de 5 000 litres sur des terres provinciales.
- *Loi sur la sécurité et l'hygiène au travail*. Des licences d'entreposage d'explosifs dans une carrière seront demandées si nécessaire.
- *Autres : Loi sur la conservation de la faune; Loi sur les richesses du patrimoine; Loi sur les forêts*. Tout permis obligatoire pour les études sur l'environnement sera demandé conformément aux exigences de la *Loi sur la conservation de la faune* du Manitoba (certaines études sur la faune) et de la *Loi sur les richesses du patrimoine* (études archéologiques). Si nécessaire, d'autres permis et autorisations seront demandés conformément aux exigences de la *Loi sur les forêts*.

5 DESCRIPTION ENVIRONNEMENTALE

5.1 Milieu biophysique

Le projet se déploiera dans l'écozone du bouclier boréal et l'écorégion des hautes terres du lac Seul (90) (Smith *et al.*, 1998), et dans la région de la forêt boréale du Canada (Rowe, 2014; Joro, 2014).

5.1.1 Physiographie et géologie de surface

Le terrain est généralement peu accidenté, de faible élévation et peu drainé, en particulier à proximité du lac Winnipeg, où passe l'actuelle route d'hiver. La physiographie évolue peu à peu vers des affleurements de substratum rocheux plus pentus, qui peuvent être couverts de sédiments glaciolacustres argileux ou silteux. Le tracé de la route passe à l'est des principales zones tourbeuses et marécageuses, sur un terrain plus élevé et mieux drainé.

5.1.2 Végétation et couvert forestier

Dans les zones peu drainées, on trouve des peuplements forestiers d'épinettes noires (*Picea mariana*) parsemés de mélèzes laricins (*Larix laricina*) et entrecoupés par des marécages et des baissières (Smith *et al.*, 1998; Joro, 2014). Le long des basses crêtes ou aux abords de ruisseaux et de rivières, là où le drainage est meilleur, les peuplements d'épinettes blanches (*Picea glauca*) tendent à prédominer, parsemés de peupliers faux-trembles (*Populus tremuloides*), de peupliers baumiers (*Populus balsamifera*), de bouleaux à papier (*Betula papyrifera*) et de sapins baumiers (*Abies balsamea*) (Joro, 2014).

5.1.3 Eaux superficielles

Les eaux superficielles de la zone du projet s'écoulent vers l'ouest et se jettent dans le lac Winnipeg; la zone fait partie du bassin hydrographique du fleuve Nelson. L'écoulement des eaux passe par plusieurs rivières et ruisseaux tributaires.

Le tracé proposé de la route P4-ASR traverse quatre grandes rivières du bassin hydrographique : les rivières Berens, Etomami, North Etomami et Leaf. Les petits cours d'eau dans la zone du projet appartiennent souvent à des réseaux de terres humides boréales, comme des tourbières et des marais, qui acheminent les eaux locales vers des cours d'eau de plus grande taille, des rivières ou des lacs, et leur profondeur est généralement inférieure à un mètre.

5.1.4 Climat et qualité de l'air

Les communautés de la PNBR et de la PNPR connaissent des étés chauds et des hivers froids; les températures moyennes se situent entre 18 °C en juillet et -19 °C en janvier. Les précipitations annuelles moyennes sont de 470 mm, dont le tiers environ sous forme de neige. La période exempte de gel varie entre 90 et 130 jours (Gouvernement du Canada, 2014).

Il n'y a aucune activité industrielle dans la région à l'heure actuelle. La qualité de l'air et de l'eau n'est sujette qu'aux perturbations naturelles (Première Nation de Poplar River, 2011). La qualité de l'air peut se détériorer temporairement lors de feux de forêt.

5.1.5 Poissons et habitat du poisson

Les poissons présents dans la région sont caractéristiques des espèces que l'on retrouve généralement dans le bouclier boréal, comme le doré jaune, le doré noir, le grand brochet, le grand corégone, le touladi et l'esturgeon jaune (Davidson-Hunt, 2012). Quelques espèces (en particulier le doré jaune et le grand corégone) font l'objet d'une pêche commerciale dans le lac Winnipeg et d'une pêche de subsistance dans les rivières Poplar et Berens.

Plusieurs cours d'eau, dont la taille va du petit ruisseau à la grande rivière, coulent à proximité du tracé proposé de la route P4-ASR. Les poissons de grande taille, comme le grand brochet, peuvent se servir de petits cours d'eau comme aires de frai et d'alevinage au printemps, tandis que les poissons-proies de plus petite taille, comme les ménés et les épinoches, peuvent fréquenter les ruisseaux durant l'été si leur volume est suffisant. En raison de leur faible profondeur et de leur maigre débit hivernal, les petits cours d'eau offrent généralement peu d'habitat d'hivernage. Les cours d'eau de taille moyenne peuvent servir d'habitat de frai pour les espèces de grande taille comme le meunier noir et le grand brochet.

Le reste de l'année, les petits cours d'eau peuvent offrir des alevinières pour les poissons juvéniles et un habitat pour diverses espèces de ménés, de perches, d'épinoches et de chabots. Les poissons de petite taille peuvent hiverner dans ces cours d'eau si ceux-ci contiennent des fosses suffisamment profondes.

Les grands systèmes ripariens, comme les rivières Berens, Etomami, Leaf et Poplar, constituent un habitat à longueur d'année pour un grand nombre d'espèces de poissons. Leur écoulement pérenne permet d'accueillir les espèces qui fraient au printemps ou en automne.

On trouve également de petites terres humides boréales dans la région. En général, ces habitats ne sont pas reliés à des eaux poissonneuses et deviennent anoxiques en hiver. La plupart sont dépourvus de populations de poissons d'une quelconque importance.

5.1.6 Mammifères

Les mammifères caractéristiques de la région sont la martre d'Amérique (*Martes americana*), le vison d'Amérique (*Neovison vison*), le castor (*Castor canadensis*), l'ours noir (*Ursus americanus*), le caribou des bois (*Rangifer tarandus*), l'hermine (*Mustela erminea*), le pékan (*Martes pennanti*), le loup gris (*Canis lupus*), le tamia mineur (*Eutamias minimus*), le lynx (*Lynx canadensis*), l'orignal (*Alces alces*), la loutre de rivière (*Lontra canadensis*), l'écureuil roux (*Tamiasciurus hudsonicus*), le lièvre d'Amérique (*Lepus americanus*), le campagnol de Gapper (*Clethrionomys gapperi*) et le carcajou (*Gulo gulo*) (Joro, 2014; Première Nation de Poplar River, 2011).

