

Description du projet – Sommaire

Projet 6 – Route toutes saisons reliant la Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee et la Première Nation God’s Lake

Préparé pour :

**L’Agence canadienne d’évaluation environnementale
Développement durable Manitoba**

Soumis par :

Infrastructure Manitoba

Mai 2017



Table des Matières

	<u>Page</u>
Table des Matières	ii
Liste des Cartes	iv
1 CONTACTS ET INFORMATIONS GÉNÉRALES	5
1.1 Nature du Projet et Emplacement Proposé.....	5
1.2 Information du Promoteur	7
1.2.1 <i>Nom du Projet</i>	7
1.2.2 <i>Nom du Promoteur</i>	7
1.2.3 <i>Adresse du Promoteur</i>	7
1.2.4 <i>Directeur Général</i>	7
1.2.5 <i>Personne-Ressource Principale</i>	7
1.3 Administrations et Autres Parties Consultées	7
1.4 Exigences d'Évaluation Environnementale	8
1.4.1 <i>Loi Canadienne sur l'Évaluation Environnementale, 2012</i>	8
1.4.2 <i>Loi sur l'Environnement (Manitoba)</i>	8
1.5 Exigences Réglementaires	8
1.6 Contexte de Planification Régionale	8
2 INFORMATIONS SUR LE PROJET	9
2.1 Aperçu du Projet.....	9
2.2 Dispositions des Règlements Désignant les Activités Physiques.....	10
2.3 Éléments du Projet et Activités	10
2.3.1 <i>Travaux Physiques Associés au Projet Désigné</i>	10
2.4 Émissions, Rejets et Déchets	11
2.4.1 <i>Émissions de Contaminants Atmosphériques</i>	11
2.4.2 <i>Rejets Liquides</i>	11
2.4.3 <i>Types de Déchets et l'Élimination des Plans</i>	11
2.5 Phases du Projet et Planification	11
2.5.1 <i>Planification et conception</i>	12
2.5.2 <i>Pré-Construction</i>	12
2.5.3 <i>Construction</i>	12
2.5.4 <i>Exploitation et Entretien</i>	13
3 EMPLACEMENT DU PROJET	13
3.1 Description de l'Emplacement	13
3.2 Coordonnées.....	13

3.3	Carte du Site	14
3.3.1	<i>Proximités</i>	14
3.4	Utilisation de Terre et de l'Eau.....	17
3.4.1	<i>Description générale</i>	17
3.4.2	<i>Description Officielle</i>	17
3.4.3	<i>Terrain et Ressources Utilisés à des fins Traditionnelles</i>	18
4	PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT.....	18
4.1	Soutien Financier	18
4.2	Territoire Domanial.....	18
4.3	Exigences Réglementaires.....	18
5	DESCRIPTION ENVIRONNEMENTALE	20
5.1	Contexte Biophysique.....	20
5.1.1	<i>Climat et Qualité de l'Air</i>	20
5.1.2	<i>Physiographie et Géologie Superficielle</i>	20
5.1.3	<i>La végétation et le Couvert Forestier</i>	20
5.1.4	<i>Eaux Superficielles</i>	20
5.1.5	<i>Poisson et Habitat du Poisson</i>	21
5.1.6	<i>Mammifères</i>	21
5.1.7	<i>Oiseaux</i>	22
5.1.8	<i>Amphibiens et Reptiles</i>	22
5.2	Changements Potentiels de l'Environnement	23
5.2.1	<i>Poisson et Habitat du Poisson</i>	23
5.2.2	<i>Oiseaux Migrateurs</i>	24
5.3	Changements Potentiels sur les Terres Fédérales et Adjacentes.....	24
5.4	Effets Potentiels des modifications Apportées à l'Environnement sur les Peuples Autochtones	24
6	ENGAGEMENT ET CONSULTATION AVEC LES GROUPES AUTOCHTONES.....	25
6.1	Groupes et Communautés d'Autochtones Intéressées et Potentiellement Concernées.....	25
6.1.1	<i>Premières Nations</i>	25
6.1.2	<i>Autres Peuples Autochtones</i>	25
6.2	Activités d'Engagement avec les Communautés et les Groupes Autochtones.....	25
6.3	Commentaires Clés.....	31
6.4	Les Etapes Suivantes de L'Engagement et la Collection d'Information.....	32
7	CONSULTATION AVEC LES PARTIES PUBLIQUES ET AUTRES.....	32
7.1	Aperçu des Commentaires du Public et d'Autres Parties.....	34
7.2	Activités Proposés pour la Consultation des Intervenants	34

Liste des cartes

- Carte 1 Projet proposé P6 – Route toutes saisons reliant la Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee et la Première Nation God’s Lake
- Carte 2 Zone d’évaluation locale pour la route toutes saisons P6 dans le district de sentiers de piégeage enregistrés du Nord (district)

1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET COORDONNÉES

1.1 Nature du projet et emplacement proposé

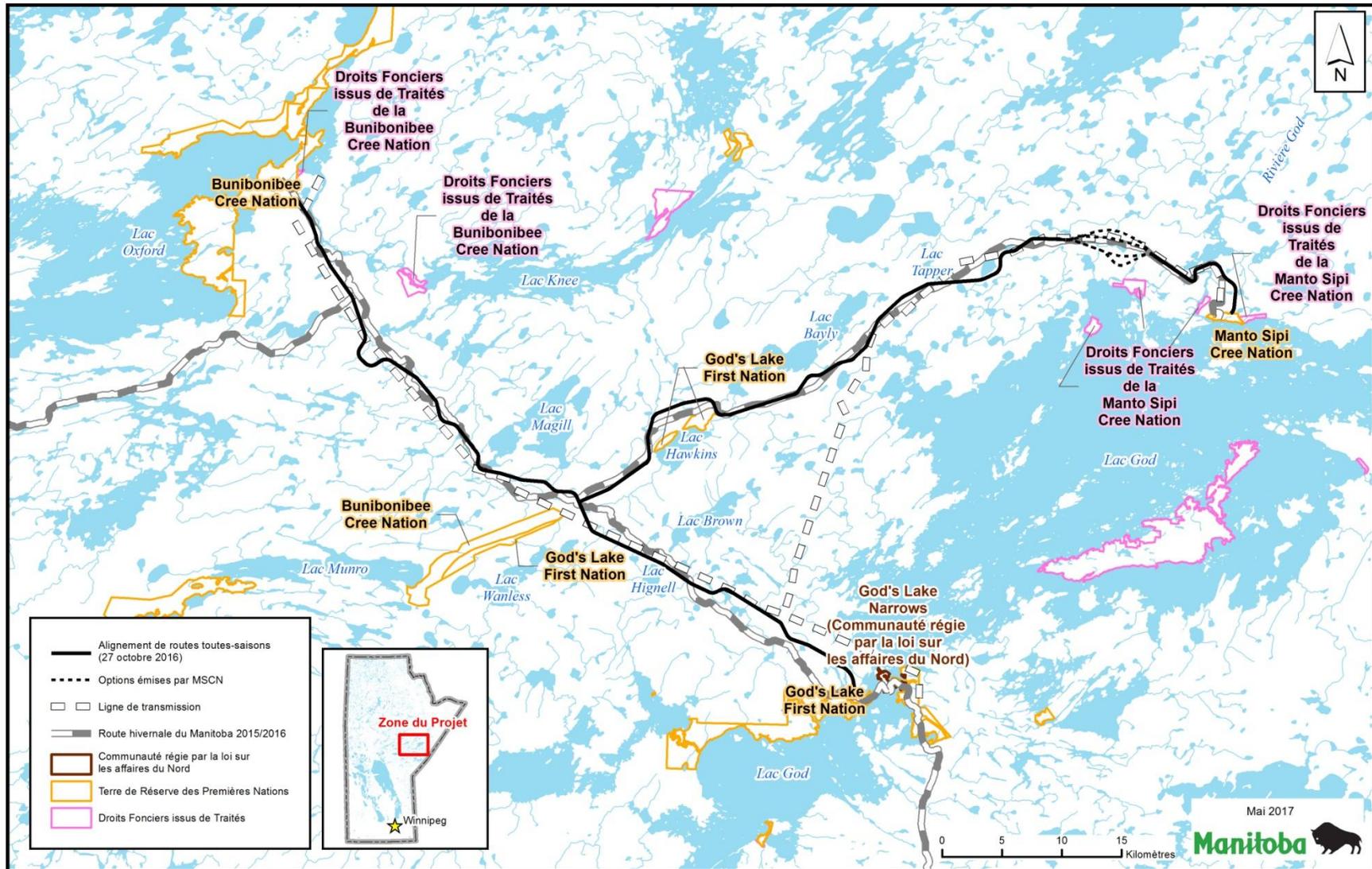
Les communautés de la Nation crie Manto Sipi, de la Nation crie Bunibonibee, de la Première Nation God's Lake et de la communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de God's Lake Narrows, toutes situées du côté est du lac Winnipeg, dépendent principalement de routes d'hiver et de transport aérien pour la circulation des personnes et des biens. En 2008, le gouvernement du Manitoba a annoncé une initiative stratégique visant à fournir des services de transport améliorés, plus sécuritaires et plus fiables pour relier les communautés éloignées du côté est du lac Winnipeg au reste du Manitoba. La Commission manitobaine d'aménagement de la route située du côté est (Commission) a été constituée en société d'État provinciale pour diriger l'Initiative de transport du côté est (ITCE), avec pour mandat d'accroître les possibilités de transport pour les communautés sur la rive est du lac Winnipeg. Toutefois, la Commission a été absorbée par Infrastructure Manitoba, la division d'exploitation des routes éloignées qui continuera à diriger le projet.

La première route toutes saisons de ce réseau de transport régional (Projet P1), laquelle est actuellement en construction, relie la route provinciale PR 304 (près de la Première Nation Hollow Water Nation) à la Première Nation Berens River Water ainsi qu'à la communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de Berens River (SNC-Lavalin, 2009). Deux tronçons supplémentaires de la route toutes saisons reliant la Première Nation Berens River à la Première Nation Poplar River (Projet P4), à la Première Nation Pauingassi et à la Première Nation Little Grand Rapids (Projet P7a) sont en cours d'approbation. Le projet est en cours d'examen en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012) [LCEE 2012] et la *Loi sur l'environnement du Manitoba* (LEM), tandis que le Projet P7a est examiné en vertu de la LEM.

Une route toutes saisons reliant la Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee et la Première Nation God's Lake est également proposée (projet P6). Le tracé proposé comprend environ 138 kilomètres (km) de route toutes saisons sur une nouvelle emprise de terres publiques provinciales (carte 1). Il y a trois tronçons qui débiteront aux limites des réserves et se dirigeront généralement en direction ouest et sud-ouest à environ 72 km de la Nation crie Manto Sipi, en direction sud-est à 36,5 km de la Nation crie Bunibonibee et en direction nord-ouest à 29,9 km de la Première Nation God's Lake .

Un chemin d'accès existant dans les réserves rejoindra la route toutes saisons proposée du projet 6 à la limite de la Première Nation Bunibonibee, tandis que des chemins d'accès dans les réserves devront être construits séparément au sein de la Nation crie Manto Sipi et de la Première Nation God's Lake afin de faire la jonction avec la route toutes saisons qui aboutira aux limites des réserves. Ces chemins d'accès dans les réserves seront soumis à des processus d'approbation distincts par Affaires autochtones et du Nord Canada (AANC). Le but du projet est de relier les communautés.

