



Rapport d'étude approfondie

Route du côté est du lac Winnipeg

(Projet de la route provinciale 304 à la rive sud de la rivière Berens)

AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE



Mai 2011

Toutes les photos sont créditées au Manitoba Floodway and East Side Road Authority

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada (2011).

Cette publication peut être reproduite sans autorisation à des fins personnelles à condition que la source soit dûment indiquée. Toutefois, sa reproduction en tout ou en partie en copies multiples à des fins de redistribution doit être autorisée par écrit au préalable par le ministre de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5. Pour ce faire, s'adresser à copyright.droitdauteur@pwgsc.gc.ca.

Catalogue N° : En106-100/2011F-PDF

ISBN : 978-1-100-97373-9

Publiée en anglais sous le titre : *Comprehensive Study Report - Lake Winnipeg East Side Road (Provincial Road 304 to Berens River All-Season Road Project)*

Pour obtenir cette publication en d'autres formats s'adresser à :

publications@ceaa-acee.gc.ca.

Résumé

La Commission manitobaine d'aménagement du canal de dérivation et de la route située du côté est (le promoteur) propose de construire et d'exploiter le projet de la Route du côté est du lac Winnipeg. Le projet serait une route toutes saisons commençant à la route provinciale 304 à l'est de Manigotagan, Manitoba, et s'étendrait sur 156 km jusqu'à la rive sud de la rivière Berens. La route traverserait une forêt boréale, des terres humides et plusieurs plans d'eau sur son trajet. Ce projet fournirait à plusieurs collectivités de la rive est du lac Winnipeg, actuellement desservies uniquement par un réseau routier hivernal de moins en moins fiable, un accès à une route praticable toute l'année.

Pêches et Océans Canada (POC) et Transports Canada (TC) ont déterminé qu'ils auraient des décisions réglementaires à prendre respectivement en ce qui concerne le projet en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Affaires indiennes et du Nord Canada (AINC) peut apporter son concours financier au projet. Ces décisions, qui permettraient de poursuivre le projet, impliquent l'obligation de soumettre celui-ci à une évaluation environnementale (EE) conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi). Puisque le projet est décrit dans le *Règlement sur la liste d'études approfondies* conformément à l'alinéa 29b) en vertu de la Loi, une étude approfondie est requise.

Le projet a également été soumis à une évaluation d'impact environnemental en vertu de la *Loi sur l'environnement* du Manitoba. Conformément à l'*Entente de collaboration Canada-Manitoba en matière d'évaluation environnementale*, une étude environnementale conjointe par les deux niveaux de gouvernement a été réalisée.

Le présent rapport d'étude approfondie a été préparé par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale en consultation avec le MPO, TC et AINC, à la suite de l'examen technique du rapport d'évaluation environnementale et de l'évaluation des effets environnementaux du projet par le promoteur. Environnement Canada, Santé Canada et l'Agence Parcs Canada ont également apporté leur concours en fournissant d'autres conseils d'experts.

Certaines composantes valorisées de l'écosystème (CVE) susceptibles d'être affectées ont été examinées durant le processus d'évaluation environnementale. Il a été déterminé que les composantes qui suivent seraient les CVE du projet : la qualité et la quantité des eaux de surface, le poisson, l'habitat du poisson et les espèces aquatiques en péril, la faune, l'habitat faunique, et les espèces terrestres en péril.

Après avoir analysé la nature du projet, l'infrastructure associée à celui-ci et les effets qu'il devrait avoir sur les CVE, l'Agence a évalué les effets potentiels qu'il est susceptible d'avoir sur l'environnement. L'examen a été réalisé sur la base de l'information fournie par le promoteur dans son évaluation d'impacts environnementaux et dans toute documentation complémentaire, des conseils fournis par des experts fédéraux et provinciaux, ainsi que des observations présentées par les groupes autochtones et les parties intéressées du public au moyen de divers exercices de consultation.

Des mesures d'atténuation ont été proposées afin de réduire la gravité des effets négatifs que le projet pourrait avoir sur l'environnement. Des exemples de ces mesures

comprennent la réduction de l'étendue géographique du projet, l'inclusion des critères de conception et des pratiques de construction recommandées pour les franchissements de cours d'eau afin de réduire la perturbation de l'habitat au minimum, l'application des meilleures pratiques de gestion pour le contrôle de l'érosion des sols pendant et après les travaux de construction, et la mise en œuvre de vastes programmes de surveillance de l'environnement afin de vérifier les décisions auxquelles on est parvenu dans le cadre de l'étude approfondie.

Il a été déterminé que les effets environnementaux qui auraient les effets résiduels les plus graves et qui ont suscité le plus de préoccupations pendant le processus d'étude approfondie étaient :

- les interactions potentielles du projet avec les eaux de surface, y compris les effets sur leur qualité et leur quantité;
- les effets sur le poisson et l'habitat du poisson, y compris la perte des habitats du poisson, la destruction du poisson par des moyens autres que la pêche, ainsi qu'une pression accrue sur la pêche en raison d'un meilleur accès;
- la perte de végétation forestière et de terres humides en raison du nettoyage;
- la perte d'habitats fauniques, y compris les effets sur l'habitat de l'orignal et du caribou des bois;
- la perturbation de la faune en raison du bruit engendré par les activités de construction et le fonctionnement de la route;
- une pression accrue sur la chasse en raison d'un accès amélioré à la zone visée par l'étude du projet.

Un programme de suivi est requis en vertu de la Loi afin de vérifier l'exactitude de l'évaluation environnementale et de déterminer l'efficacité des mesures d'atténuation proposées. Ce programme serait axé sur les composantes environnementales pour lesquelles on est plus incertain de la précision des effets que le projet devrait avoir sur l'environnement. Dans le cadre du programme de suivi, le promoteur s'est engagé à fournir des rapports annuels de suivi sur les eaux de surface, le poisson et l'habitat du poisson, la faune, les oiseaux migrateurs et les espèces en péril.

Compte tenu de la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées et des engagements pris par le promoteur dans son rapport d'EE, ainsi que des mesures d'atténuation et du suivi requis en vertu du permis n° 2929 de la *Loi sur l'environnement* délivré par Conservation Manitoba, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale conclut que le projet n'est pas susceptible d'avoir des effets environnementaux négatifs importants sur l'environnement.