La plupart des espèces sauvages de la région revêtent une valeur économique et/ou spirituelle et culturelle. Plusieurs sont chassées pour la subsistance ou sont des indicateurs écologiques. L'orignal, l'ours noir et le loup gris sont chassés sous permis de chasse au gros gibier. Le piégeage commercial des animaux à fourrure est pratiqué dans le cadre du système provincial de terrains de piégeage enregistrés.

Le caribou des bois est inscrit à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* comme espèce « menacée » (COSEPAC, 2002). Il est également inscrit comme espèce « menacée » aux termes de la *Loi sur les espèces et les écosystèmes en voie de disparition* du Manitoba. Le caribou des bois a besoin de vastes étendues d'habitat continu et non perturbé, surtout durant

les périodes critiques de mise bas et de croissance. L'espèce occupe généralement des peuplements mûrs et anciens de conifères dans la forêt boréale qui contiennent une abondance de lichen, ainsi que des tourbières. La harde de caribous Atikaki-Berens est la seule dont l'aire de répartition se trouve à proximité du tracé routier (Joro, 2014). Selon le programme de rétablissement fédéral, la population de la harde Atikaki-Berens est stable et autonome (Environnement Canada, 2012). L'ébauche du programme de rétablissement du Manitoba évalue la situation de conservation de la harde Atikaki-Berens comme « moyenne » (MCWS, 2014).

5.1.7 Oiseaux

La route tout terrain proposée traverse l'aire de répartition naturelle de 216 espèces d'oiseaux indigènes, notamment des espèces de sauvagine, d'oiseaux des hautes terres, d'aigles, de rapaces, de strigidés et de passereaux. Environ 170 espèces d'oiseaux nichent dans la région, mais seulement 15 % environ des espèces qui occupent la région y demeurent toute l'année (Davidson-Hunt *et al.*, 2012).

Parmi les espèces d'oiseaux présentes dans la zone du projet à l'étude, on compte le pygargue à tête blanche (*Haliaeetus leucocephalus*), l'engoulevent d'Amérique (*Chordeiles minor*), le mésangeai du Canada (*Perisoreus canadensis*), le grand-duc d'Amérique (*Bubo virginianus*), le goéland argenté (*Larus argentatus*), la chouette épervière (*Surnia ulula*), le moucherolle à côtés olive (*Contopus cooperi*), le balbuzard pêcheur (*Pandion haliaetus*), le grand corbeau (*Corvus corax*), la buse à queue rousse (*Buteo jamaicensis*), le tétras à queue fine (*Tympanuchus phasianellus*), le hibou des marais (*Asio flammeus*), le tétras du Canada (*Falcipennis canadensis*) et le lagopède des saules (*Lagopus lagopus*) (Joro, 2014).

Le moucherolle à côtés olive et l'engoulevent d'Amérique sont inscrits à annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) comme espèces « menacées ». L'aire de répartition du moucherolle à côtés olive chevauche la zone du projet. L'espèce occupe des forêts mixtes et des forêts de conifères semi-dégagées près de l'eau ou de brûlis et de sites marécageux où se trouvent des troncs debout de conifères morts. On pourrait observer des engoulevents d'Amérique dans la zone du projet. L'espèce occupe des habitats dégagés et semi-dégagés comme des clairières, des prés et des berges lacustres. D'autres espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe 1 de la LEP pourraient être observées à proximité de la zone du projet P4-ASR, comme l'engoulevent bois-pourri (*Caprimulgus vociferous*) et la paruline du Canada (*Cardellina canadensis*) (espèces « menacées »), ainsi que le quiscale rouilleux (*Euphagus carolinus*) et le râle jaune (*Coturnicops noveboracensis*) (espèces « préoccupantes »).

Les oies, les canards et d'autres espèces de sauvagine sont chassées saisonnièrement. Le pygargue à tête blanche revêt une importance culturelle aux yeux des Premières Nations (Première Nation de Poplar River, 2011)

5.1.8 Amphibiens et reptiles

Les amphibiens et les reptiles dont la présence est connue dans la région comprennent la couleuvre rayée (*Thamnophis sirtalis parietalis*) et une variété de grenouilles et de crapauds. Parmi les espèces que l'on pourrait observer dans la région, on compte le crapaud d'Amérique (*Bufo americanus*), la rainette faux-grillon boréale (*Pseudacris triseriata maculata*), la rainette crucifère (*Hyla crucifer crucifer*), la grenouille léopard (*Rana pipiens*) et la grenouille des bois (*Rana sylvatica*) (Joro, 2014). L'aire de répartition de la tortue peinte de l'ouest (*Chrysemys picta bellii*) et de la chélydre serpentine (*Chelydra serpentina*) peut chevaucher la zone du projet

(Joro, 2014). La chélydre serpentine est une espèce inscrite comme « préoccupante » à l'annexe 1 de la LEP.

5.2 Perturbations environnementales potentielles

L'étude d'impact environnemental (EIE) dressera le bilan des effets potentiels de la route P4-ASR sur l'environnement, en fera l'évaluation et proposera des mesures d'atténuation. L'EIE tiendra compte des impacts directs et indirects sur l'environnement, des impacts résiduels après l'application des mesures d'atténuation et des effets cumulatifs. Les normes de protection environnementale et les meilleures pratiques de gestion de la Commission seront appliquées lors de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de la route.

Les perturbations environnementales touchant les poissons, l'habitat du poisson et les oiseaux migrateurs sont décrites dans les paragraphes qui suivent.

5.2.1 Poissons et habitat du poisson

Le tracé proposé de la route P4-ASR prévoit le franchissement de quatre grands cours d'eau (rivières Berens, Etomami, North Etomami et Leaf) nécessitant la construction d'un pont, ainsi que de 29 ruisseaux recensés à ce jour nécessitant l'installation d'un ponceau. Parmi ces 33 cours d'eau, 10 ont été identifiés comme des habitats de poissons de grande taille et/ou d'espèces de poissons-proies. Des espèces de poissons de grande taille ont été observées aux quatre points de franchissement des rivières. Les quatre rivières sont trop larges pour être franchies par un pont à portée libre. Les ponts des rivières Berens, North Etomami et Leaf devront être dotés d'un pilier sis au milieu du cours d'eau, tandis que le pont de la rivière Etomami nécessitera deux piliers. Des ponceaux seront installés pour le franchissement des autres cours d'eau renfermant de l'habitat du poisson. D'autres ponceaux seront installés pour la régularisation du drainage le long de la route toutes saisons. Aucun habitat essentiel n'a été observé aux points de franchissement des cours d'eau. L'EIE contiendra une étude et une évaluation des cours d'eau.