La route toutes saisons devant relier les communautés sera une voie publique à revêtement de gravier, d'une largeur de 10 mètres (m) et conçue pour une vitesse de référence de 100 kilomètres/heure (km/h) et une limite de vitesse affichée de 90 km/h. La route suivra généralement le tracé actuel de la route d'hiver et comptera jusqu'à deux ouvrages de franchissement de cours d'eau (ponts) sur la rivière God's River et le ruisseau Magill.



Carte 1 : Projet proposé P6 – Route toutes saisons reliant la Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee Cree et la Première Nation God's Lake

1,2 Information du promoteur

1.2.1 Nom du projet

Le nom du projet est : « Projet 6 – Route toutes saisons reliant la Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee et la Première Nation God’s Lake » (le projet).

1.2.2 Nom du promoteur

Le promoteur du projet proposé est Infrastructure Manitoba, division d’exploitation des routes éloignées. La province du Manitoba financera le projet.

1.2.3 Adresse du promoteur

L’adresse du promoteur est :

215, rue Garry, bureau 1420
Winnipeg (Manitoba)
R3C 3P3

1.2.4 Directeur général

Puisque Infrastructure Manitoba est une organisation gouvernementale, elle ne possède aucun directeur général. Toute question doit être adressée à la personne-ressource principale indiquée à la section 1.2.5.

1.2.5 Personne-ressource principale

La personne-ressource principale pour la description du projet et les questions environnementales liées au projet proposé est :

M. Kimber Osiowy

Infrastructure Manitoba
Gestionnaire des services environnementaux
Adresse :
215, rue Garry, bureau 1420
Winnipeg (Manitoba)
R3C 3P3

Téléphone :204-771-4941

Télécopieur : 204-945-0593

Courriel : Kimber.osiowy@gov.mb.ca

1,3 Administrations et autres parties consultées

Depuis 1999, le réseau des routes toutes saisons du côté est du lac Winnipeg fait l’objet de discussions auprès d’autres intervenants en plus des communautés locales. Ces discussions ont porté entre autres sur la réalisation du projet proposé dans le cadre d’un réseau routier plus vaste. Ceux qui participent aux discussions auprès de la division d’exploitation des routes éloignées comprennent les autorités réglementaires, les communautés du côté est, les organismes de dirigeants autochtones, l’industrie et d’autres intervenants clés.

La Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee, la Première Nation God’s Lake et la communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de God’s Lake Narrows ont participé tout au long de la planification des projets et durant la préparation de la description du projet. Ces

communautés se trouvent à proximité de la route toutes saisons, sont plus susceptibles d'être directement touchées par le projet proposé et peuvent fournir des informations s'appliquant à l'évaluation environnementale du projet. La division d'exploitation des routes éloignées a fourni une copie de la description du projet à chacune de ces communautés.

1,4 Exigences d'évaluation environnementale

1.4.1 Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)

La route toutes saisons proposée est située sur des terres publiques provinciales (environ 138 km) et elle constitue un projet désigné en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* [LCEE 2012]. Par conséquent, le projet proposé peut nécessiter une évaluation environnementale en vertu de la LCEE 2012 consécutivement à un examen fédéral et public de cette description de projet en vertu des dispositions de cette législation.

1.4.2 Loi sur l'environnement (Manitoba)

Le projet vise la construction d'une route toutes saisons d'environ 138 km sur une nouvelle emprise de terres publiques provinciales et requiert une licence octroyée en vertu de la Loi sur l'environnement (Manitoba), Règlement sur les diverses catégories d'exploitations, en tant qu'exploitation de catégorie 2, en vertu de cette législation.

1,5 Exigences réglementaires

En plus de l'évaluation environnementale et de l'exigence d'octroi d'une licence en vertu de la *Loi sur l'environnement* (Manitoba) mentionnée plus haut, des permis provinciaux et des approbations seront requises pour les activités de construction de routes telles que l'enlèvement de la végétation, l'aménagement de campements, le brûlage de la végétation et l'aménagement de carrières. Les législations provinciales applicables comprennent la *Loi sur les terres domaniales*, la *Loi sur les mines et les minéraux*, la *Loi sur les incendies échappés*, la *Loi sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses* et la *Loi sur la sécurité et l'hygiène du travail*.

La division d'exploitation des routes éloignées devra solliciter également des permis et des autorisations en vertu d'autres lois fédérales, y compris des approbations de Transports Canada en vertu de la *Loi sur la protection de la navigation* et l'autorisation du ministère des Pêches et des Océans (MPO), en vertu de la *Loi sur les pêches*, pour la traversée de la rivière God's River. Des permis en vertu de la *Loi sur les explosifs* devront être sollicités au besoin auprès de Ressources naturelles Canada pour l'*entreposage* des explosifs.

Les exigences réglementaires provinciales et fédérales sont décrites plus en détail dans la section 4.3 du rapport.

1,6 Contexte de planification régionale

Le projet proposé ne se trouve pas dans une zone qui a déjà été soumise à une étude environnementale selon l'article 74 de la LCEE 2012. En revanche, la zone a fait l'objet d'un certain nombre d'initiatives de planification régionales qui comprenaient des considérations environnementales. Ces initiatives et leur relation avec le projet de planification sont résumées ci-dessous.

En 2000, la province du Manitoba a lancé l'Initiative de planification du côté est afin de réunir les communautés locales, les Premières Nations, l'industrie et des organismes à vocation

environnementale afin d'élaborer une vision pour l'utilisation des terres et des ressources sur le côté est du lac Winnipeg. Ce processus devait se traduire par l'élaboration d'un plan d'action global pour cette zone qui aborderait des aspects comme la forêt boréale, les zones protégées, les activités traditionnelles, les besoins de transport et le développement économique.

En 2004, un rapport d'étape intitulé « Promises to Keep » a été soumis au gouvernement. Il contenait des recommandations pour la protection de la forêt boréale et le développement des communautés (Initiative de planification du côté est, 2004). En 2005, l'initiative a été rebaptisée Wabanong Nakaygum Okimawin (WNO) afin de tenir compte de la présence des membres des Premières Nations, qui représentent environ 96 % de la population dans la région.

En 2007, la province du Manitoba a signé un accord avec les Premières Nations de WNO, renforçant ainsi le fondement pour une planification de l'utilisation des terres à des fins traditionnelles, et ultimement, un plan global pour le côté est du lac Winnipeg. En vertu de l'Accord de WNO, les Premières Nations doivent élaborer individuellement des plans d'utilisation des terres à des fins traditionnelles.

L'Étude sur le réseau de transport pour la grande région du côté est, qui a suivi en 2009, a permis de recenser des améliorations potentielles pour l'infrastructure du transport qui donneraient accès toute l'année aux communautés situées sur le côté est du lac Winnipeg (SNC-Lavalin, 2011). Le rapport final de cette étude, achevé en 2011, a recommandé un réseau de routes toutes saisons pour la région. Diverses options de route toutes saisons reliant la Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee et la Première Nation God's Lake ont été envisagées. Un tracé essentiellement parallèle à celui de la route d'hiver actuelle a été choisi comme corridor préféré, compte tenu des contraintes techniques et environnementales, ainsi que des préférences communautaires telles que l'évitement des plans d'eau et des zones sensibles, et compte tenu des lignes de transport existantes.

Les discussions qui se sont déroulées par la suite avec la Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee, la Première Nation God's Lake et la communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de God's Lake Narrows, jumelées aux informations puisées dans les connaissances traditionnelles, les analyses archéologiques et de terrain et les enquêtes sur la faune et la pêche, ont permis d'affiner l'actuel tracé de la route proposée.

2 INFORMATION SUR LE PROJET

2,1 Aperçu du projet

Dans le cadre de l'ITCE, la division d'exploitation des routes éloignées propose la construction du projet 6 – une route toutes saisons d'environ 138 km reliant la Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee et la Première Nation God's Lake. La route toutes saisons proposée reliera ultimement ces communautés à la route provinciale PR 373 par des segments de route proposés dans l'initiative du réseau de transport; la route provinciale PR 373 à Wasagamack (projet P2) et Anderson Junction à Bunibonibee (projet P5). Ces communautés ne sont actuellement desservies que par routes d'hiver ou par transport aérien.

Le projet proposé se composera d'environ 138 km de route toutes saisons le long d'une nouvelle emprise de terres publiques provinciales (carte 1). L'emplacement d'un tronçon de 8 km du tracé près de la Nation crie Manto Sipi est toujours en discussion avec la communauté. Là où le terrain le permet, le tracé suivra celui de la route d'hiver actuelle. La route sera construite selon les normes de conception du Manitoba pour ce qui des artères secondaires, et

elle sera conçue comme une route de gravier à deux voies, d'une largeur de 10 m et assujettie à une vitesse de référence de 100 km/h. Le projet nécessitera le remplacement du pont traversant la rivière God's River et, éventuellement, la construction d'un nouveau pont traversant le ruisseau Magill. De plus, des ponceaux seront nécessaires pour le passage de petits cours d'eau et l'écoulement de surface local. Le tracé traverse des terrains non aménagés dans l'écozone du bouclier boréal (Smith *et al.*, 1998) et se trouve dans le bassin de la rivière Hayes, qui se déverse dans la baie d'Hudson, moyennant les rivières et les cours d'eau de la région.

Le projet a pour but de relier les trois communautés des Premières Nations pour renforcer les liens entre les communautés de la Nation crie Manto Sipi, de la Nation crie Bunibonibee et de la Première Nation God's Lake ainsi que de permettre aux membres de la communauté de profiter des emplois liés à la construction de la route ainsi que des possibilités économiques découlant du projet, tout en travaillant vers l'atteinte des objectifs de l'ITCE.

2,2 Dispositions du Règlement désignant les activités concrètes

La route proposée est d'environ 138 km et se trouve sur une nouvelle emprise de terres publiques provinciales. Par conséquent, l'art. 25 (c) du *Règlement désignant des activités concrètes* (le Règlement) en vertu de la LCEE 2012 s'applique :

art. 25 *La construction, l'exploitation, la désaffectation et 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* ne s'applique.

2,3 Éléments et activités du projet

2.3.1 Ouvrages associés au projet désigné

La route proposée sera construite sur des terres publiques provinciales et comprend huit composantes principales :

1. Une route toutes saisons (environ 138 km) sur une nouvelle emprise.
2. Au maximum, deux ponts d'acier ou en béton pour le franchissement de deux cours d'eau principaux.
3. Des ponceaux pour le franchissement de cours d'eau et la régularisation du drainage.
4. Des ponts temporaires pour la construction.
5. Des sentiers d'accès temporaires pour la construction.
6. Des carrières de pierre et des zones d'emprunt de granulats.
7. Des aires de dépôt temporaires.
8. Des campements temporaires pour la construction.

Les dimensions et la capacité de ces ouvrages ne sont pas encore connues, étant donné que la conception détaillée du projet n'a toujours pas été réalisée. Le réseau de routes d'hiver existant soutiendra le projet en fournissant l'accès à certains des équipements et matériaux de construction qui seront nécessaires à l'exécution du projet.