Table des matières

1	INTRODUCTION.....	1
1.1	APERÇU DU PROJET	1
1.2	ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	3
2	DESCRIPTION DU PROJET	5
2.1	NÉCESSITÉ ET OBJECTIFS DU PROJET	5
2.2	EMPLACEMENT.....	5
2.3	COMPOSANTES DU PROJET.....	5
2.3.1	<i>Activités liées aux travaux de construction.....</i>	<i>6</i>
2.4	CALENDRIER	6
3	PORTÉE DE L'ÉVALUATION.....	7
3.1	PORTÉE DU PROJET	7
3.2	ÉLÉMENTS À PRENDRE EN CONSIDÉRATION	7
3.3	PORTÉE DES ÉLÉMENTS	7
3.3.1	<i>Frontières spatiales et temporelles.....</i>	<i>10</i>
4	AUTRES MOYENS POUR LA RÉALISATION DU PROJET	11
4.1	AUTRES MOYENS DE RÉALISER LE PROJET	11
4.2	SOLUTIONS DE RECHANGE AU PROJET	11
5	CONSULTATION	13
5.1	RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	13
5.2	SUIVI DES CONSULTATIONS	13
6	DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT	15
6.1	ENVIRONNEMENT BIOPHYSIQUE.....	15
6.2	COMPOSANTES DE L'ÉCOSYSTÈME	15
6.2.1	<i>Eaux de surface</i>	<i>15</i>
6.2.2	<i>Poisson</i>	<i>16</i>
6.2.3	<i>Faune et habitat faunique.....</i>	<i>16</i>
6.3	ENVIRONNEMENT SOCIOÉCONOMIQUE	17
6.4	UTILISATION ACTUELLE DES TERRES ET DES RESSOURCES PAR LES PEUPLES AUTOCHTONES	18
7	ÉVALUATION DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX.....	20
7.1	APPROCHE.....	20
7.2	VÉGÉTATION FORESTIÈRE ET DES TERRES HUMIDES	21
7.3	POISSON ET HABITAT DU POISSON	21
7.4	FAUNE ET HABITAT FAUNIQUE	23
7.5	EFFETS DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE PROJET	26
7.6	EFFETS DES ACCIDENTS ET DES DÉFAILLANCES.....	27
7.7	DURABILITÉ DES RESSOURCES RENOUVELABLES.....	29
7.8	ÉVALUATION DES EFFETS CUMULATIFS.....	29
8	SUIVI EN VERTU DE LA <i>LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE</i>	35
9	AVANTAGES POUR LES CANADIENS	37
10	CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS DE L'AGENCE.....	39

LISTE DES ACRONYMES ET DES DÉFINITIONS	40
ANNEXES	41
ANNEXE 1 – DESCRIPTION DU PROJET	41
ANNEXE 2 – PORTÉE DE L'ÉVALUATION	52
ANNEXE 3 – AUTRES MOYENS DE RÉALISER LE PROJET	54
ANNEXE 4 – CONSULTATION	61
ANNEXE 5 ESPÈCES EN PÉRIL.....	70
ANNEXE 6 – APPROCHE EN MATIÈRE D'ÉVALUATION DES EFFETS	71
10 APPENDICES.....	83
10.1 APPENDICE I LOI SUR L'ENVIRONNEMENT LICENCE N° 2929	83
10.2 APPENDICE II LETTER OF FOLLOW-UP CONFIRMATION FROM PROPONENT	89

List of Tables

TABLEAU 1: RÉSUMÉ DU PROJET	1
TABLEAU 2: RESUME DES INTERACTIONS ENVIRONNEMENTALES DU PROJET	8
TABLEAU 3: COMPOSANTES VALORISEES DE L'ECOSYSTEME POTENTIELLEMENT AFFECTEES	9
TABLEAU 4: LIMITES SPATIALES POUR LES CVE POTENTIELLEMENT AFFECTEES	10
TABLEAU 5: RESUME DE L'ANALYSE DU CHOIX DES TRACES ALTERNATIFS	12
TABLEAU 6 EFFETS POTENTIELS D'AUTRES PROJETS ET MESURES SUR LES CVE.....	30
TABLEAU 7 PROGRAMME DE SUIVI.....	36
TABLEAU 8A2-1 : COMPOSANTES VALORISEES DE L'ECOSYSTEME	52
TABLEAU 9A4-1 RESUME DES OBSERVATIONS REÇUES SUR LA PORTEE DE L'ETUDE APPROFONDIE	65
TABLEAU 10 A4-2 : RESUME DE LA CONSULTATION DES AUTOCHTONES ET DES QUESTIONS SOULEVEES	68
TABLEAU 11A5-1 ESPECES EN PERIL DANS LA ZONE D'ETUDE DU PROJET.....	70
TABLEAU 12A6-1 ÉVALUATION DES EFFETS RESIDUELS	73
TABLEAU 13A6-2 TABLEAU DES EFFETS MINEURS.....	75

Liste des figures

FIGURE 1 LOCATION DU PROJET	2
FIGURE 2 AIRES DE PIEGEAGE ENREGISTREES	19
FIGURE 3 FRANCHISSEMENTS GÉNÉRAUX : DE MANIGOTAGAN AUX DETROITS DE LOON	43
FIGURE 4 FRANCHISSEMENTS GÉNÉRAUX – DES DETROITS DE LOON A LA RIVIERE BRADBURY	44
FIGURE 5 FRANCHISSEMENTS GÉNÉRAUX – DE LA RIVIERE BRADBURY A LA RIVIERE BERENS	45
FIGURE 6 CARRIÈRE ET EMPLACEMENTS DES CAMPEMENTS – DE LA RIVIERE WANIPIGOW A LA RIVIERE BLOODVEIN	46
FIGURE 7 CARRIÈRE ET EMPLACEMENT DES CAMPEMENTS – DE LA RIVIERE BLOODVEIN A LA RIVIERE BERENS	47
FIGURE 8 CALENDRIER DES TRAVAUX DE PREPARATION	48
FIGURE 9 AUTRES TRACES POSSIBLES	58
FIGURE 10 TRACES POSSIBLES AU SUD	59
FIGURE 11 TRACES POSSIBLES AU NORD	60

1 Introduction

1.1 Aperçu du projet

La Commission manitobaine d'aménagement du canal de dérivation et de la route située du côté est (le promoteur) a proposé de construire, d'exploiter, et d'entretenir une route toutes saisons à partir de la jonction du chemin Rice River existant et de la Route provinciale secondaire (RPS) 304 près de Manigotagan jusqu'à la rive sud de la rivière Berens. Comme le montre la figure 1, la Route du côté est du lac Winnipeg (le Projet) s'étendrait sur 156 kilomètres au nord à partir de la RPS 304.

Le promoteur du projet est un organisme de services spéciaux du gouvernement du Manitoba.