Il est possible que des poissons soient perturbés pendant la construction et l'exploitation de la route, notamment par les travaux d'assèchement nécessaires à la construction des ponts et à l'installation des ponceaux. Des poissons pourraient également être affectés par la sédimentation en aval pendant les travaux de construction et d'entretien, ou par des accidents ou des défauts causant des déversements de substances délétères. La présence de la route, en facilitant l'accès à la région, pourrait occasionner une légère intensification de la pression de la pêche.

L'habitat du poisson pourrait être perturbé par la construction des ponts et l'installation des ponceaux, par l'enlèvement de végétation riparienne ou l'enrochement, par la sédimentation en aval, par l'altération de la morphologie et de la dynamique du chenal là où des piliers seront installés et par des accidents ou des défauts qui pourraient causer des déversements de substances néfastes.

Ces perturbations seront évitées dans la mesure du possible, et atténuées ou compensées par l'application des normes de protection environnementale et des meilleures pratiques de gestion de la Commission ou par des plans adaptés aux sites.

5.2.2 Oiseaux migrants

Des oiseaux migrants pourraient être perturbés par la construction et l'exploitation de la route, notamment l'enlèvement de la végétation, la poussière, le bruit et les collisions avec les véhicules. La destruction de nids actifs sera évitée comme l'exige la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrants*. La présence de la route, en facilitant l'accès à la région, pourrait occasionner une intensification de la pression de la chasse sur la sauvagine.

L'enlèvement de la végétation le long de l'emprise ou dans d'autres sites défrichés et le bruit de l'équipement et des véhicules durant la construction de la route et par la suite pourraient avoir des effets sur les oiseaux migrants. Ces effets néfastes seront évités dans la mesure du possible et atténués par l'application des normes de protection environnementale et des meilleures pratiques de gestion de la Commission.

5.3 Perturbations potentielles des terres fédérales et adjacentes

Il est peu probable que la portion de la route P4-ASR sur les terres provinciales occasionne des effets néfastes dans la Première Nation de Poplar River (PNPR) adjacente ou dans la Première Nation de Berens River (PNBR) qui se trouve à proximité. À l'inverse, il est peu probable que la route d'accès dans la PNPR occasionne des effets néfastes sur les terres provinciales. L'évaluation environnementale du projet P4-ASR relèvera et évaluera les impacts environnementaux potentiels sur les terres adjacentes, et tiendra également compte des effets cumulatifs. Le projet routier offrira à la PNPR un accès permanent au réseau routier toutes saisons du sud de la province et reliera les communautés entre elles à longueur d'année, ce qui aura des retombées socioéconomiques positives et directes.

Il est peu probable que le projet dans son ensemble ait des effets néfastes sur les autres terres fédérales au Manitoba (Premières Nations du côté est du lac Winnipeg), ni sur les terres provinciales de l'Ontario.

5.4 Effets potentiels des modifications de l'environnement sur les peuples autochtones

Les effets potentiels sur les peuples autochtones des modifications de l'environnement causées par la réalisation du projet P4-ASR seront entièrement pris en compte dans l'évaluation environnementale. Le projet pourrait notamment affecter certaines utilisations traditionnelles des terres et des ressources par les peuples autochtones, comme la chasse, la pêche, la cueillette et la récolte forestière, en raison de changements dans l'utilisation des terres ou d'un accès accru par véhicule à des régions auparavant isolées, que ce soit par les résidents de la région ou ceux de l'extérieur. Le projet P4-ASR pourrait également affecter indirectement les activités traditionnelles en provoquant des changements dans l'environnement biophysique, touchant notamment les poissons et l'habitat du poisson, la végétation et les ressources fauniques, qui pourraient perturber les modes de récolte et/ou le succès de la récolte. Parmi les ressources dont la récolte pourrait être perturbée, on compte les baies, les plantes médicinales traditionnelles, le gibier (comme l'orignal) et le gibier à plumes (comme les oies ou les tétas).

L'évaluation environnementale du projet P4-ASR relèvera et évaluera les effets environnementaux potentiels sur les peuples autochtones, proposera des mesures d'atténuation et décrira toute action de suivi qui sera traitée dans le plan de protection de

l'environnement. En outre, l'évaluation environnementale du projet de route toutes saisons comprendra une évaluation des effets cumulatifs potentiels.

6 ENGAGEMENT ET CONSULTATION DES GROUPES AUTOCHTONES

6.1 Groupes autochtones intéressés et potentiellement affectés

Les groupes autochtones qui auront vraisemblablement un intérêt dans le projet et qui pourraient être affectés par celui-ci sont les Premières Nations de la région (Premières Nations de Berens River et de Poplar River) et les Autochtones vivant dans la communauté nordique de Berens River.

6.1.1 Premières Nations

Les Premières Nations qui ont un intérêt dans le projet désigné ou qui pourraient être affectées par celui-ci sont les suivantes :

- Première Nation de Berens River, B.P. 131, Berens River (Manitoba) R0B 0A0
- Première Nation de Poplar River, B.P. 90, Neginan (Manitoba) R0B 0Z0

Les deux Premières Nations sont signataires du Traité n° 5 jouissant de droits fermes de chasse et de piégeage dans la région. Le tracé routier traverse un territoire identifié par la Première Nation de Poplar River comme un endroit réservé aux pratiques traditionnelles. Ce territoire a été reconnu par règlement provincial comme la zone de planification de l'utilisation traditionnelle d'Asatiwisiipe Aki (figure 1). Le tracé traverse également le district de piégeage de Berens River, où des membres de la Première Nation de Berens River pratiquent la chasse et le piégeage.

Les autres Premières Nations identifiées dans la région couverte par l'étude sur le réseau de transport panrégional (Large Area Transportation Network Study) du côté est du lac Winnipeg et qui ont un intérêt dans l'initiative globale sont les suivantes :

- Première Nation de Hollow Water
- Première Nation de Bloodvein
- Première Nation de Little Grand Rapids
- Première Nation de Pauingassi
- Première Nation de St. Theresa Point
- Première Nation de Wasagamack
- Première Nation de Garden Hill
- Première Nation d'Island Lake
- Première Nation de Red Sucker Lake
- Première Nation de Manto Sipi
- Première Nation de God's Lake Narrows
- Première Nation de Bunibonibee (Oxford House)
- Première Nation de Cross Lake
- Première Nation de Norway House

Ces Premières Nations sont également signataires du Traité n° 5 (1875), ou y ont adhéré ultérieurement. Elles jouissent de droites fermes issues de traités pour chasser et pêcher dans

l'ensemble de la région du Traité n° 5. Leurs aires d'utilisation traditionnelle ne chevauchent pas la zone envisagée pour le passage de la route P4-ASR (WNO, 2007).