2,4 Émissions, déversements et déchets

2.4.1 Émissions de contaminants atmosphériques

L'utilisation de véhicules et d'équipements pendant la construction et l'exploitation du projet produira des émissions de poussière, de gaz à effet de serre et de combustion. Il devrait se produire 138 300 tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (éCO₂) durant les huit années de construction estimées du projet ainsi que 23 690 tonnes durant les 10 premières années d'exploitation (Dillon Consulting, 2017). Le brûlage des tas de broussailles produira localement des émissions atmosphériques. D'autres émissions localisées incluent les résidus de dynamitage dans les carrières ou dans d'autres sites d'exploitation. Les émissions dues à la circulation aérienne et aux activités annuelles de construction des routes d'hiver devraient diminuer dès que la route d'accès sera aménagée.

2.4.2 Déversements liquides

Il n'y a aucun procédé de transformation qui produirait des déversements liquides ; cependant, il pourrait se produire des déversements accidentels et non planifiés de liquides résultant des activités de construction ou d'exploitation, telles que des bétonnières, des campements, des aires de dépôt et de l'opération de machines lourdes et d'équipement de construction.

2.4.3 Types de déchets et plans d'élimination

Le bois provenant du défrichement de l'empreinte sera tout d'abord trié en bois utilisable. Les matières restantes seront mises en tas ou en andains pour être ensuite brûlées sur place. Les déchets domestiques solides seront collectés et stockés sur place de façon appropriée, pour ensuite être transportés vers le site d'enfouissement le plus près au sein de la Nation crie Bunibonibee, de la Nation crie Manto Sipi et de la Première Nation God's Lake. Si ces communautés ne peuvent pas satisfaire aux exigences réglementaires au moment de la construction, les déchets solides seraient transportés par la route d'hiver vers le site d'enfouissement autorisé le plus près, soit à Thompson ou à Chisel Lake Mine. Les boues provenant des camps ou des chantiers de construction seront déposées dans des contenants approuvés, pour être transportés ensuite vers la communauté la plus près en vue de leur traitement et leur élimination dans l'une des usines de traitement munies de réacteurs mécaniques séquentiels qui sont déjà présentes dans les communautés de la Nation crie Bunibonibee, de la Nation crie Manto Sipi et de la Première Nation God's Lake. Les produits de pétrole résiduels (lubrifiants, huiles, graisses) provenant du matériel et des véhicules de construction seront collectés et entreposés dans des zones et conteneurs désignés, pour être ensuite transportés au site de recyclage ou d'élimination d'une entreprise d'élimination et de traitement de déchets autorisée.

Les déchets solides, liquides et dangereux provenant du chantier routier proposé seront collectés, entreposés, transportés, 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 proposé s'effectuera en quatre phases principales :

1. Planification et conception.

2. Préconstruction.
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'entamer la construction du tronçon adjacent. La préconstruction (conception détaillée) devrait commencer en 2020 (année 1) et devrait être achevée en 3 ans environ. La planification des activités propres au projet sera déterminée au terme d'un appel d'offres de contrats de construction individuels suivant la publication de la conception détaillée. Cependant, la construction devrait commencer à l'année 4 en commençant par la Nation crie Bunibonibee et en continuant vers l'est. Le projet établira un accès en toutes saisons entre les communautés environ huit ans après le début de la construction (année 11).

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 du projet proposé, car il donnera un accès en toute saison entre la Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee et la Première Nation God's Lake, et avec l'achèvement des futurs projets P2 et P5, il sera relié au réseau routier provincial dans un avenir envisageable.

2.5.1 Planification et conception

La planification et la conception du projet (phase actuelle) consistent à déterminer les couloirs principaux de la route et les possibles tracés de routes au sein de ces couloirs, à choisir le tracé définitif de la route et à préparer la conception détaillée. Cela comprend la collection de données de base, les analyses techniques et biophysiques des facteurs environnementaux et des facteurs liés à la santé et aux conditions socio-économiques, au patrimoine matériel et culturel, ainsi que l'utilisation actuelle des terres et des ressources par les Autochtones à des fins traditionnelles.

2.5.2 Préconstruction

Pendant la phase de préconstruction, la conception détaillée sera achevée et les plans de protection de l'environnement seront mis au point. Les matériaux, les équipements lourds, les véhicules, les remorques, les matériaux de construction, y compris le carburant, les générateurs et autres provisions seront transportés au chantier du projet par le réseau routier d'hiver existant, et seront stockés dans les aires de dépôt en attente de la construction des routes. Les autres activités prévues dans cette phase de préconstruction incluent l'arpentage et le balisage ainsi que la réalisation d'études géotechniques détaillées.

2.5.3 Construction

La construction de la route commencera par l'enlèvement de la végétation le long de l'emprise. Les matières organiques de surface enlevées seront mises en tas pour une utilisation ultérieure sur les accotements ou pour la remise en état du site. La préparation de sites supplémentaires comprendra le tracé et le nivelage, ainsi que le dynamitage des affleurements rocheux. Les

matériaux, y compris des matériaux composites et les agrégats rocheux, seront chargés, transportés, déchargés, répandus, nivelés et compactés, puis équilibrés et mis en forme avant le gravillonnage final. Les autres activités incluent la mise en place de géotextiles, d'enrochement, de panneaux routiers, de mesures contre l'érosion, de mesures de contrôle des sédiments et l'ensemencement des fossés. Des ponts et ponceaux seront installés aux passages de cours d'eau afin de permettre l'écoulement naturel, le passage de poissons, et à d'autres endroits, afin de maintenir l'équilibre hydraulique naturel.

Pendant la phase de construction, les aires de triage et de dépôt d'équipement seront aménagées, tout comme les camps pour la construction, et les carrières de pierre et les zones d'emprunt seront également dégagées et aménagées. Les activités nécessaires pour établir et exploiter ces éléments comprendront l'élimination de la végétation, le contournement et le nivellement du site, la sécurisation du site, l'entreposage des produits pétroliers ainsi que la collection et l'élimination des déchets. Les activités pratiquées dans les carrières incluront également le dynamitage et le concassage.

Toutes les installations et les aires de travail, y compris les carrières de pierre, les zones d'emprunt et les installations temporaires non nécessaires aux futures activités d'entretien, seront désaffectées après la construction. Le granulats récupéré et la terre végétale mise de côté seront réutilisés pour ce faire. La revégétalisation naturelle sera suivie de près et complétée en ensemencement ou en plantation, si nécessaire.

2.5.4 Exploitation et entretien

Les activités régulières d'exploitation et d'entretien de la route toutes saisons incluront le nivellement, l'ajout d'agrégats supplémentaires, la gestion de la végétation et le dégagement des ponceaux. En hiver, les activités de déneigement nécessiteront des charrues, des niveleuses, des chargeuses et des camions à benne basculante. Produits de retenue de la poussière pourront être épandus sur la surface de la route.

3 EMLACEMENT DU PROJET

3,1 Description de l'emplacement

Le projet reliera la Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee et la Première Nation God's Lake. Bien que les distances varient légèrement, les trois communautés sont situées à environ 580 km au nord de la ville de Winnipeg par voie aérienne. Le tracé proposé du projet se compose d'environ 138 km de route toutes saisons sur une emprise de terres publiques provinciales (carte 1). Il y a trois tronçons de route qui débiteront aux limites des réserves, qui sont des territoires domaniaux. Ces tronçons sont orientés généralement dans un axe ouest et sud-ouest sur environ 72 km à partir la Nation crie Manto Sipi (la distance exacte dépendra du tracé définitif choisi), 36,5 km vers le sud-est à partir de la Nation crie Bunibonibee, et 29,9 km vers le nord-ouest à partir de Première Nation God's Lake. Aux limites des réserves, la route toutes saisons joindra les chemins d'accès existants ou futurs vers les réserves. Le tracé du projet, à son point le plus proche, se trouve à environ 100 km au nord-ouest de la frontière entre le Manitoba et l'Ontario et à environ 575 km au nord de la frontière entre le Canada et les États-Unis.

3,2 Coordonnées

Les coordonnées des personnes-ressources désignées pour le projet proposé sont les suivantes :

- Nation crie Manto Sipi :

Terminus est (à partir de la limite de la réserve de la Nation crie Manto Sipi) :

Latitude : 54° 50' 24,7" N

Longitude : 94° 02' 53,1" O

- Nation crie Bunibonibee :

Terminus nord-ouest (à partir de la limite de la réserve de la Nation crie Bunibonibee) :

Latitude : 54° 54' 36,6" N

Longitude : 95° 16' 14,6" O

- Première Nation God's Lake :

Terminus sud (à partir de la limite de la réserve de la Première Nation God's Lake) :

Latitude : 54° 33' 03,5" N

Longitude : 94° 31' 38,5" O

- Intersection des sections du tracé P6 de la Nation crie Manto Sipi, de la Nation crie Bunibonibee et de la Première Nation God's Lak :

Latitude : 54° 40' 56,6" N

Longitude : 94° 54' 30,0" O

3,3 Carte du site

La route proposée pour le projet est indiquée sur la carte 1. La carte indique aussi les principaux cours d'eau et plans d'eau, les terres de réserve des Premières Nations, les droits fonciers issus des traités (DFIT), la communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de God's Lake Narrows, les lignes de transport d'électricité et les routes d'hiver existantes. Il n'existe aucun autre territoire domaniale dans la zone d'évaluation régionale autre que les terres de réserve.

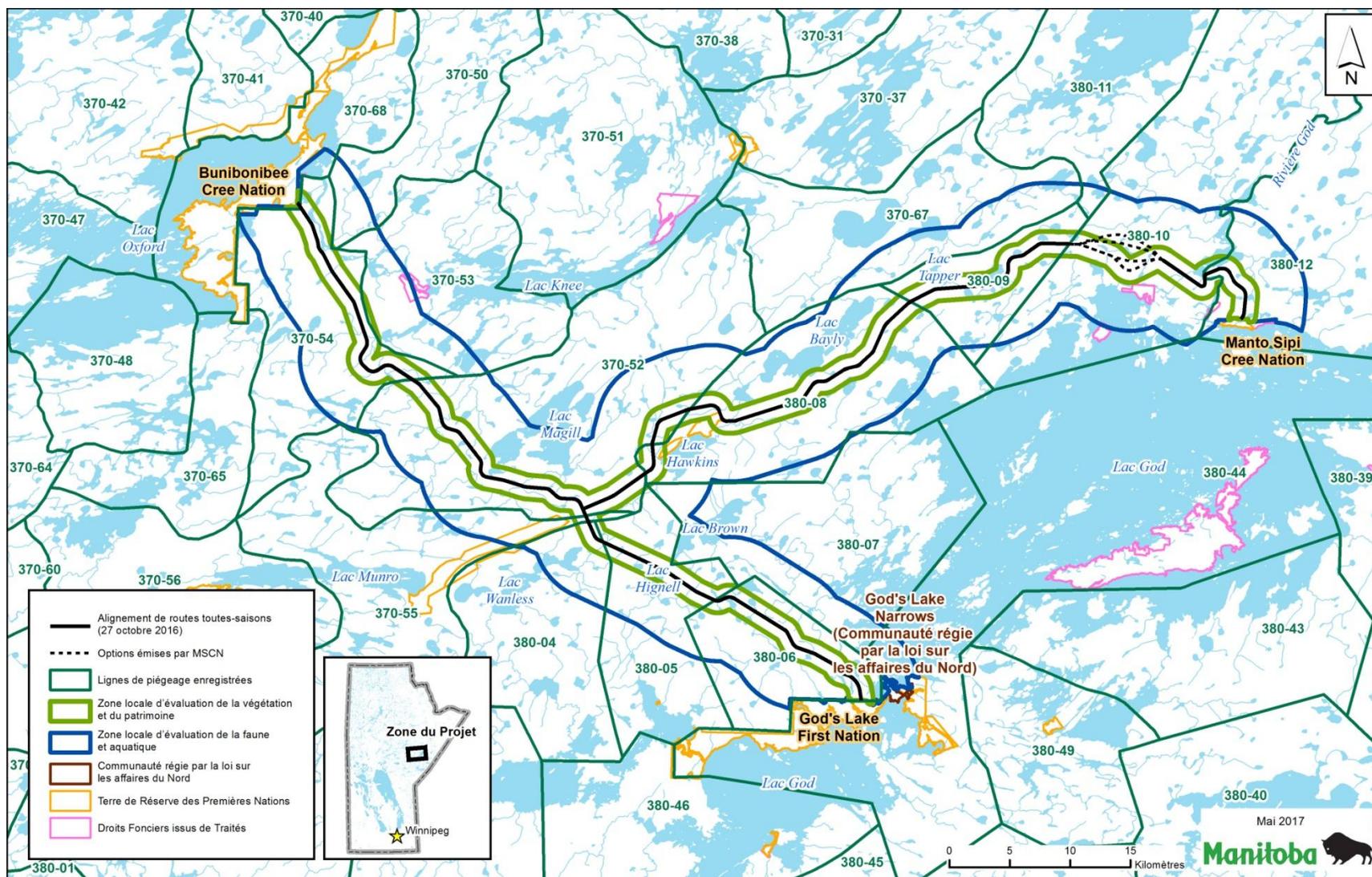
Comme la région est très peu développée, il n'existe pas de sites de développement commercial ou d'installations industrielles dans la région. Outre les communautés, il y a dans la zone d'évaluation locale des lignes de transport d'électricité et des couloirs de routes d'hiver (corridor de jusqu'à 10 km centré sur le tracé de la route toutes saisons; carte 2).