Tableau 1: Résumé du projet

Nom du projet :	Projet de la Route du côté est du lac Winnipeg (Projet à partir de la Route provinciale secondaire 304 à la rive sud de la rivière Berens)
Résumé :	La Commission manitobaine d'aménagement du canal de dérivation et de la route située du côté est propose de construire, d'exploiter et d'entretenir une route de 156 km à partir de la Route provinciale secondaire 304 à Manigotagan jusqu'à la rivière Berens au Manitoba. Le projet routier proposé longerait la rive est du lac Winnipeg, à environ 200 km au nord-est de la Ville de Winnipeg. Il comprend également des installations temporaires et une infrastructure connexe pour construire la route.
Promoteur :	M. Ernie Gilroy, PDG Manitoba Floodway and East Side Road Authority 200 – 155 Carlton Street Winnipeg, MB R3C 3H8 www.eastsideroadauthority.mb.ca
Emplacement :	Route provinciale secondaire 304 à Manigotagan jusqu'à la rivière Berens au Manitoba (point de départ à la RPS 304 – Latitude 51° 7' 44", longitude 96° 10' 36" O, se terminant près de la R.I. Berens River : Latitude 52° 38' 23", longitude 96° 54' 23" O)*
Évaluation environnementale – personne à contacter :	Gestionnaire de projet, Kris Frederickson l'Agence canadienne d'évaluation environnementale 167, avenue Lombard, bureau 101 Winnipeg (Manitoba) R3B 0T6 Téléphone 204-983-5127 Télécopieur : 204-983-7174 EastSideRoad@ceaa-acee.gc.ca
Registre de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale :	http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/index-eng.cfm Numéro de dossier du RCEE : 05-03-8729
Conservation Manitoba – Registre public en ligne :	www.gov.mb.ca/conservation/eal/index.html Numéro de dossier 5388



Figure 1 Location du projet

1.2 Évaluation environnementale

Processus d'EE conjointe

Le projet est soumis à une évaluation environnementale (EE) en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et à l'obtention d'un permis en vertu de la *Loi sur l'environnement du Manitoba* (la Loi). Les gouvernements du Canada et du Manitoba ont réalisé en coopération les EE nécessaires conformément aux conditions de l'*Entente de collaboration Canada-Manitoba en matière d'évaluation environnementale* (Entente de coopération).

En février 2009, le promoteur a procédé à l'EE provinciale en présentant l'« Environmental Act Proposal Notification Document and Draft Scoping Document » (Document d'avis de propositions de lois environnementales et projet de document d'orientation au gouvernement du Manitoba aux fins du projet). Conformément à l'Entente de coopération, les gouvernements provincial et fédéral ont amorcé le processus d'EE pour ce projet. Le 16 août 2010, la Direction de la délivrance des permis et de l'évaluation environnementale de Conservation Manitoba a émis la licence n° 2929 en vertu de la *Loi sur l'environnement*, qui autorise la poursuite du projet sous réserve des spécifications, limites, et conditions générales de l'entente.

Processus fédéral D'EE

La Loi s'applique aux autorités fédérales lorsqu'elles envisagent certaines mesures ou décisions qui permettraient la poursuite d'un projet en tout ou en partie. Une EE fédérale peut être requise lorsqu'une autorité fédérale :

- est le promoteur d'un projet;
- fournit une aide financière au promoteur;
- rend les terres domaniales disponibles aux fins du projet;
- délivre un permis, une licence ou toute autre approbation en vertu de l'une des dispositions prescrites par le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*.

Pêches et Océans Canada (POC) et Transports Canada (TC) ont déterminé qu'ils auraient des décisions réglementaires à prendre respectivement en ce qui concerne le projet en vertu de la *Loi sur les pêches* et de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Affaires indiennes et du Nord Canada (AINC) peut apporter son concours financier au projet. Ces décisions, qui permettraient la poursuite du projet, déclenchent l'exigence d'une EE conformément à la Loi.

Le projet est soumis à une EE de type étude approfondie tel qu'elle est décrite dans le paragraphe 29b) de l'annexe au *Règlement sur la liste d'études approfondies* de la Loi, qui comprend la construction d'une route toutes saisons qui serait d'une longueur supérieure à 50 km, située sur une nouvelle emprise, et qui mènerait aux collectivités qui n'ont actuellement aucun accès aux routes publiques toutes saisons.

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence), qui est responsable de la réalisation de l'étude approfondie, a préparé ce rapport d'étude approfondie (REA) en consultation avec le MPO, TC et AINC. Ce REA s'appuie sur les résultats d'un examen

technique du rapport d'évaluation d'impact environnemental réalisé par le promoteur, et d'une évaluation des effets environnementaux du projet. Environnement Canada, Santé Canada et l'Agence Parcs Canada ont également prodigué des conseils concernant leur mandat et domaine de compétence respectifs.

Les gouvernements local, provincial et autochtones ont participé au processus d'EE, ainsi que les organisations non gouvernementales environnementales (ONGE) et les habitants des collectivités locales et les Premières nations vivant dans la zone visée par l'étude du projet. .

Le but de ce REA est de fournir au ministre de l'Environnement l'information et l'analyse sur la susceptibilité que le projet cause des effets négatifs importants sur l'environnement. Le ministre examinera le rapport et les observations reçues du public et des groupes autochtones afin d'émettre sa déclaration de décision d'EE qui comprend :

- la décision du ministre à savoir si, compte tenu de la mise en œuvre des mesures d'atténuation qu'il estime appropriées, le projet est susceptible ou non de causer des effets environnementaux négatifs importants; et
- toutes mesures d'atténuation ou programme de suivi que le ministre estime appropriés.

Le ministre de l'Environnement peut demander un complément d'informations ou exiger que d'autres mesures soient prises pour atténuer les préoccupations exprimées par le public avant d'émettre sa déclaration de décision environnementale. À la suite de sa déclaration, le ministre renverra le projet au MPO, à TC et à AINC afin qu'ils prennent des mesures appropriées.

2 Description du projet

2.1 Nécessité et objectifs du projet

Le Projet de construction de la Route du côté est du lac Winnipeg (le Projet) s'inscrit dans une initiative stratégique du gouvernement du Manitoba visant à remédier au manque de fiabilité du réseau routier hivernal existant compte tenu des tendances climatiques actuelles. Par conséquent, le projet est nécessaire pour fournir un service de transport terrestre amélioré, sûr et plus fiable vers et entre les collectivités de la région.



2.2 Emplacement

L'emplacement retenu pour le projet est situé sur la rive est du lac Winnipeg, et s'étend de la Route provinciale secondaire (RPS) 304 à Manigotagan, jusqu'à Berens River au Nord (figure 1). Le profil privilégié comprend le chemin Rice River, une route forestière existante entre les rivières Manigotagan et Bloodvein, et une nouvelle emprise entre les rivières Bloodvein et Berens.