6.1.2 Autres Autochtones

La communauté nordique de Berens River est adjacente à la PNB et compte parmi sa population des Autochtones appartenant à la PNB, ainsi que des Indiens non inscrits et des Métis. Les résidents de la communauté nordique de Berens River peuvent avoir un intérêt dans le projet P4-ASR et être affectés par celui-ci.

Communauté nordique de Berens River, B.P. 129, Berens River (Manitoba) R0B 0A0

Les Métis peuvent avoir un intérêt dans le projet P4-ASR. La Manitoba Metis Federation (MMF) a participé régulièrement aux pourparlers concernant l'Initiative de planification du côté est (East Side Planning Initiative) (ESRA, 2004; WNO, 2005), l'étude sur le réseau panrégional de transport du côté est (East Side Large Area Transportation Network) (SNC-Lavalin, 2010) et la route toutes saisons P1 reliant Berens River à la route provinciale 304.

- Manitoba Metis Federation, 150, avenue Henry, Winnipeg (Manitoba) R3B 0J7

6.2 Activités d'engagement des groupes autochtones

Le gouvernement du Manitoba a commencé il y a plus de dix ans à approcher les intervenants et les groupes autochtones (Premières Nations et Métis) pour leur expliquer la raison d'être d'une route toutes saisons. Dès les premières assemblées, dirigées par des consultants, la Première Nation de Berens River et la Première Nation de Poplar River ont vu dans la route toutes saisons la perspective de retombées socioéconomiques intéressantes. Dans chacune des communautés, on entrevoyait une baisse des coûts des biens et des services, ainsi que de meilleures perspectives pour les déplacements et les interactions sociales. Les deux communautés ont insisté sur l'importance des pouvoirs locaux et sur la participation des résidents de la région dans toutes les décisions concernant la route toutes saisons. On a également souligné l'importance de protéger l'environnement et les utilisations traditionnelles du territoire (Dillon et Westdal, 2000; East Side Planning Initiative, 2004; UMA, 2005).

Le programme d'engagement des Autochtones et du public concernant le réseau panrégional de transport du côté est (East Side Large Area Transportation Network) a commencé en 2009 et se poursuit à ce jour. Son objectif est d'offrir aux citoyens de véritables occasions de recevoir de l'information et de formuler des commentaires sur les routes projetées. L'un des objectifs premiers est de solliciter la participation des personnes vivant dans le secteur du projet, car ce sont elles qui seront directement touchées par celui-ci et qui peuvent fournir de l'information pertinente sur les utilisations traditionnelles et partager leur connaissance de la région.

Le programme d'engagement a été lancé par une première ronde d'assemblées communautaires. La deuxième ronde d'assemblées portait spécifiquement sur les connexions routières entre les communautés, y compris la route P4-ASR entre les Premières Nations de Berens River et de Poplar River. La Commission a continué de solliciter la participation de la PNB et de la PNB durant la phase de planification du projet P4-ASR, et a organisé par la suite des rencontres avec la communauté et les dirigeants, des études sur les connaissances traditionnelles et des ateliers pour les utilisateurs des ressources.

Le programme d'engagement prévoit des assemblées réunissant les organismes de réglementation, les communautés et les organisations autochtones intéressées et susceptibles d'être affectées par le projet, les comités locaux de gestion des ressources, les piégeurs, les pourvoiries, la Manitoba Metis Federation, d'autres parties intéressées et le grand public. Des assemblées et des portes ouvertes ont été tenues dans des communautés du côté est et dans la ville de Winnipeg. On peut également trouver de l'information sous forme d'articles et d'infopublicités dans *Grassroots News* (le journal autochtone provincial) et dans le bulletin et le site Web de la Commission. Le tableau 1 dresse un bilan sommaire des activités du programme d'engagement de la Commission.

Les activités du programme d'engagement des groupes autochtones de la Commission sont résumées dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1 : Sommaire des activités du programme d'engagement des groupes autochtones	
Activité/Date	Description
Début de l'engagement du côté est : 2000-2005	
Assemblée communautaire, Première Nation de Poplar River – 2000	Assemblée communautaire dirigée par un consultant pour présenter le concept de route toutes saisons et relever les préoccupations et les priorités (ESRI, 2004; WNO 2005).
Assemblée communautaire, Première Nation de Berens River – 2000	Assemblée communautaire dirigée par un consultant pour présenter le concept de route toutes saisons et relever les préoccupations et les priorités (ESRI, 2004; WNO 2005).
Engagement auprès des Autochtones pour l'Initiative panrégionale de transport du côté est (East Side Large Area Transportation Initiative)	
Assemblée des chefs de la WNO – 30 avril 2009	Rencontre entre la Commission et les chefs de la Wabanong Nakaygum Okimawin pour présenter l'Initiative panrégionale de transport (Large Area Transportation Initiative).
Première ronde d'assemblées communautaires : Première Nation de Poplar River – 2 avril et 2 décembre 2009. Première Nation et communauté nordique de Berens River – 5 mai et 6 juillet 2009	Rencontre entre la Commission et les membres de la communauté et les dirigeants locaux dans le but de donner de l'information et de solliciter des commentaires sur l'étude sur le réseau panrégional de transport du côté est (East Side Large Area Transportation Network Study), y compris le projet P4 de route toutes saisons.
Deuxième ronde d'assemblées communautaires : Première Nation de Poplar River – 2 juin 2010	Rencontre entre la Commission et les membres de la communauté et les dirigeants locaux pour présenter les tracés routiers privilégiés à la lumière de l'évaluation technique et pour solliciter des commentaires sur la première ronde d'assemblées.
Recueil des connaissances écologiques traditionnelles – printemps/été 2009-2010	Études menées dans le but de recueillir de l'information auprès des résidents de la région sur les répercussions environnementales, socioéconomiques et culturelles de la route toutes saisons proposée.
Rencontres avec la Manitoba Metis Federation – 1 ^{er} avril, 18 août et 9 décembre 2009. Contrat EUTCT : 1 ^{er} octobre 2010 - 30 septembre 2012	Rencontres entre la Commission et la MMF à Winnipeg pour présenter le concept de route toutes saisons et discuter de l'intérêt de la MMF dans la route toutes saisons P1 et d'autres projets routiers. Signature subséquente d'un contrat entre la Commission et la MMF pour une étude sur l'utilisation des terres et les connaissances traditionnelles (EUTCT), dont le mandat est de relever les pratiques traditionnelles de récolte des Métis de la région.
Ateliers de la MMF à l'appui de l'EUTCT :	Ateliers avec des utilisateurs des ressources autochtones dans le but de fournir de l'information et de solliciter des commentaires sur le