3.3.1 Proximités

Il n'y a aucune résidence ni aucun chalet à proximité immédiate du projet proposé. Les habitations les plus proches du tracé sont situées à environ 250 m dans la communauté de la Nation crie Manto Sipi, à 1 450 m dans la communauté de la Nation crie Bunibonibee, à 1 450 m dans la communauté de la Première Nation God's Lake et à 2 500 m dans la communauté visée la *Loi sur les affaires du Nord* de God's Lake Narrows.

La zone d'évaluation locale se trouve dans le district de sentiers de piégeage enregistrés du Nord (district), et plus précisément dans les sections du district d'Oxford House et de God's Lake. Les membres de la Nation crie Manto Sipi utilisent une partie de la section du district de God's Lake. Le projet traverse 10 districts dans les deux sections de district. Les trois Premières Nations ont toutes des districts en attente d'approbation, et les Nations crie Manto Sipi et Bunibonibee ont des choix de district au sein de la zone d'évaluation locale. Le plus

proche d'entre eux, cependant, est à environ 660 m du tracé près du terminal à la Nation crie Manto Sipi, les autres étant situé à plus de 1 km du tracé de la route toutes saisons. .



Carte 2 : Zone locale d'évaluation pour la route toutes saisons P6 dans le district de sentiers de piégeage enregistrés du Nord (district)

3,4 Utilisation des terres et des eaux

3.4.1 Description générale

L'utilisation des terres dans la zone visée par le projet comprend principalement des activités traditionnelles (chasse, piégeage, pêche, camping, activités de loisirs, usage sacré/cérémonial, cueillette de nourriture et de plantes médicinales) par des individus autochtones de la communauté de la Première Nation Manto Sipi, de la Nation crie Bunibonibee, de la Première Nation God's Lake et de la communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de God's.

Il y a peu d'usage industriel ou commercial sur les terres situées le long du tracé proposé de la route toutes saisons ou dans les terres traditionnelles à proximité du tracé. Bien qu'il n'existe pas de bail d'exploitation minière, de revendication de concession minière, de permis d'extraction de potasse, de permis d'exploitation de carrières privées ou de location de carrières et de surface, il y a dans la zone d'évaluation plusieurs mines, concessions minières, permis d'extraction de potasse et permis d'exploitation de carrière occasionnelle (délivrés chaque année). L'activité économique comprend la pêche, le piégeage et la chasse sous licence, cette dernière pour l'orignal, l'ours noir et le gibier à plumes. Le piégeage d'animaux à fourrure est administré par Développement durable Manitoba au moyen du système des districts de sentiers de piégeage enregistrés du Nord. Il y a deux sections de district dans la zone d'évaluation locale – Oxford House et God's Lake – et 10 districts s'entrecroisent avec le tracé proposé de la route toutes saisons.

Les communautés sont actuellement desservies par des routes d'hiver s'étendant de l'autoroute provinciale PTH 6, qui fournit un accès en tout temps aux villes de Thompson et de Winnipeg, et de la route provinciale PR 373. Les trois communautés ont des aéroports régionaux. L'approvisionnement en électricité des communautés est assuré par des lignes de transport. Une fois terminé, le projet remplacera le tronçon de route d'hiver existant entre les communautés. Mis à part les routes d'hiver et les lignes de transport d'électricité, le territoire est généralement inexploité.

À part les terres de réserve des trois Premières Nations dans la région, il n'existe aucun territoire domanial ou lieu historique national dans la région. Il n'existe aucune zone protégée désignée ni aucune autre terre protégée en vertu de l'Initiative des zones protégées (IZP) du Manitoba dans la région. La zone d'intérêt spécial de *Knee Lake*, qui n'est actuellement pas protégée en vertu de l'IZP, est située dans la zone d'évaluation locale et les environs. La rivière Hayes, qui traverse la région, a été désignée en 2006 comme rivière patrimoniale d'après le Réseau des rivières du patrimoine canadien. Le projet ne traverse pas la rivière Hayes.

3.4.2 Description officielle

Le secteur et les cantons traversés partiellement par le tracé de la route toutes saisons sont situés à l'est du premier méridien principal et sont indiqués ci-dessous :

- Secteur de route toutes saisons de la Nation crie Manto Sipi; 66-17, 66-18, 66-19, 67-18, 67-19, 67-20, 67-23, 68-20, 68-21, 68-22 et 68-23;
- Secteur de route toutes saisons de la Nation crie Bunibonibee; 66-16, 66-17, 67-15, 67-16 et 68-15; et
- Secteur de la Première Nation God's Lake; 64-19, 64-20, 65-18, 65-19, 66-17 et 66-18.

La route proposée sera aménagée sur des terres publiques provinciales. Elle appartiendra à la province du Manitoba et elle sera exploitée dans le cadre du réseau routier provincial toutes saisons. La province possède les droits minéraux et de carrière sur toutes les terres publiques provinciales qui n'ont pas été exclues par arrêté ministériel.

3.4.3 Utilisation des terres et des ressources à des fins traditionnelles

Actuellement, les populations autochtones locales de la Nation crie Manto Sipi, de la Nation crie Bunibonibee, de la Première Nation God's Lake et de la communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de God's Lake Narrows utilisent les zones d'évaluation locales et régionales pour des activités traditionnelles, qui incluent des itinéraires de voyage, la pêche, la chasse, le piégeage, le camping, la cueillette de plantes et de baies, les activités récréatives et l'utilisation sacrée/cérémoniale.

Bien que le tracé proposé pour le projet traverse des terres utilisées à des fins traditionnelles par la Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee et la Première Nation God's Lake, les trois communautés ont tenu compte du tracé durant la planification et la prise de décisions. La division d'exploitation des routes éloignées est en voie d'obtenir des résolutions de conseil de bande auprès de ces communautés, lesquelles autorisent les enquêtes en cours le long du tracé, à l'appui du tracé proposé et de la planification actuelle.

Les résidents autochtones de la communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de God's Lake Narrows utilisent également une partie des zones d'évaluation locales et régionales à des fins traditionnelles. La zone de la route toutes saisons proposée n'est pas censée être utilisée par les membres d'autres Premières Nations de la région.

4 PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT

4,1 Soutien Financier

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

4,2 Territoire domanial

Aucun territoire domanial ne sera utilisé pour la réalisation du projet désigné. Aucune concession d'intérêt dans des territoires domaniaux, que ce soit par une servitude, une emprise ou un transfert de droit de propriété, ne sera nécessaire. La route toutes saisons se prolongera vers l'ouest, le sud-est et le nord-ouest sur les terres publiques provinciales à partir des limites de la Nation crie Manto Sipi, de la Nation crie Bunibonibee et de la Première Nation God's Lake, respectivement.

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 division d'exploitation des routes éloignées peut faire une demande pour que cette loi 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 la rivière God's River. 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.
- *Loi sur les espèces en péril.* Un permis pourrait être nécessaire en vertu de la Loi pour évaluer les impacts potentiels sur les espèces en péril ou leur habitat.

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

5.1.1 Climat et qualité de l'air

La région connaît des étés chauds, avec des températures moyennes en juillet de 18 °C et des hivers froids, avec des températures moyennes en janvier de -22 °C. Les précipitations annuelles sont de 555 mm en moyenne, dont 186 mm en forme de la neige. La période sans gel est de 122 jours en moyenne (gouvernement du Canada, 2016).

Il n'y a actuellement aucune activité industrielle dans la région qui devrait avoir des répercussions importantes sur la qualité de l'air dans la région visée par le projet, ce qui assurera une bonne qualité de l'air. La qualité de l'air dans la zone peut être temporairement dégradée par la fumée issue des incendies de forêt.

5.1.2 Physiographie et géologie de surface

Le projet est situé presque entièrement à l'intérieur de l'écodistrict de God's Lake (n° 365), dans l'écorégion des hautes terres de la rivière Hayes de l'écozone du bouclier boréal (Smith *et al.*, 1998). Une petite zone à la limite septentrionale de la zone d'évaluation locale relève de l'écodistrict de Knee Lake (n° 360).

L'écodistrict de God's Lake consiste en des sols minéraux bien à imparfaitement drainés, qui sont composés de brunisol eutrique éluvié et de luvisol gris présents dans des dépôts glaciolacustres argileux des hautes terres. Des dépressions mal drainées et remplies de tourbe forment des tourbières et des marais. Dans les tourbières, les sols sont constitués de sphaigne légèrement décomposée en profondeur et de mousse hypnacée (fibrosols), de mousse modérément décomposée et de tourbe de forêt (mésisols) ainsi que de zones de pergélisol (cryosols organiques). Les couches profondes de la tourbe sont généralement plus décomposées que celles en surface. Des sous-sols argileux se trouvent sous la plupart des sols organiques (Smith *et al.*, 1998).

5.1.3 Végétation et couvert forestier

Le projet est situé dans la Section de forêt de conifères du Nord (B22a) dans la région de la forêt boréale du Canada (Rowe, 1972). La région est dominée par l'épinette noire (*Picea mariana*) aussi bien dans les basses terres mal drainées que dans les sols minces des hautes terres. L'apparition fréquente de feux de forêt a contribué à la propagation du pin gris (*Pinus banksiana*) particulièrement dans les hautes terres et peut-être aussi à la présence répandue de bouleau blanc (*Betula papyrifera*). Le mélèze (*Larix laricina*) est aussi associé à l'épinette noire dans les basses terres. Les espèces présentes dans des conditions de sol plus favorables le long des vallées fluviales et de certains lacs incluent l'épinette blanche (*Picea glauca*), le sapin baumier (*Abies balsamea*), le peuplier faux-tremble (*Populus tremuloides*) et le peuplier baumier (*Populus balsamifera*) (Rowe, 1972).