2.3 Composantes du projet

Le projet proposé comprend les composantes suivantes :

- la mise à niveau et le reprofilage de la route de gravier de 77 km existante à partir de la RPS 304 près de Manigotagan, Manitoba jusqu'à la rivière Bloodvein;
- la construction d'un tronçon nouveau de 79 km de la rivière Bloodvein à la rivière Berens;
- le remplacement ou la construction de 136 structures de franchissements de cours d'eau;
- les campements, les carrières d'emprunt et les carrières de gravier pour répondre aux besoins de construction, d'exploitation et d'entretien.

Le gravier utilisé pour l'empierrement de la route sera acheté par l'entremise de fournisseurs tiers et proviendra des carrières d'emprunt et des carrières de roches créées pour le projet. Les carrières d'emprunt et de gravier fourniront les matériaux nécessaires pour le remblayage, le sable, le gravier et la roche concassée. Dans toute la mesure du possible, les carrières d'emprunt seraient établies dans une distance de 100 mètres de l'emprise. Cependant, une carrière près de la rivière Pigeon serait située à environ 2,5 km de l'emprise.

2.3.1 Activités liées aux travaux de construction

Pour construire et exploiter le projet, plusieurs activités sont requises, y compris :

- la mobilisation;
- l'exploitation des carrières et le déplacement de terres;
- la construction;
- accès à la construction de la route;
- le nettoyage et l'arrachage;
- les travaux de compensation pour la perte de l'habitat du poisson;
- la mise à niveau;
- construction des ponts et l'installation des ponceaux;
- la gestion et l'enlèvement des déchets;
- la démobilitation de l'équipement et du campement;
- entretien des routes et de la structure.

Pour une description détaillée de toutes les activités liées au projet, voir l'annexe 1.

2.4 Calendrier

Les travaux de constructions devraient s'étendre sur une période d'environ 60 mois, et il devrait y avoir un avancé substantiel du projet en décembre 2015. On prévoit que des tronçons du projet puissent être achevés et opérationnels avant décembre 2015. Le calendrier de construction prévu est décrit à l'annexe 1.

3 Portée de l'évaluation

La détermination de la portée établit les limites de l'EE fédérale afin d'axer l'évaluation sur des questions et des préoccupations pertinentes. Au moyen de l'exercice de détermination de la portée, l'Agence détermine les éléments du projet proposé qui doivent être inclus dans l'EE et les composantes environnementales susceptibles d'être affectées par le projet proposé.

3.1 Portée du projet

La portée du projet aux fins de l'EE fédérale comprend les ouvrages physiques et les activités associées à la construction, à l'exploitation, à la modification, à la désaffectation, à la fermeture (s'il y a lieu) et à la remise en état du projet, tel qu'il est décrit à la section 2 et à l'annexe 1 du présent rapport.

3.2 Éléments à prendre en considération

Les éléments suivants doivent être pris en considération dans le cadre d'une étude approfondie conformément aux paragraphes 16(1) et (2) de la Loi :

- le but du projet;
- les solutions de rechange réalisables sur les plans technique et économique, et leurs effets environnementaux;
- les effets environnementaux du projet, y compris les effets causés par les accidents ou défaillances pouvant en résulter, et les effets cumulatifs que sa réalisation, combinée à l'existence d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement;
- la capacité des ressources renouvelables risquant d'être touchées de façon importante par le projet de répondre aux besoins présents et futurs;
- l'importance de ces effets;
- les observations du public à cet égard, reçus au cours de l'évaluation conformément à la Loi et à ses règlements;
- les mesures d'atténuation réalisables, sur les plans techniques et économiques, et qui atténueraient les effets négatifs importants du projet sur l'environnement;
- la nécessité et les exigences d'un programme de suivi du projet.

Conformément à l'alinéa 16(1)e) de la Loi, l'Agence a déterminé que l'évaluation devrait inclure la nécessité du projet et les autres moyens de le réaliser.

3.3 Portée des éléments

La détermination de la portée des éléments pris en considération dans la présente étude approfondie reposait sur le risque potentiel que les ouvrages et activités proposés causent des effets environnementaux négatifs. Cette analyse des interactions potentielles des

activités du projet sur les composantes valorisées de l'écosystème (CVE) identifiées est présentée dans le tableau 1.

Tableau 2: Résumé des interactions environnementales du projet

Activités/composantes du projet	Composantes valorisées de l'écosystème									
	Qualité de l'air	Terrains et sols	Eaux souterraines (qualité et quantité)	Eaux de surface (qualité et quantité)	Végétation forestière et des terres humides	Poisson et habitat du poisson	Faune et habitat faunique (y compris les oiseaux migrateurs)	Espèces en péril	Sites culturels	Navigabilité
Préparation du site :										
Mobilisation et aires de préparation	○	○		○	●		●	●	○	
Nettoyage et arrachage	○	○		○	●		●	●	○	
Construction :										
Ponceaux	○	○		○	●	●	●	●	○	○
Campements	○	○			●		●	●	○	
Carrières d'emprunt et carrières de gravier	○	○	○	○	●		●	●	○	
Routes d'accès	○	○		○	●		●	●	○	
Construction de la route	○	○		○	●		●	●	○	
Construction des ponts	○	○		○	●	●	●	●	○	○
Fonctionnement et entretien	○			●	●	●	●	●	○	○
Accidents et défaillances	○	○								
Légende : effets négatifs négligeables ou mineurs ● effets négatifs probables										

A partir de l'analyse démontrée au Tableau 2, l'Agence a dégagé les CVE susceptibles d'être affectées par le projet et a inclus la justification de leur importance (Tableau 3). Les descriptions des cinq CVE indiquées dans le tableau ci-dessous, et les effets environnementaux potentiels du projet sur ceux-ci sont présentées dans les sections 6 et 7 de ce rapport. Un examen du potentiel d'effets sur l'ensemble des CVE pris en considération dans les évaluations figure à l'annexe 2.