Tableau 1 : Sommaire des activités du programme d'engagement des groupes autochtones	
Activité/Date	Description
Winnipeg (4) – 1 ^{er} février 2011 Selkirk (12) – 3 février 2011 Manigotagan (20) – 7 février 2011	projet, ainsi que de réunir de l'information sur les usages traditionnels et des recommandations pour les mesures d'atténuation.
Ententes sur les avantages communautaires (EAC)	
EAC signée : Première Nation de Berens River – 19 août 2009 et 25 juillet 2013	Signature d'une EAC entre la Commission et la PNBR offrant des avantages économiques et de la formation par le truchement d'une entreprise de la région, Pigeon River Contractors, en prévision d'éventuelles activités de pré-construction et de construction de la route toutes saisons (P1 et P4). L'EAC de la PNBR a été renouvelée en 2013.
EAC signée : Première Nation de Poplar River – 13 septembre 2010	Signature d'une EAC entre la Commission et la PNPR offrant des avantages économiques et de la formation par le truchement d'une entreprise de la région, Asatiwisi Construction, Inc., en prévision d'éventuelles activités de pré-construction et de construction de la route toutes saisons (P4).
Vérification du tracé et utilisation et valeurs traditionnelles : discussions et décisions sur le P4	
Rencontre avec les dirigeants de la Première Nation de Poplar River – Winnipeg, 3 mars 2011	Rencontre réunissant la Commission, les dirigeants de la PNPR et JD Mollard en vue de discuter l'emplacement privilégié du tracé à proximité de la rivière Poplar.
Assemblée communautaire dans la PNPR (50 participants) – 9 février 2012	Présentation du tracé proposé et recueil des commentaires des membres de la communauté (ajustement du tracé en fonction des commentaires des participants).
Rencontre et lettre de suivi au chef et au conseil de la PNBR – mai-juillet 2012	Discussion et entente entre la Commission et la PNBR sur la collecte des données de base et une participation à la vérification du tracé.
Atelier avec les anciens et les utilisateurs de ressources de la PNPR (9 personnes) – 24 septembre 2012	Ateliers dirigés par un consultant pour relever l'utilisation et l'occupation des terres dans une zone tampon de 3 km le long du tracé routier dans la zone de planification de l'utilisation traditionnelle (les 55 km nord de la route), dans le cadre d'une évaluation des impacts sur les ressources patrimoniales. Les recherches archéologiques subséquentes sur le terrain ont relevé huit sites patrimoniaux, et recommandent des mesures d'atténuation là où cela est nécessaire.
Assemblée communautaire à Berens River – mai 2013	Rencontre entre la Commission et la PNBR. Mise à jour sur le projet et discussion sur le tracé.
Résolution du conseil de bande : Première Nation de Berens River – 28 mai 2013	Le chef et le conseil de la Première Nation de Berens River appuient le tracé de la route P4-ASR aux fins de recueil d'information pour les études géotechniques et autres.
Résolution du conseil de bande : Première Nation de Poplar River – 6 décembre 2013	Le chef et le conseil de la Première Nation de Poplar River appuient le tracé de la route P4-ASR aux fins de recueil d'information pour les études géotechniques et autres.
Rencontres avec l'Asatiwisi Aki Ma Ma Wichitowin Mutual Land Relationship Board – 12 mars et 26 novembre 2012, 25 février 2014	Rencontre avec le comité de gestion du territoire de la Première Nation de Poplar River – communication continue sur le projet, dans le but de recueillir de l'information en vue de sélectionner le tracé.
Activités d'engagement auprès des Autochtones prévues durant l'évaluation environnementale	

Tableau 1 : Sommaire des activités du programme d'engagement des groupes autochtones	
Activité/Date	Description
Troisième ronde d'assemblées communautaires	Information sur les exigences d'évaluation environnementale. Identification et vérification des composantes environnementales valorisées durant le processus d'évaluation environnementale.
Quatrième ronde d'assemblées communautaires	Présentation des impacts environnementaux potentiels et mesures d'atténuation recommandées aux membres des communautés. Incorporation des commentaires dans le processus d'évaluation environnementale.
Cinquième ronde d'assemblées communautaires	Présentation des résultats préliminaires de l'évaluation environnementale aux membres des communautés.
Publication des documents clés	Documents clés du processus d'évaluation environnementale mis à la disposition des autres Premières Nations et groupes métis, invitation ouverte à une rencontre et sollicitation de commentaires.
Portes ouvertes – Winnipeg	Information sur le projet P4-ASR, y compris les exigences d'évaluation environnementale, les composantes environnementales valorisées, les impacts potentiels et les mesures d'atténuation recommandées, et présentation des résultats préliminaires. À l'intention des Autochtones hors des réserves ou d'autres régions, des parties intéressées et du grand public.

Voici un aperçu des sujets abordés lors des assemblées, des ateliers et des portes ouvertes :

- présentation du projet de route toutes saisons et mises à jour sur le projet;
- présentation et discussion des options de tracés routiers;
- présentation des activités du projet, comme le dégagement de l'emprise et le défrichage exploratoire;
- possibilités de formation pour les membres des communautés;
- modification et confirmation du tracé de la route;
- prise en compte des préoccupations des membres des communautés;
- recueil des connaissances traditionnelles à l'appui du projet de route toutes saisons;
- présentation des études préliminaires menées en vue de la construction de la route toutes saisons et participation des communautés;
- recueil d'information sur les contraintes spécifiques aux sites auprès des membres des communautés.

Les problèmes relevés et les commentaires formulés par les membres des communautés et le grand public dans le cadre du programme d'engagement des Autochtones et du public ont été consignés et seront décrits et analysés dans le rapport d'évaluation environnementale.