5.1.4 Eaux de surface

Les eaux de surface s'écoulent vers le nord-est au sein du bassin hydrographique de la rivière Hayes. Le lac Oxford Lake (emplacement de la Nation crie Bunibonibee) est situé sur la rivière Hayes et coule généralement en direction nord-est jusqu'à ce qu'il se déverse dans la baie d'Hudson. Le lac God's Lake (emplacement de la Nation crie Manto Sipi et de la Première

Nation God's Lake) se jette dans la rivière God's River qui coule vers le nord-est jusqu'à la rivière Hayes et enfin la baie d'Hudson. Les niveaux d'eau dans la région ne sont pas régulés.

Le tracé proposé de la route toutes saisons traversera la rivière God's River, le ruisseau Magill et plusieurs petits ruisseaux et affluents sans nom. Les petits cours d'eau dans la région font souvent partie des zones boréales humides, comme les tourbières et les marais qui permettent aux zones environnantes de se drainer dans des ruisseaux, des rivières ou des lacs de plus grande taille, et qui sont généralement d'une profondeur de moins de 1 m.

5.1.5 Poisson et habitat du poisson

Les poissons présents dans la région sont caractéristiques des espèces qui se retrouvent généralement dans le bouclier boréal, comme le doré jaune, le doré noir, le brochet, le corégone, l'omble de fontaine, le touladi et l'esturgeon. Plusieurs espèces (notamment le doré jaune et le corégone) font l'objet d'une pêche commerciale sur le lac God's Lake et le lac Oxford Lake ainsi qu'à la pêche de subsistance pratiquée par la Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee et la Première Nation God's Lake. La population d'esturgeon jaune (*Acipenser fulvescens*) du sud de la baie d'Hudson – baie James est désignée comme espèce préoccupante par le COSEPAC (COSEPACE, 2006)

Les plans d'eau à proximité du projet proposé de la route toutes saisons sont principalement composés de petits cours d'eau, mais incluent aussi des rivières de tailles moyennes et grandes. Les cours d'eau de taille moyenne peuvent être utilisés comme frayères pour les poissons plus gros tels que les meuniers et le grand brochet. Les petits cours d'eau peuvent être utilisés comme frayères et zones d'alevinage pour les grandes espèces de poissons (ex. grand brochet) au printemps, tandis que les petites espèces fourragères telles que les menés et les épinoches utilisent les ruisseaux en été si le volume d'eau est suffisant.

En raison de la faible profondeur et du faible débit hivernal, les petits cours d'eau fournissent généralement peu ou pas d'habitat hivernal. Pour le reste de l'année, ces cours d'eau peuvent être utilisés pour l'élevage d'alevins, mais peuvent aussi fournir un habitat pour diverses espèces de menés, de dards, d'épinoches et de chabots. L'hivernage de petits poissons dans ces types de ruisseaux se produit souvent lorsque des fosses plus profondes sont présentes.

La plus grande rivière traversée par la route toutes saisons, la rivière God's River, fournit un habitat durant toute l'année à un grand nombre d'espèces de poissons. En raison des débits permanents, il permet le fraie de printemps et d'automne.

Il existe également des zones de petites terres humides boréales au sein de la zone d'évaluation locale. Ces habitats ne sont généralement pas reliés à des eaux poissonneuses et peuvent généralement devenir anoxiques en hiver. La plupart sont généralement dépourvues de populations de poissons notables.

5.1.6 Mammifères

Les mammifères caractéristiques de la région sont la martre (*Martes americana*), le vison (*Neovison vison*), le castor (*Castor canadensis*), l'ours noir (*Ursus americanus*), le caribou des bois (*Rangifer tarandus caribou*), l'hermine (*Mustela erminea*), le pecan (*Mustela pennanti*), le loup gris (*Canis lupus*), tamia mineur (*Eutamias minimus*), le lynx (*Lynx canadensis*), l'orignal (*Alces alces*), la loutre (*Lutra canadensis*), l'écureuil roux (*Tamiasciurus hudsonicus*), le lièvre d'Amérique (*Lepus americanus*), le carcajou (*Gulogulo*) et le campagnol à dos roux (*Clethrionomys gapperi*) (Joro, 2014).

La plupart des espèces sauvages de la région ont une importance économique ou culturelle/spirituelle. Plusieurs sont chassées pour la subsistance ou sont des indicateurs écologiques. Les orignaux, les ours noirs et les loups gris peuvent être chassés sous permis de chasse au gros gibier. Le piégeage commercial d'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 » (LEP, COSEPAC, 2002).

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. (Environnement Canada, 2012). 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. (Environnement Canada, 2012). Des groupes de caribous habitent la zone d'évaluation locale, mais les caribous trouvés à proximité du projet font partie du groupe migratoire Penn Island.

5.1.7 Oiseaux

Les espèces d'oiseaux présentes dans la zone d'évaluation locale comprennent l'Aigle 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*), la Moucherolle à côtés olive (*Contopus cooperi*), le Balbuzard pêcheur (*Pandion haliaetus*), le Grand Corbeau (*Corvus corax*), la Buse à queue rousse (*Buteo jamaicensis*), le Tétràs à queue fine (*Tympanuchus phasianellus*), le Hibou des marais (*Asio flammeus*), le Tétràs, et le Lagopède des saules (*Lagopus lagopus*), entre autres (Bezener et De Smet, 2000; Peterson et Peterson, 2002; Comité de recherche aviaire de Manitoba, 2003; Joro, 2014). Les oies, canards et autres oiseaux aquatiques sont également présents dans la zone d'évaluation locale et sont chassés de façon saisonnière (Joro, 2014).

Le Pygargue à tête blanche se trouve dans la plupart du Manitoba et dans la zone d'évaluation locale. Il niche dans les arbres des berges hautes le long de lacs, rivières et les espaces ouverts. Il se nourrit principalement d'oiseaux, de petits mammifères, et de poissons et sont souvent charognards (Bezener et De Smet, 2000). Le Pygargues à tête blanche n'est actuellement pas considéré comme une espèce en péril par le COSEPAC.

La zone de distribution de la Moucherolle à côtés olive chevauche la zone d'évaluation locale. Cette espèce habite les forêts de conifères semi-dégagées et mixtes près de points d'eau ou dans les zones incendiées et les sites marécageux comprenant des conifères morts (Bezener et De Smet, 2000). Elle est actuellement considérée comme une espèce en péril en vertu de la LEP et de la *Loi sur les espèces et les écosystèmes en voie de disparition* (LSEEDV).

L'Engoulevent se trouve dans la majeure partie du Manitoba sauf à l'extrémité nord de la province et peut être présent au sein de la zone d'évaluation locale. Il vit dans des habitats dégagés et semi-dégagés tels que les trouées, les prairies et lacs. Il est répertorié comme espèce en péril en vertu de la LEP et de la LSEEDV.

5.1.8 Amphibiens et reptiles

La couleuvre rayée rouge (*Thamnophis sirtalis parietalis*) a la distribution la plus septentrionale de toutes les espèces de serpents en Amérique du Nord et est la seule espèce de serpent qui peut se trouver dans la région (Preston, 1982 ; Cook, 1984; Conant et Collins, 1991). Les espèces de grenouilles et de crapauds dans la région comprennent : le crapaud d'Amérique

(*Bufo americanus*), la grenouille rainette (*Pseudacris triseriata maculata*), la rainette crucifère du nord (*Hyla crucifer crucifer*), la grenouille léopard (*Rana pipiens*) et la grenouille des bois (*Rana sylvatica*) (Conant et Collins, 1991).

5,2 Perturbations environnementales potentielles

L'étude d'impact environnemental (EIE) dressera le bilan des effets potentiels du projet 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 division d'exploitation des routes éloignées 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 Poisson et habitat du poisson**

Sur le tracé de la route toutes saisons, un pont existant pourrait être remplacé par un nouveau pont (rivière God's River) et un second passage de cours d'eau pourrait aussi nécessiter un deuxième pont (ruisseau Magill). Il y a 52 passages de cours d'eau supplémentaires répertoriés à ce jour qui nécessiteront l'installation de ponceaux. Un certain nombre de ces passages de cours d'eau ne présentent aucun chenal défini et ne semblent pas être reliés aux eaux en aval.

L'habitat à l'année pour les grandes espèces de poissons se trouve dans la rivière God's River et probablement dans le ruisseau Magill. Les petits cours d'eau peuvent être utilisés pour la fraie ou l'élevage des plus grosses espèces au printemps, et par les poissons fourrages durant l'été si suffisamment d'eau est présente. En raison de leur faible écoulement en hiver, les petits cours d'eau fournissent généralement peu ou pas d'habitat d'hivernage. À ce stade, il n'a pas été établi si les ponts nécessaires seront des ponts à portée libre ou exigeront l'installation de piliers dans l'eau. Si des piliers sont nécessaires, il pourrait en résulter certaines répercussions aquatiques. Des ponceaux seront installés dans les autres cours d'eau qui constituent un habitat pour le poisson. L'EIE documentera l'évaluation des cours d'eau.

Les poissons pourraient être touchés au cours de la construction et de l'exploitation de la route toutes saisons, notamment durant les travaux d'assèchement ou pendant l'installation des ponts ou des ponceaux. Les poissons pourraient aussi être touchés par la sédimentation potentielle en aval de la zone de construction et d'entretien ou encore par des accidents ou des défaillances qui pourraient introduire des substances nocives. La présence de la route peut légèrement augmenter la pression de pêche en raison d'un accès accru à la région.

L'habitat du poisson pourrait être touché par l'installation de ponts ou de ponceaux, l'élimination de la végétation riveraine ou l'installation d'enrochement, la sédimentation en aval, la modification de la morphologie et de la dynamique du chenal où les piliers pourraient être nécessaires ainsi que par les accidents ou les défaillances qui pourraient introduire des substances nocives.

Ces perturbations seront évitées dans la mesure du possible, et atténuées ou compensées grâce à la mise en place des normes de protection de l'environnement de la division d'exploitation des routes éloignées, des bonnes pratiques de gestion ou des plans propres au site.

5.2.2 Oiseaux migrateurs

Les oiseaux migrateurs pourraient être touchés au cours de la construction et de l'exploitation de la route toutes saisons proposée en raison de l'enlèvement de la végétation, de la poussière, du bruit d'équipement, du bruit dû au dynamitage dans les carrières et les chantiers et des collisions avec des véhicules. La destruction des nids actifs sera évitée comme l'exige la *Loi de 1994 sur la convention des oiseaux migrateurs*. La route toutes saisons proposée pourrait augmenter la pression sur certains oiseaux migrateurs en raison d'un accès accru à la zone de chasse.

L'habitat des oiseaux migrateurs pourrait être touché par l'enlèvement de la végétation le long l'emprise de la route ou à d'autres sites déboisés (carrières, camps et sentiers d'accès) ainsi que par le bruit de l'équipement et des véhicules pendant la construction et l'exploitation. Ces effets seront évités dans la mesure du possible et atténués par l'application des normes de protection de l'environnement et des bonnes pratiques de gestion de la division d'exploitation des routes éloignées.