Tableau 3: Composantes valorisées de l'écosystème potentiellement affectées

CVE	Justification
Eaux de surface (qualité et quantité)	Environnement sensible Adaptées à l'habitat Indicateur de santé environnementale Utilisation traditionnelle par les Autochtones
Poisson et habitat du poisson	Importance culturelle Importance économique Utilisation traditionnelle par les Autochtones
Végétation forestière et des terres humides	Intérêt éducatif Durabilité de l'habitat Environnement sensible Utilisation traditionnelle par les Autochtones
Faune et habitat faunique <ul style="list-style-type: none"> - Orignal - Animaux à fourrure - Amphibiens et reptiles - Oiseaux migrateurs 	Espèces ou groupes d'espèces notables Intérêt scientifique Importance économique Intérêt éducatif Utilisation traditionnelle par les Autochtones
Espèces en péril <ul style="list-style-type: none"> - Caribou des bois - Carcajou - Espèces aquatiques – Esturgeon jaune, Cisco à mâchoires égales, Buffalo à grande bouche, Omisco, Moule Feuille d'érable - Espèces d'oiseaux – Moucherolle à côtés olive, Paruline du Canada, Martinet ramoneur, Quiscale rouilleux, Fiacre en maraude 	Espèces protégées Intérêt scientifique Utilisation traditionnelle par les Autochtones

3.3.1 Frontières spatiales et temporelles

En général, les limites spatiales de l'étude approfondie correspondent à l'étendue géographique des effets environnementaux potentiels du projet. Les limites spatiales étaient considérées comme propres à chaque CVE afin de bien évaluer les effets environnementaux potentiels du projet, tel qu'il est décrit dans les tableau 4.

Tableau 4: Limites spatiales pour les CVE potentiellement affectées

CVE	Limite spatiale
Qualité des eaux de surface	A l'intérieur des 3 kilomètres en aval des franchissements de cours d'eau
Poisson et habitat du poisson (y compris les espèces aquatiques en péril)	A l'intérieur des 75 mètres en amont et 150 mètres en aval de chaque franchissement de cours d'eau.
Végétation forestière et des terres humides	Les effets sont ressentis dans les limites de l'emprise, et les chantiers sont déterminés pour le projet et analysés dans le contexte de la zone d'étude indiquée à la figure 2.
Faune et habitat faunique (comprend les espèces terrestres et les espèces d'oiseaux)	Les effets sont ressentis dans les limites de l'emprise, et les chantiers sont déterminés pour le projet et analysés dans le contexte de la zone d'étude indiquée à la figure 2.
Espèces en péril	Les effets sont ressentis dans les limites de l'emprise, et les chantiers sont déterminés pour le projet et analysés dans le contexte de la zone d'étude indiquée à la figure 2.

4 Autres moyens pour la réalisation du projet

4.1 Autres moyens de réaliser le projet

Trois moyens de réaliser le projet ont été pris en considération durant l'évaluation, y compris :

- le « statu quo » – maintien du système de transport existant afin de donner aux collectivités un accès à la rive est du lac Winnipeg, c'est-à-dire transport aérien, routes hivernales et systèmes de traversiers saisonniers;
- à la fourniture d'autres moyens de transport (p. ex. bateaux, transport aérien ou par chemin de fer);
- aménagement d'une route toutes saisons afin de fournir aux collectivités un accès pendant toute l'année à la rive est du lac Winnipeg.

Selon le promoteur, seul l'aménagement d'une route toutes saisons pourrait satisfaire entièrement aux buts et aux fins du projet, qui est de fournir un service de transport amélioré, plus sûr et plus fiable entre les collectivités de la rive est du lac Winnipeg.

Un exposé détaillé sur les autres moyens de réaliser le projet figure à l'annexe 3.

4.2 Solutions de rechange au projet

Conformément à l'alinéa 16(2)b) de la Loi, le processus d'étude approfondie comprendra l'examen d'autres moyens de réaliser le projet. Les autres moyens de réaliser le projet sont des façons réalisables sur les plans technique et économique de mettre en œuvre le projet.

Neuf autres tracés possibles ont été évalués dans l'exercice de planification afin de déterminer le tracé recommandé globalement. Un examen distinct a été fait des options de tracé pour le tronçon du projet s'étendant entre la RPS 304 et la rivière Bloodvein (mise à niveau et prolongement du chemin Rice River) et le tronçon situé entre la rivière Bloodvein et la rivière Berens. Le promoteur a indiqué que toutes les options de tracé ont été considérées comme techniquement et économiquement réalisables.

L'évaluation a indiqué, qu'au niveau régional, les effets environnementaux associés à chacun des tracés alternatifs techniquement et économiquement viables seraient similaires, et que ceux du tracé privilégié ne variaient qu'en gravité étant donné la proximité des tracés les uns des autres et de l'uniformité de l'environnement récepteur.

Les tracés privilégiés réduisent généralement les effets négatifs sur les cours d'eau et sur l'habitat terrestre auparavant intact, en alignant les routes ou les emprises existantes. Ils prennent également en considération les préoccupations pour la santé et la sécurité en réutilisant la grande circulation de camions à travers les collectivités, et la production de poussière et de bruit que cela engendre.

Tableau 5: Résumé de l'analyse du choix des tracés alternatifs

	Tronçon de Manigotagan à Bloodvein				Tronçon du centre	Tronçon du Nord				Tronçon de Bloodvein à Berens River			
	Tracé					Tracé				Tracé			
Critères de sélection	A 16,4 km	B 19,6 km	C 12,1 km	D 11,7 km	Chemin Rice River	A 12,0 km	B 11,1 km	C 16,1 km	D 10,0 km	Tracé longeant le littoral 75,4 km	Tracé à l'intérieur du littoral 71,1 km	Tracé du centre 73,8 km	Tracé longeant le littoral revu 75,6 km
Considérations techniques	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Environnement naturel	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Utilisation de l'empreinte existante	✓	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✗	✗	✓
Environnement social/culturel	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✓ ¹	✗	✗	✗	✓ ²
Coûts d'immobilisation et d'entretien	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tracé privilégiée	✓				✓				✓ ¹				✓ ²

Remarque : ✓ – Réalisable /acceptable ✗ – Irréalisable / Inacceptable

1. Tracé alternatif choisi par la Première nation Bloodvein afin de réduire au minimum les effets sur les aires culturelles et récréatives utilisées par les peuples des Premières nations (confirmé par le Chef et Conseil dans une Résolution du Conseil de Bande du 27 octobre)

2. Tracé alternatif choisi avec la contribution de la Première nation Bloodvein et de la Première nation Berens River.

L'Agence a pu établir que le promoteur avait indiqué toutes les options de tracés techniquement et économiquement viables de réaliser le projet et a pris en considération les effets environnementaux des autres moyens et de leur acceptabilité pour déterminer le tracé privilégié.

Un exposé détaillé de l'évaluation des autres moyens de réaliser le projet figure à l'annexe 3.

5 Consultation

La population et les collectivités susceptibles d'être affectées par le projet ont été consultées de façon continue depuis la présentation du concept de la route toutes saisons en 1999. L'annexe 4 contient un résumé des consultations du public et des Autochtones qui ont été réalisés en vue de leur participation à l'évaluation des effets environnementaux potentiels de la route proposée.