6.3 Principaux commentaires sur le projet

Voici un aperçu des commentaires exprimés par les groupes autochtones depuis le début des consultations :

- faire profiter les citoyens de la région des occasions de formation et d'emploi liées à la construction de la route;
- inclure les communautés de la région dans la collecte d'information sur l'environnement et l'utilisation du territoire;

- la protection du territoire et de l'environnement, y compris la qualité de l'eau du lac Winnipeg, est importante;
- la protection des droits issus de traités et des droits d'utilisation traditionnelle des ressources est importante;
- les membres des communautés s'attendent à ce que la route amène des bienfaits sociaux en facilitant les liaisons entre les communautés et en augmentant la fréquence des retours à la maison pour les jeunes qui fréquentent l'école dans les grands centres;
- les membres des communautés reconnaissent que la route aura des impacts, mais ils souhaitent néanmoins voir sa réalisation;
- les membres des communautés reconnaissent que des arbres, des plantes médicinales et des baies sauvages seront détruits par le défrichage, mais ils comprennent que le défrichage ne se fera pas sur de grandes surfaces, mais seulement sur l'emprise;
- les membres des communautés ne souhaitent pas que de grandes industries, comme l'exploitation minière, forestière et hydroélectrique, viennent s'implanter dans leur territoire traditionnel;
- les membres des communautés affirment que la chasse, le piégeage et la pêche font partie des activités essentielles dans la région;
- les membres des communautés accordent une grande importance à la faune, aux poissons, à la sauvagine, aux oiseaux chanteurs et aux oiseaux de proie, pour diverses raisons;
- les membres des communautés ont identifié des lieux d'importance spéciale (sites d'enterrement, caractéristiques du paysage d'importance culturelle) à proximité de leur communauté.

La Commission a répondu concrètement aux principaux commentaires exprimés par les dirigeants et les membres de la communauté de la Première Nation de Poplar River et de la Première Nation de Berens River concernant l'Initiative de transport du côté est en général et le projet P4-ASR en particulier. La Commission a notamment signé des ententes sur les avantages communautaires avec les deux Premières Nations dans le but d'augmenter les chances que la construction de la route apporte des bénéfices socioéconomiques (formation et emplois) aux résidents de la région. En outre, la Commission a incorporé les valeurs des communautés et les connaissances traditionnelles, ainsi que d'autres considérations, dans la planification du projet en modifiant le tracé proposé de la route toutes saisons.

Les préoccupations et les problèmes soulevés par les membres des communautés et le grand public dans le cadre du programme d'engagement des Autochtones et du public ont été consignés et seront décrits et analysés dans le rapport d'évaluation environnementale.

6.4 Prochaines étapes d'engagement et de recueil d'information

La Commission propose, dans le cadre de son programme d'engagement, de continuer à collaborer avec les Premières Nations de Poplar River et de Berens River pour planifier et tenir des assemblées communautaires à trois étapes clés du processus d'évaluation environnementale du projet P4-ASR.

- Dépôt de la description du projet : information sur le processus d'évaluation environnementale; identification et vérification des facteurs environnementaux qui devront être étudiés dans l'évaluation environnementale.

- Préparation de l'étude d'impact environnemental : sommaire des impacts potentiels du projet routier; identification des principaux impacts pour les communautés; énoncé des mesures d'atténuation possibles de ces impacts.
- Conclusions de l'évaluation environnementale : mise à jour du projet; examen et discussion des conclusions de l'évaluation environnementale; prochaines étapes.

À chaque étape, la Commission proposera une rencontre avec les anciens de la communauté avant la grande assemblée communautaire, si la communauté le désire. La Commission continuera de travailler avec les membres des communautés de la région dans le but de relever des méthodes efficaces d'atténuation et d'accommodement.

La Commission informera directement la Manitoba Metis Federation de la publication des documents clés du processus d'évaluation environnementale du projet P4-ASR et d'autres projets liés à l'Initiative panrégionale de transport (Large Area Transportation Initiative), et sollicitera des commentaires à ce sujet. Les communautés des Premières Nations qui font partie du réseau panrégional de transport du côté est (East Side Large Area Transportation Network) auront également la possibilité de consulter les mises à jour du projet P4-ASR au fur et à mesure que l'initiative avancera.

La Commission publie des articles et achète des pages d'infopublicité dans *Grassroots News*, un journal autochtone (Premières Nations et Métis) du Manitoba. Elle diffuse également des nouvelles par l'intermédiaire des stations de radio des communautés du côté est et publie périodiquement un bulletin qui est envoyé à chaque communauté et qui circule parmi les résidents.

7 CONSULTATION AUPRÈS DU PUBLIC ET D'AUTRES PARTIES

Les consultations auprès du public et d'autres intervenants ont été engagées dès le début de l'Initiative de transport du côté est (East Side Transportation Initiative). Le site Web de la Commission contient les dernières nouvelles sur les projets et les communiqués de presse, ainsi que de l'information sur l'Initiative de transport du côté est et sur les projets de routes toutes saisons commencés et proposés. On peut également y trouver un calendrier à jour des événements comme les prochaines assemblées communautaires et les portes ouvertes. Il sollicite également les commentaires sur le projet des parties intéressées.

En plus de diffuser de l'information générale sur Internet et dans son bulletin, la Commission a organisé plusieurs rencontres et portes ouvertes pour sensibiliser et informer le public, les autres compétences et les autres intervenants et parties intéressées. Ces activités sont résumées au tableau 2.

Tableau 2 : Sommaire des activités du programme d'engagement du public et des autres parties intéressées	
Activité /Date	Description
Assemblée des chefs de la WNO – 30 avril 2009	Rencontre entre la Commission et les chefs de la Wabanong Nakaygum Okimawin pour présenter l'Initiative panrégionale de transport (Large Area Transportation Initiative).
Portes ouvertes au grand public – Winnipeg, 25 juin 2009	Événement portes ouvertes organisé par la Commission pour présenter le projet P1 et l'Initiative panrégionale de transport (Large Area Transportation Initiative), y compris le segment P4-ASR proposé.
Rencontres avec l'Association des piégeurs du Manitoba –	Rencontre entre la Commission et l'Association des piégeurs du Manitoba pour discuter des intérêts des piégeurs et des moyens