5,3 Perturbations potentielles des territoires domaniaux et adjacents

Le projet est situé sur les terres publiques provinciales et n'est pas susceptible d'avoir des effets indésirables sur les communautés adjacentes de la Nation crie Manto Sipi, de la Nation crie Bunibonibee ou de la Première Nation God's Lake. Un effet positif socio-économique indirect sera la possibilité d'offrir un accès toute l'année vers le réseau routier provincial ainsi qu'entre les communautés. Les routes d'accès présentes et futures sur les réserves reliées à la route toutes saisons n'auront que peu d'impact négative sur les terres publiques provinciales.

Globalement, le projet proposé de route toutes saisons n'est pas susceptible d'avoir un effet négatif sur les autres territoires domaniaux au Manitoba (Première Nation du côté est du lac Winnipeg) ou dans une province autre que le Manitoba.

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 seront entièrement pris en compte dans l'évaluation environnementale. Les effets potentiels considérés pourraient comprendre les effets sur l'utilisation à des fins traditionnelles des terres et des ressources par les Autochtones, dont la chasse, la pêche, la cueillette et l'exploitation forestière, à la suite de changements dans l'utilisation du territoire et d'une augmentation de l'accès aux véhicules dans des zones auparavant isolées par les populations locales et les non-résidents.

Le projet pourrait indirectement toucher les activités traditionnelles à la suite des changements potentiels de l'environnement biophysique, y compris les effets sur les ressources halieutiques et l'habitat des poissons, la végétation et la faune, qui pourraient avoir une incidence sur les modèles de récolte et/ou le succès des récoltes. Les ressources récoltées touchées pourraient inclure : les baies et les plantes médicinales traditionnelles, le gibier (par exemple, l'orignal) et les oiseaux gibiers (tels que les oies ou les tétras).

L'évaluation environnementale du projet proposé 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 un plan de protection de

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

6 ENGAGEMENT ET CONSULTATION DES GROUPES AUTOCHTONES

6,1 Groupes autochtones intéressés et potentiellement touchés

Les groupes d'autochtones qui présentent un intérêt et qui pourraient être directement touchés par le projet incluent les Premières Nations locales (Nation crie Manto Sipi, Nation crie Bunibonibee et Première Nation God's Lake) et les autochtones qui vivent dans la communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de God's Lake Narrows.

6.1.1 Premières Nations

Les Premières Nations qui présentent un intérêt et qui pourraient être directement touchés par le projet sont :

- La Nation crie Bunibonibee, livraison générale, Oxford House (Manitoba) R0B 1C0.
- La Première Nation God's Lake, C. P. 258, God's Lake Narrows (Manitoba) R0B 0M0.
- La Nation crie Manto Sipi, C. P. 97, God's River (Manitoba) R0B 0N0.

Il s'agit toutes de communautés crie qui ont signé le traité n° 5 en 1909, lequel établit les droits de chasser et de piéger tout au long de la parcelle cédée. Ces communautés jouxtent la zone d'évaluation locale et leurs membres exercent leurs droits issus de traités dans la région.

6.1.2 Autres Autochtones

Les résidents de la communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de God's Lake ont participé aux discussions concernant le réseau de transport pour la grande région du côté est du lac Winnipeg, y compris le projet de la route toutes saisons. La communauté est située juste à côté de la Première Nation God's Lake, et est constituée d'Autochtones qui appartiennent à la Première Nation God's Lake. Elle peut également inclure des personnes sans statut d'Indien ou des personnes d'origine métisse.

- La communauté de God's Lake Narrows, bureau de poste, God's Lake Narrows (Manitoba) R0B 0M0.

6,2 Activités de consultation des communautés et groupes autochtones

La province du Manitoba a consulté des intervenants locaux et des groupes d'autochtones au sujet de la justification de la route toutes saisons depuis plus d'une décennie. Lors des premières réunions de la communauté dirigées par les consultants, qui se sont tenues dans le cadre d'une étude de justification et d'établissement de portée d'un projet de route toutes saisons (Dillon et Westdal, 2000), la Nation crie Bunibonibee, la Nation crie God's Lake et la communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de God's Lake Narrows ont cerné un avantage socioéconomique positif découlant de cette route. Les communautés prévoient des réductions de coûts pour des biens et des services, une amélioration des conditions de déplacement et un renforcement des liens sociaux, sans compter des possibilités accrues de développement économique. Les communautés ont également affirmé l'importance de la

participation locale dans les décisions liées à la route toutes saisons (Dillon et Westdal, 2000; Initiative de planification du côté est, 2004; UMA, 2005).

Le programme de consultation des Autochtones et du public (PCAP) concernant le réseau de transport pour la grande région du côté est (SNC-Lavalin, 2010) a débuté en 2009 par la tenue d'une première série de réunions communautaires qui sont toujours en cours, et où l'accent est mis sur les liaisons routières entre les communautés. Le PCAP vise à offrir aux personnes l'occasion d'en apprendre davantage sur la route toutes saisons et de fournir des commentaires sur les routes proposées. L'attention a d'abord été portée sur la détermination des corridors de tracés selon des études s'appuyant sur les connaissances traditionnelles des communautés de Première Nation.

Le programme global de consultation prévoit la tenue de réunions auprès des communautés autochtones susceptibles d'être touchées et leurs dirigeants communautaires, les groupes d'autochtones potentiellement intéressés et concernés, les conseils de gestion des ressources communautaires, les trappeurs, les pourvoiries, les autres intervenants, le grand public et les autorités de réglementation fédérales et provinciales. Des réunions et journées portes ouvertes ont eu lieu dans les communautés sur la côte est et dans la ville de Winnipeg. L'information est également disponible à partir des articles et des reportages publiés dans le journal autochtone provincial *Grassroots News*, des anciens sites Web et des bulletins de la division d'exploitation de routes éloignées. Un résumé des activités du programme de consultation de la division d'exploitation des routes éloignées auprès des communautés autochtones et des différents groupes est présenté au tableau 1.

La Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonabee et la Première Nation God's Lake sont les communautés qui sont les plus susceptibles d'être touchées directement par le projet de la route toutes saisons, parce que les zones d'évaluation locales et régionales comprennent des zones d'utilisation traditionnelle appartenant à chaque communauté. La communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de God's Lake Narrows est également touchée par le projet en raison de son emplacement adjacent à la Première Nation God's Lake. Au cours des première et deuxième rondes de consultation, plusieurs réunions communautaires et des dirigeants ont eu lieu avec les Premières Nations (tableau 1). Les premières rencontres avec la Première Nation de God's Lake comprenaient des réunions avec la communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de God's Lake. Lors de ces réunions, les résidents autochtones et d'autres utilisateurs des ressources locales ont eu l'occasion d'en apprendre davantage sur l'Initiative de transport de l'Est proposée et de cerner les zones d'utilisation des ressources.

Tableau 1: Sommaire des activités de programme de consultation des communautés et des groupes autochtones	
Activité/Date	Description
Consultation rive est	
Réunions communautaires – 2000	Réunion communautaire dirigée par le consultant pour introduire le concept de route toutes saisons et d'établir les priorités et les commentaires. (IPRE, 2004 ; Dillon et Westdal, 2000)
Participation d'Autochtones à l'Initiative du réseau de transport pour la grande région de la rive est	
Réunion des dirigeants Wabanong Nakaygum	Réunion avec les dirigeants de WNO pour leur présenter l'Initiative du réseau de transport pour la grande région de la rive est.

Tableau 1: Sommaire des activités de programme de consultation des communautés et des groupes autochtones

Activité/Date	Description
Okimawin • 30 avril 2009	
Réunions communautaire, première ronde : • Nation crie Manto Sipi – 16 avril 2009 et 22 septembre 2009 • Première Nation God's Lake et communauté visée par la <i>Loi sur les affaires du Nord</i> de God's Lake Narrows – 17 avril 2009 • Nation crie Bunibonibee – juillet 13, 2009	Réunion avec les membres de la communauté et les dirigeants locaux pour informer les membres des communautés locales et recevoir des commentaires sur l'Étude sur le réseau de transport pour la grande région du côté est, y compris le projet.
Réunions communautaires, deuxième ronde: • Première Nation God's Lake et communauté visée par la <i>Loi sur les affaires du Nord</i> de God's Lake Narrows – 9 juin 2010 • Nation crie Manto Sipi – 10 juin 2010 • Nation crie Bunibonibee – 11 juin 2010	Réunion avec les membres de la communauté et les dirigeants locaux pour présenter les résultats des tracés préférés pour le projet basés sur l'évaluation technique, et pour recevoir des commentaires de la première série de réunions.
Études fondées sur les connaissances traditionnelles : • Nation crie Manto Sipi : Printemps 2009 - Été 2010 • Première Nation God's Lake et communauté visée par la <i>Loi sur les affaires du Nord</i> de God's Lake Narrows : Printemps 2009 – Été 2010 • Première Nation Bunibonibee : Été 2009 – Été 2010	Des études ont été entreprises pour recueillir des commentaires auprès des résidents locaux sur les répercussions environnementales, socio-économiques et culturelles du projet proposé.
Ateliers sur les connaissances traditionnelles : • Nation crie Manto Sipi – 16 avril 2009, 24 septembre 2015 et 26 avril 2016 • Première Nation God's Lake et communauté visée par la <i>Loi sur les affaires du Nord</i> de God's Lake Narrows – 17 avril 2009, 6 octobre 2015 et 22 mars	Des ateliers ont été menés pour recueillir des commentaires auprès des résidents locaux sur les répercussions environnementales, socio-économiques et culturelles du projet proposé.

Tableau 1: Sommaire des activités de programme de consultation des communautés et des groupes autochtones

Activité/Date	Description
2016 <ul style="list-style-type: none"> • Nation crie Bunibonibee – 13 juillet 2009 et le 3 février 2016 	
Interviews concernant les connaissances traditionnelles : <ul style="list-style-type: none"> • Première Nation God’s Lake – 19 au 26 novembre 2015 • Nation crie Manto Sipi Cree Nation – 13 au 20 janvier 2016 • Nation crie Bunibonibee – 29 mars au 4 avril 2016 	Des entretiens ont été menés pour recueillir des commentaires auprès des résidents locaux sur les répercussions environnementales, socio-économiques et culturelles du projet proposé.
Ateliers sur la faune : <ul style="list-style-type: none"> • Première Nation God’s Lake – 6 janvier 2016 • Nation crie Bunibonibee – 17 février 2016 • Nation crie Manto Sipi – 24 mars 2016 	Des ateliers ont été menés pour recueillir des commentaires auprès des résidents locaux sur les répercussions environnementales, socio-économiques et culturelles du projet proposé sur la faune.
Réunions avec la Manitoba Metis Federation (MMF) <ul style="list-style-type: none"> • 18 avril 2009 • 18 août 2009 • 9 décembre 2009 	Réunions avec la Manitoba Metis Federation (MMF) à Winnipeg pour présenter le concept de la route toutes saisons et discuter l’intérêt de la MMF à l’égard du projet.
Accords conclus avec les communautés	
Accord signé : Nation crie Bunibonibee <ul style="list-style-type: none"> • 16 juillet 2010 	La Commission manitobaine d’aménagement de la route située du côté est (Commission) et la Nation crie Bunibonibee signent un accord prévoyant des avantages économiques pour la Première Nation résultant du projet .
Accord signé : Nation crie Manto Sipi <ul style="list-style-type: none"> • 12 mai 2011 	La Commission et la Nation crie Manto Sipi signent un accord prévoyant des avantages économiques pour la Première Nation résultant du projet .
Accord signé : Première Nation God’s Lake <ul style="list-style-type: none"> • 13 mai 2011 	La Commission et la Première Nation God’s Lake signent un accord prévoyant des avantages économiques pour la Première Nation résultant du projet.
Vérification du tracé, utilisation traditionnelle et valeurs : Discussions et décisions concernant le projet de route toutes saisons P6	
Rencontres avec le Conseil et le Chef de la Nation crie Manto Sipi <ul style="list-style-type: none"> • 22 septembre 2009 • 6 octobre 2011 • 24 septembre 2013 • 31 janvier 2013 • 25 octobre 2016 	Rencontres avec la Première Nation Manto Sipi. Cette dernière a signé un protocole d’entente pour des accords communautaires lors de la séance du 22 septembre. Les réunions ont présenté et ont inclus des discussions sur le tracé de la route toutes saisons proposée, les étapes du projet et les processus de réglementation. Cela comprenait une description des modifications du tracé définitif résultant de la vérification au sol afin d’éviter les sols humides, ainsi que des études environnementales de base. Une mise à jour a été fournie sur le processus de l’EIE, en présentant un aperçu des études de base et les échéanciers.
Rencontre avec le Conseil et	Rencontres avec la Première Nation God’s Lake. Cela comprenait un