La Loi exige que le public soit invité à participer de façon formelle à trois occasions – une au début du processus, une durant l'étude approfondie et une dernière afin d'examiner et de présenter des observations sur ce rapport. De plus, la Couronne a une obligation de consultation et, le cas échéant, d'accommodement, lorsqu'elle envisage une conduite susceptible d'avoir des effets préjudiciables sur des droits ancestraux ou issus de traités, établis ou potentiels.

5.1 Résumé des observations du public

Le gouvernement du Canada a participé au processus de consultation provincial jusqu'à sa conclusion en août 2010 lorsque le Manitoba a accordé au projet son permis 2929 en vertu de la *Loi sur l'environnement*.

En général, les observations reçues du public et des groupes autochtones inviteraient à la méthodologie du processus d'EE ainsi qu'à certaines préoccupations du même ordre. Les observations reçues durant l'examen public du document de détermination de la portée sont indiquées à l'annexe 4.

Les questions principales qui ont été présentées comprenaient :

- l'assurance que l'utilisation traditionnelle par les terres autochtones soit évaluée;
- les préoccupations au sujet des effets du projet sur l'orignal et le caribou des bois;
- l'évaluation judicieuse des effets cumulatifs du projet;
- les préoccupations quant au nouvel accès à la zone qui pourrait donner lieu à une chasse excessive;
- les préoccupations en ce qui concerne les accidents (déversements de carburant) ayant un impact sur l'eau et le poisson;
- les questions liées à l'utilisation des terres et à la gouvernance des Autochtones dans la zone une fois le projet achevé;
- les questions concernant la méthode utilisée pour évaluer les émissions de gaz à effet de serre liées au projet.

5.2 Suivi des consultations

La Couronne continuera de surveiller le projet et les mesures d'atténuation requises afin de s'assurer que les obligations de consultation et d'accommodement demeurent proportionnées à l'évaluation par la Couronne des effets négatifs potentiels du projet sur les droits issus de traités, établis ou potentiels. Si, après l'achèvement de l'étude approfondie, de nouvelles informations qui modifieraient l'évaluation de la Couronne

sont présentées, d'autres mesures de consultation et d'accommodement pourront être examinées.

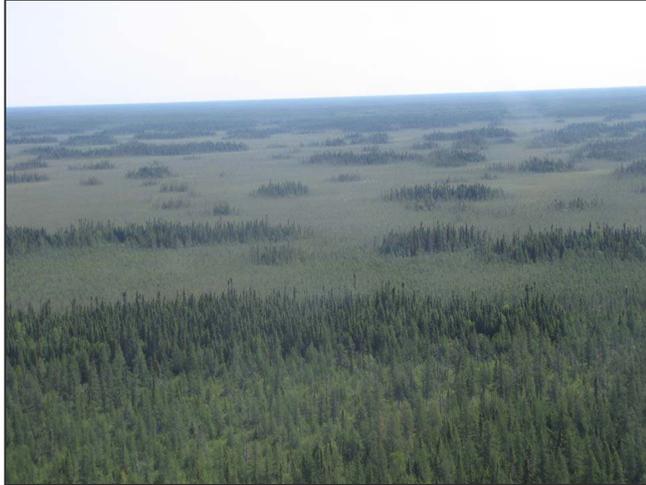
En particulier, le plan conceptuel de compensation de l'habitat du poisson proposé par le promoteur est techniquement réalisable, mais représente le scénario de la pire éventualité. Ce plan est acceptable pour le MPO pour la phase EE du projet. Cependant, il pourrait être modifié lorsque des informations supplémentaires seront recueillies. Les organisations des Premières nations et des Métis auront la possibilité d'examiner la version définitive du plan de compensation de l'habitat du poisson au cours de la phase réglementaire du projet, avant qu'une autorisation soit accordée aux termes du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches*.

6 Description de l'environnement

6.1 Environnement biophysique

La zone visée par l'étude du projet se trouve dans l'écorégion des Hautes terres du Lac Seul. La qualité de l'air ambiant y est excellente avec des réductions occasionnelles dans la qualité de l'air local ou régional en raison d'importants incendies. Les étés sont courts et chauds et les hivers froids. Les précipitations annuelles sont estimées à environ 550 mm.

Les sols sont constitués de tourbe, de terre battue, de limon et de sable ainsi que d'affleurements rocheux occasionnels. Les vastes terres humides que l'on trouve dans la région visée par l'étude sont composées de fens et de bogues. Les sols les mieux drainés entre les terres humides et les affleurements rocheux abritent des forêts mixtes de conifères et de couverts de feuillus caduques. Les hautes terres bien drainées le long des rivières offrent de meilleures conditions de croissance qui contribuent à une plus forte densité et taille des arbres.



Les aquifères sont très peu abondants dans la zone d'étude du projet. Là où elle est présente, la qualité de l'eau varie considérablement en fonction des conditions locales. Les ressources en eaux souterraines ne contribuent pas de façon importante aux débits en eaux de surface, car il n'y a pas d'aquifères continus dans le substratum rocheux.

6.2 Composantes de l'écosystème

6.2.1 Eaux de surface

Les eaux de surfaces dans la zone d'étude du projet s'écoulent vers l'ouest pour se jeter dans le lac Winnipeg à travers les terres humides et dans des lacs et cours d'eau. La grande capacité de stockage d'eau des lacs et des terres humides de la région entraîne des rejets continus causant des débordements tout au long de l'année.



La zone visée par l'étude du projet compte 15 cours d'eau nommés : la rivière Manigotagan, la rivière Wanipigow, le ruisseau English, le ruisseau Steeprock, la rivière Rice, le ruisseau Loon, la rivière Leyond, le ruisseau Pakasekan, la rivière Bloodvein, le ruisseau Long Body, la rivière Bradbury, la rivière Pigeon, la

rivière Berens, la rivière Etomami et la rivière North Etomami.

On a observé des concentrations naturelles de certains métaux, y compris le cuivre, le plomb et le fer, occasionnellement supérieures aux Normes, objectifs et directives de l'eau du Manitoba.

6.2.2 Poisson



On trouve une soixantaine d'espèces de poissons dans le lac Winnipeg et dans ses affluents dans toute la zone visée par l'étude du projet. Le doré jaune et la grande corégone sont les principales espèces pêchées dans les pêches commerciales et domestiques associées au lac Winnipeg.

Il pourrait y avoir un certain nombre d'espèces aquatiques en péril aux franchissements de cours d'eau liés au projet, dont l'esturgeon et la moule Feuille d'érable.

6.2.3 Faune et habitat faunique

La zone visée par l'étude du projet fournit un habitat forestier boréal à un grand nombre d'espèces mammifères, y compris l'orignal, le caribou, le castor, l'ours noir, le lynx, le loup gris et le carcajou.