Tableau 2 : Sommaire des activités du programme d'engagement du public et des autres parties intéressées	
Activité /Date	Description
Winnipeg, 10 mars 2010 et 7 novembre 2013	d'approcher les piégeurs de la région. Réunion de suivi avec les dirigeants de l'Association pour une mise à jour sur l'Initiative de transport du côté est (East Side Transportation Initiative).
Réunions de l'équipe intégrée de gestion des ressources et de l'environnement – 10 février 2012, 21 janvier 2013 et 3 février 2014	Discussion sur l'engagement communautaire, le tracé de la route toutes saisons et le processus d'évaluation environnementale avec Conservation et Gestion des ressources hydriques Manitoba, Région de l'Est, au lac du Bonnet. Présentation et discussion de la route toutes saisons entre les Premières Nations de Pauingassi et de Little Grand Rapids.
Rencontres avec l'Association des pourvoiries du Manitoba – 10 mai 2013 et 10 juin 2014	Discussion des projets de l'ensemble de l'Initiative de transport du côté est (East Side Transportation Initiative) avec un représentant de l'Association.
Présentation à la division de la faune de Conservation et Gestion des ressources hydriques Manitoba – 6 janvier 2014	Discussions sur la collecte et l'analyse de données de base sur la faune concernant la route toutes saisons entre les Premières Nations de Berens River et de Poplar River, et présentation du tracé.
Southeast Resource Development Council. Rencontre des représentants du South East Tribal Council – 28 janvier 2014	Présentation à un atelier sur l'environnement, avec le soutien d'Affaires autochtones et Développement du Nord Canada. Présentation sommaire du projet de route toutes saisons, du processus d'évaluation environnementale et des mesures d'atténuation.
Représentants de la division des permis environnementaux de Conservation et Gestion des ressources hydriques Manitoba, de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et du comité consultatif fédéral-provincial d'experts techniques – Winnipeg, 26 août 2014	Présentation et discussion du tracé de la route toutes saisons P4 entre la Première Nation de Poplar River et Berens River. Sommaire de l'Initiative de transport du côté est (East Side Transportation Initiative).
Éventuelles activités d'engagement durant l'évaluation environnementale	
Portes ouvertes	Information sur le projet P4-ASR, y compris les exigences d'évaluation environnementale, les composantes environnementales valorisées, les impacts potentiels et les mesures d'atténuation recommandées, et présentation des résultats préliminaires. À l'intention des Autochtones hors des réserves ou d'autres régions, des parties intéressées et du grand public.

7.1 Sommaire des commentaires et des préoccupations du public et d'autres parties

Jusqu'à présent, les commentaires et les préoccupations sur le projet (outre l'engagement et la consultation des Autochtones) ont surtout été recueillis dans le cadre des consultations publiques sur l'Initiative de planification du côté est ou sur la route toutes saisons P1 reliant Berens River à la route provinciale 304, qui est actuellement en construction. Les commentaires du public recueillis portaient principalement sur l'assurance de l'utilisation de méthodes d'évaluation appropriées et sur la protection de certains aspects de l'environnement (en particulier l'orignal et le caribou des bois) (LCEE, 2011).

7.2 Activités de consultation des intervenants proposées

La Commission organisera un processus de consultation spécifique au projet P4-ASR qui consistera en un événement portes ouvertes pour le grand public dans la ville de Winnipeg ou dans d'autres communautés, si nécessaire. Les assemblées et les portes ouvertes seront annoncées dans les journaux locaux, et d'autres parties ou citoyens intéressés pourront y assister et faire valoir leur point de vue sur le projet.

8 RÉFÉRENCES

- Agence canadienne d'évaluation environnementale, 2011. *Comprehensive Study Report: Lake Winnipeg East Side Road (Provincial Road 304 to Berens River All-Season Road Project)*.
- Betcher, Robert, G. Grove et C. Pupp, 1995. *Groundwater in Manitoba: Hydrogeology, Quality Concerns, and Management*. Institut national de recherches hydrologiques, Contribution no. CS-93017
- Conservation et Gestion des ressources hydriques Manitoba, division de la faune. Carte des territoires de piégeage : www.gov.mb.ca/conservation/wildlife/trapping/boundmap.html.
- Conservation et Gestion des ressources hydriques Manitoba, 2014. *Draft Action Plan for Boreal Woodland Caribou Ranges in Manitoba*.
- Davidson-Hunt, I.J., N. Deutsch et A. Miller, 2012. *Pimachiowin Aki Cultural Landscape Atlas: Land that Gives Life*. Pimachiowin Aki Corporation, Winnipeg, Manitoba, 154 p.
- Dillon Consulting Limited et H. N. Westdal & Associates. 2000. *Report on All- Weather Road-East Side of Lake Winnipeg Justification and Scoping*.
- East Side Planning Initiative, 2004. *"Promises to Keep..." Towards a Broad Area Plan for the East Side of Lake Winnipeg*. Gouvernement du Manitoba.
- Environnement Canada, 2012. *Programme de rétablissement du caribou des bois (Rangifer tarandus caribou), population boréale, au Canada*. Série de Programmes de rétablissement de la Loi sur les espèces en péril. Environnement Canada, Ottawa. xii + 138 p.
- Gouvernement du Canada, Service météorologique du Canada. Données des stations pour le calcul des normales climatiques au Canada de 1981 à 2010 : Berens River. Accédé en septembre 2014. http://climat.meteo.gc.ca/climate_normals/results_1981_2010_f.html?stnID=3721
- Gouvernement du Canada, Division des relevés hydrologiques du Canada. Station hydrométrique : Weaver Lake at Outlet – Station 05RE002 Manitoba. Accédé en septembre 2014. <http://eau.ec.gc.ca/>
- Geology of Manitoba. <http://www.gov.mb.ca/iem/mrd/geo/exp-sup/mbgeology.html>
- Gouvernement du Canada, 2012. L'Atlas du Canada. Données extraites le 4 février 2013, du Toporama : <http://atlas.gc.ca/site/francais/toporama/index.html?center=374000,1334250&zoom=2>
- Gouvernement du Canada. Normales climatiques canadiennes. Données extraites en octobre 2014 : http://climat.meteo.gc.ca/climate_normals/
- Haugh, Allison, 2014. *Traditional Area Planning, Manitoba Conservation and Water Stewardship*. Communication personnelle. Winnipeg, Manitoba.
- Joro Consultants, Inc., 2014. *Project 4: Initial Identification of Potential Effects*. Rapport préparé pour la Commission manitobaine d'aménagement du canal de dérivation et de la route située du côté est.

Manitoba Department of Highways and Transportation, 1998. *Transportation Planning Manual*.

Northern Lights Heritage Services Inc., 2013. *Heritage Resources Impact Assessment of the Poplar River All Season Road*. Rapport préparé pour la Commission manitobaine d'aménagement du canal de dérivation et de la route située du côté est.

North/South Consultants Inc., 2014. Communication personnelle.

Poplar River First Nation, 2011. *Asatiwisipe Aki Management Plan*.
www.gov.mb.ca/conservation/lands_branch/pdf/pfrn_management_plan_18may2011.pdf

Rowe, J. S., 1972. *Forest Regions of Canada*. Ottawa, Ontario. Service canadien des forêts, ministère de l'Environnement, Information Canada. Publication no. 1300.