Tableau 1: Sommaire des activités de programme de consultation des communautés et des groupes autochtones

Activité/Date	Description
le Chef de la Première Nation God's Lake <ul style="list-style-type: none"> • 10 mai 2010 • 15 juillet 2014 • 25 octobre 2016 	exposé sur l'accord communautaire et sur la stratégie de participation des Autochtones. Une mise à jour a également été fournie sur le projet, incluant un examen des étapes nécessaires pour construire la route toutes saisons et pour effectuer le défrichage exploratoire. Cela comprenait une description des modifications du tracé définitif résultant de la vérification au sol afin d'éviter les sols humides, ainsi que des études environnementales de base. Une mise à jour a été fournie sur le processus de l'EIE, en présentant un aperçu des études de base et les échéanciers.
Rencontre avec le Conseil et le Chef de la Nation crie <ul style="list-style-type: none"> • 18 mai 2010 • 1^{er} novembre 2016 	Rencontres avec la Nation crie Bunibonibee. Cela comprenait une présentation sur l'accord communautaire et la stratégie de participation des Autochtones. Une mise à jour du projet concernant les carrières, les emplacements de pont et les tracés de la route a été également présentée. Les réunions ont également inclus une description des modifications du tracé définitif résultant de la vérification au sol afin d'éviter les sols humides, ainsi que des études environnementales de base. Une mise à jour a été fournie sur le processus de l'EIE, en présentant un aperçu des études de base et les échéanciers.
Rencontre avec le Conseil de planification de l'utilisation traditionnelle des terres (TALUP) de la Nation crie Bunibonibee <ul style="list-style-type: none"> • 13 juillet 2011 	Rencontre avec le Conseil TALUP de la Nation crie Bunibonibee, la division d'exploitation des routes éloignées et JD Mollard pour discuter du tracé préféré du projet. Une description des travaux de défrichement à faire après la conception des routes et l'EIE a été fournie.
Réunions avec la Nation crie Manto Sipi <ul style="list-style-type: none"> • 4 juillet 2011 • 6 octobre 2011 • 17 février 2012 	Rencontres avec la Première Nation Manto Sipi. Cela comprenait une mise à jour du projet et une discussion sur le tracé du projet, notamment en fonction de l'emplacement du pont sur la rivière God's River. Les étapes suivantes ont été discutées, ainsi que la conception requise pour l'EIE et une description générale des approbations nécessaires.
Rencontre avec la Nation crie Bunibonibee <ul style="list-style-type: none"> • 27 septembre 2012 	Rencontres avec la Nation crie Bunibonibee. Cela comprenait une mise à jour du projet et des discussions sur le tracé de la route et l'évaluation environnementale.
Rencontres avec la Première Nation God's Lake <ul style="list-style-type: none"> • 4 novembre 2014 	Rencontre avec la Première Nation God's Lake. Cela comprenait une mise à jour du projet et des discussions sur le tracé de la route et l'évaluation environnementale.
Activité de PCAP prévue au cours de l'ETUDE d'impact environnemental (EIE)	
Réunions communautaires de PCAP, quatrième ronde :	Fournir des informations sur l'EIE et obtenir des commentaires auprès de la communauté au sujet de la détermination et de la vérification des Eléments importants.
Réunions communautaires de PCAP, cinquième ronde :	Présentation aux membres de la communauté et obtention de leurs commentaires au sujet des résultats préliminaires de l'EIE, dont les effets environnementaux potentiels, et des principes d'atténuation et de suivi recommandés. Les résultats des réunions de PCAP de la quatrième ronde seront incorporés dans l'EIE.
Réunions communautaires de PCAP, sixième ronde :	Présentation des résultats de l'EIE accompagnés d'un résumé sur le processus de l'EIE jusqu'à maintenant et d'une description du processus de l'EIE auprès des membres de la communauté.
Notification de documents clés	Des documents clés liés au processus d'évaluation environnementale seront mis à la disposition d'autres groupes autochtones, avec une

Tableau 1: Sommaire des activités de programme de consultation des communautés et des groupes autochtones

Activité/Date	Description
	invitation permanente à répondre ou à commenter.
Journées portes ouvertes – Winnipeg	Des renseignements sur la route toutes saisons proposée, y compris les obligations de l'évaluation environnementale, les éléments importants, les effets potentiels et les principes d'atténuation et de suivi recommandés, seront mis à la disposition des personnes autochtones locales et vivant hors réserve, aux différents intervenants et au grand public.

Comme il est indiqué au le tableau 1, des réunions ont eu lieu avec les chefs et les conseils de bande de la Nation crie Manto Sipi, de la Première Nation God's Lake et de la Nation crie Bunibonibee pour discuter du tracé proposé pour le projet. De plus, le 13 juillet 2011, la Commission manitobaine d'aménagement de la route située du côté est et JD Mollard ont rencontré le Conseil TALUP de la Nation crie Bunibonibee pour examiner en détail le projet immédiatement au sud de la communauté. La Commission a demandé des commentaires du Conseil TALUP en ce qui concerne la confirmation des conditions au sol, le repérage de toutes les zones sensibles sur le plan culturel ou environnemental et tous les conflits avec les utilisations actuelles ou futures. Aucun problème majeur n'a été repéré par le Conseil TALUP. Quelques problèmes mineurs de tracé ont été soulevés.

Des réunions ont également eu lieu avec les communautés pour obtenir des commentaires sur le tracé proposé de la route toutes saisons (tableau 1). Par exemple, le 6 octobre 2011, la Commission a rencontré des membres de la Nation crie Manto Sipi après la réunion avec les dirigeants. Après une mise à jour sur le projet, les utilisateurs des ressources et les autres participants à la réunion communautaire ont été invités à discuter des routes potentielles et préférées en dehors de la communauté ainsi que celles situées plus loin le long du tracé jusqu'à l'intersection reliant la Nation crie Bunibonibee et la Première Nation God's Lake. Les options d'itinéraire choisies à l'origine par les communautés, en combinaison avec des considérations techniques, ont été sélectionnées pour fournir les tracés les plus courts et les plus droits et permettre moins de fragmentation et de perturbation des terres en mettant en parallèle les routes d'hiver et les lignes de transport. Les membres de la communauté ont émis des commentaires sur les options de tracé et ont fourni des connaissances traditionnelles et d'utilisation du territoire (emplacement des choix de districts de sentiers de piégeage enregistrés du Nord, des mines, des carrières, etc.). Les membres ont également examiné des options de franchissement de la rivière God's River et ont indiqué que le pont existant a été proposé comme tracé préféré pour traverser la rivière. Des réunions ultérieures ont eu lieu avec les membres de la Nation crie Manto Sipi en 2011 et 2012. Des rencontres au sujet du tracé de la route ont eu lieu en septembre 2012 avec les membres de la Nation crie Bunibonibee et avec les membres de la Première Nation God's Lake en novembre 2014. Les modifications apportées aux tracés routiers, basées sur ces autres contributions de la communauté, comprennent l'évitement des parcelles de district de sentiers de piégeage enregistrés du Nord et des parcelles de réserve de Première Nation ainsi qu'une distance de retrait de 100 m par rapport aux et aux plans d'eau.

Les aspects examinés lors des réunions, des ateliers et des journées portes ouvertes comprennent :

- Présentation du projet de route toutes saisons et mises à jour;

- Présentation et discussion des options de tracé de la route;
- Présentation des activités du projet telles que le défrichage de l'emprise de la route et le défrichage exploratoire;
- Modification et confirmation du tracé de la route;
- Analyse des commentaires de la communauté;
- Connaissances traditionnelles concernant la route toutes saisons proposée;
- Présentation des études préliminaires menées pour la route toutes saisons proposée et participation communautaire;
- Collecte des observations propres au site et des contraintes émises par les membres de la communauté.

Le PCAP est en cours et se poursuivra durant les phases de construction, d'exploitation et d'entretien de la route toutes saisons proposée.

6,3 Commentaires clés

Un aperçu des observations faites par les trois Premières Nations et la communauté visée par la *Loi sur les Affaires du Nord* comprend ce qui suit :

- Faire profiter les communautés locales des emplois créés par la construction de routes.
- Faire participer les communautés locales à la collecte et à la fourniture d'information sur l'utilisation de l'environnement et des terres.
- La protection des terres et de l'environnement est importante.
- La protection des droits issus de traités et l'utilisation traditionnelle des ressources sont importantes.
- La communauté prévoit des retombées positives découlant de la route, grâce à des liaisons plus faciles avec les autres communautés, des trajets facilités et des retours plus fréquents pour les étudiants des communautés qui fréquentent des écoles situées dans les plus grands centres.
- Les membres des communautés ont indiqué que, malgré certains effets négatifs découlant de la route, la plupart souhaitent voir le projet se concrétiser.
- Les membres des communautés comprennent que des arbres, des plantes médicinales et des baies sauvages seront perturbés par le défrichage, mais les membres comprennent aussi que le défrichage aura lieu seulement sur l'emprise de la route.
- Les membres des communautés ne veulent pas voir se développer sur leurs territoires traditionnels de grandes industries comme l'exploitation minière, forestière ou hydroélectrique.
- Les membres des communautés ont indiqué les principales activités dans la région comme étant la chasse, le piégeage et la pêche.
- Les membres des communautés ont indiqué la faune, les poissons, les oiseaux aquatiques, les oiseaux chanteurs et les oiseaux de proie comme étant importants pour eux.
- Les membres des communautés ont indiqué des endroits d'importance particulière pour les communautés (lieux de sépulture, domaines culturellement importants) près des communautés.

Les commentaires et les questions formulées par les membres des communautés et le grand public tout au long du PCAP ont été documentés et seront décrits et résumés dans l'EIE.