On trouve dans la zone visée par l'étude du projet, huit espèces d'amphibiens et de reptiles, y compris la tortue serpentine figurant à l'annexe de la *Loi sur les espèces en péril*(LEP). Cependant, la plus grande partie de la zone visée par l'étude n'a que de rares habitats pour la tortue, et lorsqu'il en existe un, celui-ci est restreint aux zones associées aux principales rivières.

On peut observer environ 300 espèces d'oiseaux dans cette zone. La liste comprend le Tétràs à queue fine, le Pygargue à tête blanche et le Grand Héron.

Le Système de classification de l'inventaire des terres du Canada considère la zone visée par l'étude du projet comme étant de piètre qualité pour la nidification de la sauvagine selon le Système de classification de l'inventaire des terres du Canada. Généralement, la sauvagine préfère les milieux marécageux et le vaste habitat de marais que l'on trouve dans cette zone.

Un certain nombre d'espèces d'oiseaux, comme la Paruline du Canada, le Martinet ramoneur, l'Engoulevent d'Amérique, le Quiscale rouilleux et le Moucherole à côtés olives ont des aires de nidification potentielles le long de la rive et du lac Winnipeg et sont inscrites à l'annexe 1 de la LEP.

Orignal

L'orignal est le grand mammifère le plus commun de la zone du projet. La population d'originaux est relativement grande, car la qualité de l'habitat y est relativement élevée et le niveau de perturbation faible. Les aires de vèlage privilégiées de l'orignal sont situées dans des zones densément recouvertes à proximité de plans d'eau, en particulier sur des îles et des péninsules situées dans des lacs, des fens et des bogues.

Caribou des bois (population boréale)

Le caribou des bois désigné comme ne « espèce menacée » par le COSEPAC et est inscrit à l'annexe 1 de la LEP. Cette espèce figure également sur la liste des espèces « menacées » en vertu de la *Loi sur les espèces en voie de disparition du Manitoba*.



L'aire de répartition de la harde de caribous des bois d'Atikaki-Berens comprend la zone visée par l'étude du projet. La région située à l'est du lac Winnipeg représente l'un des plus importants habitats du caribou des bois au Manitoba. Le promoteur a relevé et indiqué les zones d'habitat de grande valeur pour le caribou des bois et a confirmé ses projections pour ces zones au moyen d'inventaires continus et d'informations de suivi. Les résultats indiquent que la harde de caribou dans la zone visée par l'étude du projet est présente surtout à l'est de l'empreinte proposée de la route. On a également observé une augmentation de l'activité du caribou en fonction de sa distance du lac Winnipeg. Aucune aire de vêlage n'a été relevée dans la zone du projet.

Le caribou des bois ne migre pas massivement vers la toundra, mais vit entièrement dans les limites de la forêt boréale, préférant les grandes parcelles de forêts boréales conifériennes qui contiennent des lichens. Les lichens sont la principale source d'alimentation du caribou durant les mois d'hiver. Le caribou évite généralement les zones d'activité humaine.

Espèces en péril

Un certain nombre d'espèces rares et/ou menacées peuvent exister dans la zone visée par l'étude du projet. Les espèces prises en considération dans cette évaluation ont été classifiées par le Comité sur les espèces en péril au Canada (COSEPAC) et, dans certains cas, inscrites sur la liste de la LEP. Une liste des espèces en péril pouvant être présentes dans la zone visée par le projet figure à l'annexe 5 du présent rapport.

6.3 Environnement socioéconomique

Le projet desservira six collectivités des Premières nations, notamment celles de Berens River, de Bloodvein, de Hollow Water, de Little Grand Rapids, de Pauingassi et de Poplar River, ainsi que huit communautés constituées en vertu de la *Loi sur les affaires du Nord* vivant dans la zone visée par l'étude du projet, y compris celles d'Aghaming, de Berens River, de Little Grand Rapids, de Loon Straits, de Manigotagan, de Pine Dock, de Princess Harbour et de Seymourville.

La population totale des Premières nations est estimée à 3 722 habitants, Little Grand Rapids étant la plus importante. La population totale des collectivités constituées en vertu de la LAN dans la zone visée par le projet est de 517 habitants.

Les activités liées à la récolte des ressources commerciales dans la zone visée par l'étude du projet comprennent : la récolte du riz sauvage, le piégeage, la pêche et la gestion de la pêche; la forêt/les activités forestières; l'exploration minière; l'entretien des routes hivernales; le transport aérien et par ferry; les pourvoiries et le tourisme; et l'exploitation du matériel routier.

La zone visée par l'étude du projet comprend généralement les terres de la Couronne provinciales. Le parc provincial Atikaki est situé dans la partie sud-ouest de la zone du projet. Le parc comprend trois corridors de rivières et rivages connexes, y compris les rivières Pigeon et Leyond et la partie manitobaine de la rivière Bloodvein, désignée rivière du patrimoine canadien.



Deux aires de refuge fauniques ont été aménagées, l'une près de Rice River et l'autre près de la rivière Wanipigow. Les forêts provinciales, les aires de gestion de la faune, les réserves de parc et les aires d'intérêt spécial existent également sur la rive est du lac Winnipeg.

Le projet Pimachiowin Aki World Heritage a été proposé dans la zone située à l'est du lac Winnipeg s'étendant en Ontario. Pour plus d'information, consultez le site Web du projet à : www.pimachiowinaki.org.

Les sites archéologiques, y compris les sites avec pictographes, les terrains de camping et les sites avec pétroformes, ont été identifiés le long des cours d'eau et des sentiers très empruntés dans cette zone. Cependant, quatre sites sont situés dans la zone visée par l'étude du projet. La liste de ces sites figure dans la base de données des sites archéologiques du Manitoba gérée par Ressources historiques Manitoba.

6.4 Utilisation actuelle des terres et des ressources par les peuples autochtones

La zone visée par l'étude du projet est incluse de façon prédominante avec les terres décrites dans le Traité 5. Les limites des territoires traditionnels divisent la zone en six collectivités, y compris (du nord au sud) : Poplar River, Berens River, Pauingassi, Little Grand Rapids, Bloodvein et Hollow Water. Les parties au nord de la zone visée par l'étude du projet sont situées dans les limites de la réserve du parc de la rivière Poplar. Les zones de piégeage enregistrées, qui sont utilisées comme des approximations des terres traditionnelles des Premières nations (PN) dans les limites de la zone visée par l'étude du projet (Figure 2).