Smith, R.E., H. Veldhuis, G.F. Mills, R.G. Eilers, W.R. Fraser et G.W. Lelyk, 1998. *Terrestrial Ecozones, Ecoregions and Ecodistricts of Manitoba: An Ecological Stratification of Manitoba's Natural Landscapes*. Lands Resource Unit, Brandon Research Centre, Research Branch, Agriculture et Agroalimentaire Canada. Bulletin technique 1998-9E. Winnipeg, Manitoba.

Smith, R., 2011. *Manitoba Weather and Climate Data Inventory*. Department of Geography, University of Winnipeg, Winnipeg, Manitoba.

SNC-Lavalin, 2009. *PR 304 to Berens River All-Season Road: Environmental Impact Assessment*. Winnipeg, Manitoba.

SNC-Lavalin, 2010. *East Side of Lake Winnipeg Large Area Transportation Network Study. Volume 1: Baseline Information & Potential Route Network Options*. Winnipeg, Manitoba.

SNC-Lavalin, 2010. *East Side of Lake Winnipeg Large Area Transportation Network Study. Volume 2: Initial Stakeholder Engagement*. Winnipeg, Manitoba.

SNC-Lavalin, 2010. *East Side of Lake Winnipeg Large Area Transportation Network Study. Volume 3: Evaluation of All-Season Road Network Options*. Winnipeg, Manitoba.

SNC-Lavalin, 2010. *East Side of Lake Winnipeg Large Area Transportation Network Study. Volume 4: Second Stakeholder Engagement on Preferred Route Networks*.

SNC-Lavalin, 2011. *East Side of Lake Winnipeg Large Area Transportation Network Study. Volume 5: Transportation Development Plan for Preferred ASR Network*. Winnipeg, Manitoba.

Southeast Resource Development Council : Berens River
www.serdc.mb.ca/communities/berens-river. Accédé le 3 septembre 2014. Données de 2013.

Southeast Resource Development Council: Poplar River.
www.serdc.mb.ca/communities/poplar-river. Accédé le 3 septembre 2014. Données de 2013.

Treaty Relations Commission of Manitoba. Map of the Numbered Treaties. Données extraites en septembre 2014. www.trcm.ca/treaties/treaties-in-manitoba/view-pdf-interactive-map-of-numbered-treaties-trcm-july-20-entry/

UMA Engineering Limited (UMA), 2005. *Functional Design Report: Rice River Road Upgrading and Extension*. Préparé pour Manitoba Transportation and Government Services.

Wabanong Nakaygum Okimawin (WNO), 2007. Cartes.
www.gov.mb.ca/conservation/wno/maps/index.html

Figure

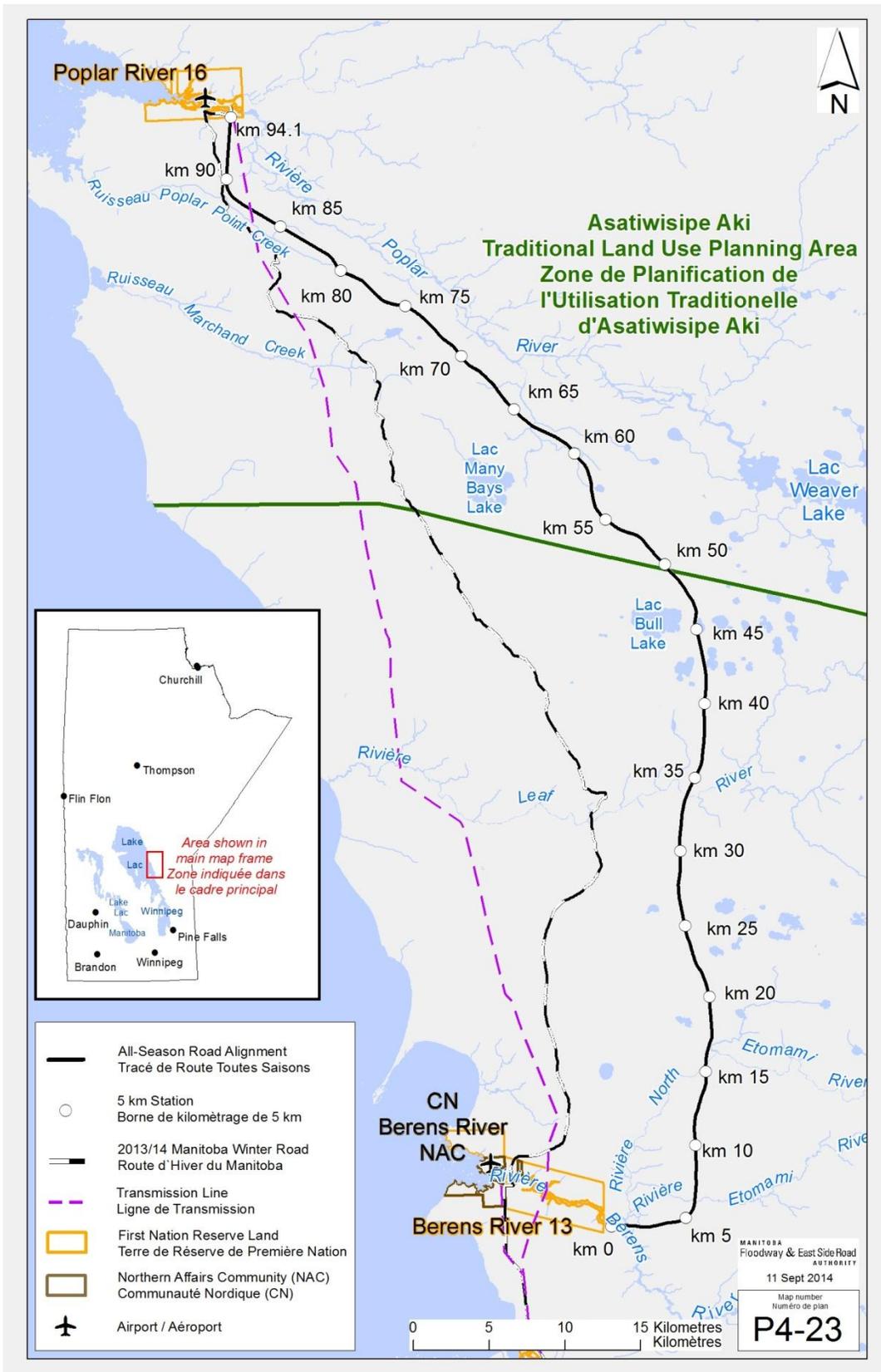


Figure 1 : Route toutes saisons P4 entre la rivière Berens et la Première Nation de Poplar River