6,4 Prochaines étapes de consultation et de recueil d'information

Dans le cadre du PCAP en cours, la division d'exploitation des routes éloignées propose de continuer à travailler avec la Nation crie Manto Sipi, la Nation crie Bunibonibee, la Première Nation God's et la communauté visée par la *Loi sur les affaires du Nord* de God's Lake Narrows au sujet de la planification et de la tenue de réunions avec ces communautés durant trois étapes clés du processus d'évaluation environnementale pour le projet de route toutes saisons.

- PCAP, quatrième ronde : Fournir des informations sur l'EIE et obtenir les commentaires des communautés au sujet de l'établissement et de la vérification des éléments importants.
- PCAP, cinquième ronde : Recueillir des commentaires sur les résultats de l'EIE préliminaire, y compris les potentiels effets environnementaux, et présenter les recommandations aux membres des communautés concernant les principes d'atténuation et de suivi.
- PCAP, sixième ronde : Présenter les résultats de l'EIE ainsi qu'un résumé du processus de l'EIE et une description du processus d'EIE aux membres des communautés.

À chaque ronde, la division d'exploitation des routes éloignées proposera une rencontre avec les aînés ou le chef et le conseil de bande de la communauté avant la grande assemblée, si la communauté le souhaite. La division d'exploitation des routes éloignées continuera à travailler avec les membres des communautés locales afin de cerner des mesures d'atténuation efficaces pour minimiser les effets négatifs et accroître les retombées positives là où cela est possible.

La division d'exploitation des routes éloignées informera directement la MMF de la disponibilité des documents clés dans le processus d'évaluation environnementale pour le projet de route toutes saisons et autres projets dans le cadre de l'initiative du réseau de transport de la grande région et solliciter des commentaires. Les communautés de Première Nation qui font partie du réseau de transport du côté est auront également accès aux mises à jour sur le projet durant son exécution.

La division d'exploitation de routes éloignées contribue également aux articles et achète des pages d'infopublicité dans le *Grassroots News*, un journal autochtone au Manitoba. Elle fournit également des mises à jour par l'intermédiaire de stations de radio communautaires basées dans les communautés de la rive est et produit déjà des bulletins réguliers qui ont été envoyés à chaque communauté et distribués aux résidents.

7 CONSULTATION AUPRÈS DU PUBLIC ET D'AUTRES PARTIES

L'engagement à l'égard de la consultation des résidents locaux, des leaders communautaires et des organisations non gouvernementales dans les projets de route toutes saisons a déjà été décrit sur le site Web de la Commission manitobaine d'aménagement du canal de dérivation et de la route située du côté est. Le site Web a fourni des mises à jour sur le projet, des communiqués de presse et des informations sur l'Initiative de transport du côté est (ITCE) globale ainsi que sur les projets proposés de route toutes saisons en cours d'exécution dans le cadre de l'Initiative. Le site Web a fourni des liens vers les bulletins d'information produits sur le projet et un calendrier d'événements pour les réunions communautaires et les séances portes ouvertes telles qu'elles étaient planifiées et programmées. Le site Web a également permis aux parties intéressées et potentiellement touchées de contribuer aux projets. Avec la dissolution de la Commission, Infrastructure Manitoba définit actuellement la façon dont elle continuera à

fournir des mises à jour publiques sur les projets actifs de la division d'exploitation des routes éloignées.

Plusieurs réunions et séances portes ouvertes publiques ont eu lieu pour consulter et informer le grand public et les autres parties intéressées. Ces activités sont résumées dans le tableau 2.

Tableau 2 : Sommaire des activités de programme de consultation du public et des autres parties intéressées	
Activité/Date	Description
Réunion des chefs WNO • 30 avril 2009	Réunion avec les chefs de WNO pour présenter l'ITCE proposée.
Séances portes ouvertes (Winnipeg) • 25 juin 2009	Séances portes ouvertes pour présenter le projet de route toutes saisons P1 proposé et l'ITCE, y compris le tronçon proposé de route toutes saisons.
Réunions de la Manitoba Trappers' Association (MTA) (Winnipeg) • 10 mars 2010 • 7 novembre 2013	Réunion avec la MTA pour discuter des intérêts des trappeurs et les méthodes pour approcher les trappeurs locaux. Réunion de suivi avec la direction de la MTA pour offrir une mise à jour sur l'ITCE.
Direction de la faune, réunions avec Développement durable Manitoba • 1 ^{er} septembre 2011 • 14 septembre 2011 • 9 juin 2014 • 20 octobre 2015	Collecte des données de référence sur la faune et les caribous (pose de colliers et calendrier) et analyse pour la route toutes saisons discutée et la route présentée.
Présentation de l'équipe intégrée de gestion des ressources, région NE, MSD • 15 octobre 2012	Faire le point sur l'ITCE et discuter de la collecte de données et de surveillance.
Ateliers — Direction de la faune, MSD • 20 décembre 2012 • 6 décembre 2013 • 24 juin 2013	Mise à jour sur le statut, les méthodes et les résultats, et ouverture d'une discussion sur le programme de surveillance de la faune.
Rencontres avec Manitoba Lodge & Outfitters Association • 10 mai 2013 • 10 juin 2014	Examen global des projets de l'ITCEI avec le représentant de l'association.
Southeast Resource Development Council - réunion des représentants du South East Tribal Council • 28 janvier 2014	Présentation lors d'un atelier de l'environnement qui a été parrainé par AANC. Aperçu du projet de route toutes saisons, du processus d'évaluation environnementale et des mesures d'atténuation possibles.
Présentation à la Direction des permis environnementaux, MSD, à l'ACEE et aux membres du Comité consultatif technique (Winnipeg) • 26 août 2014	Même si la présentation portait sur le tracé de projet de route toutes saisons entre la Première Nation Poplar River et la Première Nation Berens River, un aperçu de l'ITCE globale a été donné, avec présentation des cartes du réseau de transport pour la grande zone du côté est et de l'annexe de la route toutes saisons.
Éventuelles activités de consultation au cours de l'EIE	

Tableau 2 : Sommaire des activités de programme de consultation du public et des autres parties intéressées	
Activité/Date	Description
Journées portes ouvertes	Des renseignements sur la route toutes saisons proposée, y compris les obligations de l'évaluation environnementale, les éléments importants, les effets potentiels et les principes d'atténuation et de suivi recommandés, seront mis à la disposition des personnes autochtones locales et vivant hors réserve, aux différents intervenants et au grand public.

7,1 Aperçu des commentaires du public et d'autres parties

Jusqu'à présent, les commentaires sur le projet (outre l'engagement et la consultation des groupes et des communautés autochtones directement touchés) ont surtout été recueillis au cours des consultations publiques menées dans le cadre de l'Initiative de planification du côté est ou ils sont en lien avec la route toutes saisons P1 reliant Berens River à la route provinciale 304, qui est actuellement en construction, le projet 4 ou le projet 7a qui sont actuellement en attente d'approbation de permis environnementaux. Les commentaires reçus du public au sujet de ces processus ont noté l'importance d'assurer des méthodes d'évaluation appropriées qui tiennent compte des caractéristiques environnementales spécifiques (plus précisément, les orignaux et les caribous des bois) [LCEE 2011].

7,2 Activités de consultation des intervenants proposées

En ce qui concerne le projet, la division d'exploitation des routes éloignées prévoit organiser deux journées portes ouvertes au grand public dans la ville de Winnipeg. Les réunions et journées portes ouvertes seront annoncées dans les journaux locaux, et les autres parties intéressées et les membres du public pourront y assister et fournir des commentaires au sujet du projet proposé. La division d'exploitation des routes éloignées s'engage à tenir des discussions transparentes avec les communautés et les intervenants intéressés et susceptibles d'être touchés par l'Initiative de transport du côté est et qui souhaitent plus d'information ou qui souhaitent contribuer aux projets proposés.

Les dates et lieux des réunions ou journées portes ouvertes seront déterminés au cours du processus d'EIE. Les réactions et les commentaires seront résumés et pris en considération dans ce processus et seront décrits dans l'EIE.

8 RÉFÉRENCES

- Bezener, A and K. De Smet. 2000. Manitoba Birds. Lone Pine Publishing, Edmonton, AB.
- Canadian Environmental Assessment Agency. 2011. Comprehensive Study Report: Lake Winnipeg East Side Road (Provincial Road 304 to Berens River All-Season Road Project).
- Conant, R. and J.T. Collins. 1991. A Field Guide to Reptiles and Amphibians of Eastern and Central North America. Houghton Mifflin Co. Boston, MA.
- Cook, F.R. 1984. Introduction to Canadian Amphibians and Reptiles. National Museums of Canada. Ottawa, Ontario.
- COSEWIC 2002. COSEWIC assessment and update status report on the Woodland Caribou *Rangifer tarandus caribou* in Canada. Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada. Ottawa. Xi + 99 pp.
- COSEPAC/COSEWIC 2006. COSEWIC assessment and status report on the Lake Sturgeon *Acipenser fulvescens* in Canada. Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada. Ottawa. xi + 107 pp. (sararegistry.gc.ca/status_e.cfm)
- Dillon Consulting Limited and H. N. Westdal & Associates. 2000. Report on All-Weather Road-East Side of Lake Winnipeg Justification and Scoping.
- East Side Planning Initiative (ESPI). 2004. "Promises to Keep..." Towards a Broad Area Plan for the East Side of Lake Winnipeg. Government of Manitoba.
- Environment Canada. 2012. Recovery Strategy for the Woodland Caribou (*Rangifer tarandus caribou*), Boreal population, in Canada. *Species at Risk Act Recovery Strategy Series*. Environment Canada, Ottawa. xi + 138pp.
- Government of Canada, Meteorological Service of Canada. Canadian Climate Normals 1981-2010 Station Data: Island Lake A. Accessed April 2016.
http://climate.weather.gc.ca/climate_normals/results_1981_2010_e.html?stnID=3880&autofwd=1
- Joro Consultants, Inc. 2014. Project 6: Initial Identification of Potential Effects. Report prepared for MFESRA.
- Manitoba Avian Research Committee. 2003. The Birds of Manitoba. Manitoba Avian Research Committee. Manitoba Naturalists Society. Friesens Printers. Winnipeg, Manitoba.
- Peterson, R.T. and V.M. Peterson. 2002. A Field Guide to the Birds of Eastern and Central North America. Houghton Mifflin Harcourt. New York, N.Y.
- Preston, W.B. 1982. The Amphibian and Reptiles of Manitoba. Manitoba Museum of Man and Nature. Winnipeg, Manitoba. 128 p.

- Rowe, J. S. 1972. *Forest Regions of Canada*. Ottawa, Ontario: Canadian Forest Service, Dept. of the Environment, Information Canada. Publication No. 1300.
- Smith, R.E., H. Veldhuis, G.F. Mills, R.G. Eilers, W.R. Fraser and 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 and Agri-Food Canada. Research Branch Technical Bulletin 1998-9E. Winnipeg, MB.
- SNC-Lavalin. 2009. PR 304 to Berens River All-Season Road: Environmental Impact Assessment. Winnipeg, MB.
- SNC-Lavalin. 2010. East Side of Lake Winnipeg Large Area Transportation Network Study. Volume 1: Baseline Information & Potential Route Network Options. Winnipeg, MB.
Volume 2: Initial Stakeholder Engagement. Winnipeg, MB.
Volume 3: Evaluation of All-Season Road Network Options. Winnipeg, MB.
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, MB.
- UMA Engineering Limited (UMA) 2005. Functional Design Report: Rice River Road Upgrading and Extension. Prepared for Manitoba Transportation and Government Services.