Les résidents autochtones de la zone visée par l'étude du projet exercent activement des activités traditionnelles telles que la chasse, la chasse et le piégeage, ainsi que la cueillette de baies et de plantes médicinales. Le promoteur a indiqué que, d'après les réponses reçues à son enquête sur les connaissances traditionnelles et écologiques (CTE), les membres de la collectivité autochtone accordent une grande valeur aux activités traditionnelles de la chasse (tous les gibiers), le piégeage et la pêche. La majorité des répondants à l'enquête sur les CTE sont des participants actifs dans toutes ces activités.

Les répondants ont indiqué que la chasse et la pêche sont importantes, puisqu'elles sont une source d'alimentation inestimable. La plupart des communautés soutiennent activement les activités de piégeage en reconnaissance de leur importance pour la culture autochtone et de l'importance de préserver les compétences qui y sont associées.

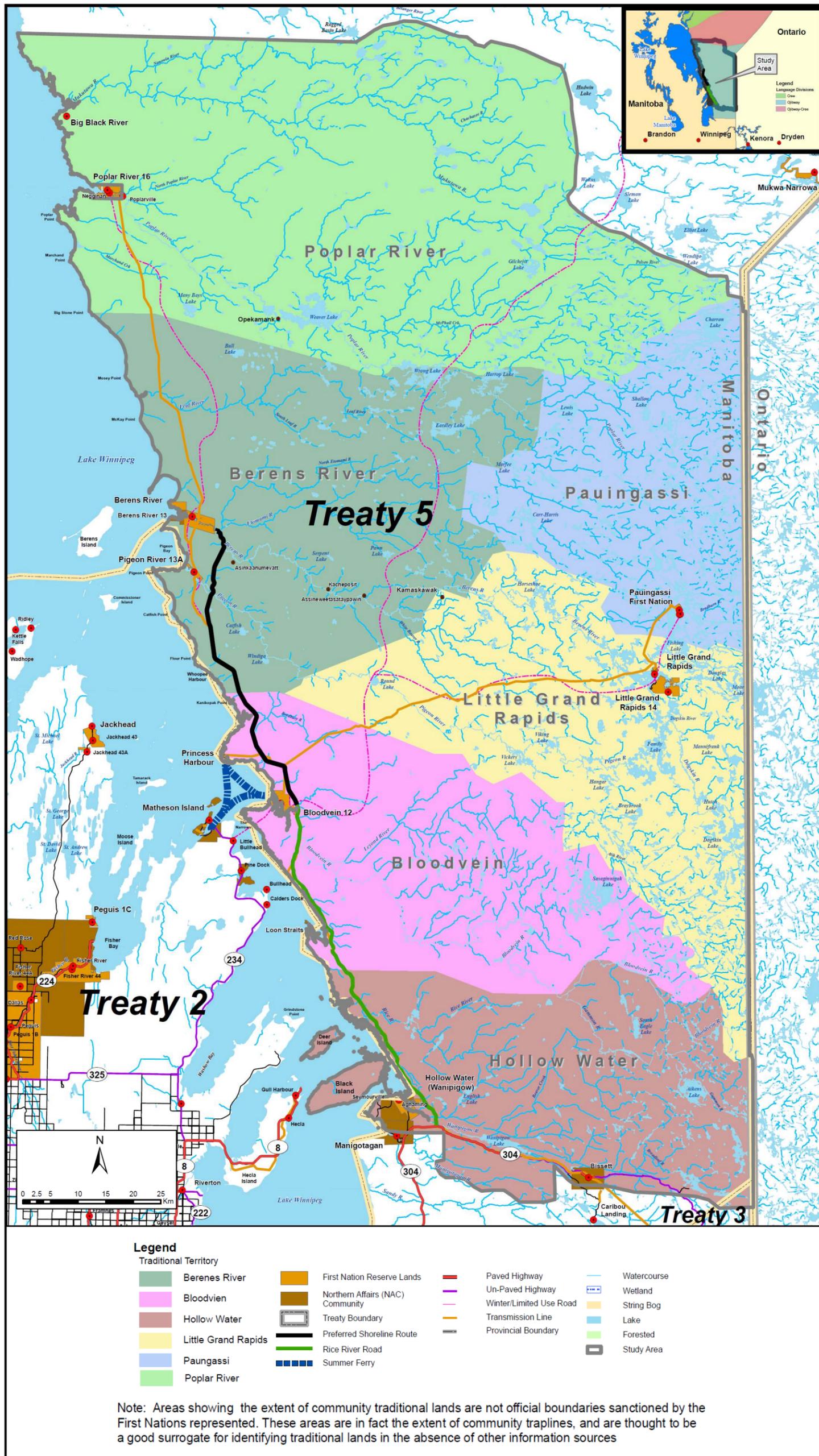


Figure 2 Aires de piégeage enregistrées

7 Évaluation des effets environnementaux

Le résumé suivant de l'évaluation des effets environnementaux porte sur les composantes valorisées de l'écosystème (CVE) qui, conformément au tableau 2, sont considérées comme les plus susceptibles d'être touchées par le projet.

7.1 Approche

Les effets environnementaux négatifs potentiels du projet ont été déterminés et évalués sur la base de l'information fournie par le promoteur dans son EIE dans ses documents de référence techniques, dans l'information obtenue par l'entremise du processus d'examen provincial, et la licence n° 2929 en vertu de la *Loi sur l'environnement* de la province.

Des mesures d'atténuation ont été déterminées afin de réduire l'incidence globale des effets environnementaux négatifs potentiels. Bon nombre de ces mesures ont été intégrées à la conception et à la construction du projet et aux plans opérationnels. On a également déterminé les effets environnementaux qui demeureront après la mise en œuvre des mesures d'atténuation (c.-à-d. les effets résiduels); ces effets ont été pris en considération dans le processus d'évaluation.

Pour évaluer la gravité des effets environnementaux résiduels négatifs importants du projet, il a fallu prendre en considération et évaluer les caractéristiques particulières des effets. Les caractéristiques des effets examinés sont notamment les suivantes :

- **Ampleur** : Étendue ou niveau des effets par rapport aux conditions de base ou aux valeurs de référence et à d'autres paramètres applicables (p. ex. normes, lignes directrices, objectifs).
- **Portée** : Étendue géographique dans laquelle les effets sont susceptibles d'être mesurables.
- **Durée** : Période durant laquelle les effets négatifs sont susceptibles de durer.
- **Fréquence** : Taux de récurrence des effets (ou des conditions qui en sont la cause).
- **Permanence** : Mesure dans laquelle les effets peuvent être renversés (généralement déterminée par le temps nécessaire pour remettre en état l'entité ou l'attribut environnemental).
- **Contexte écologique** : Importance de l'entité ou l'attribut environnemental en termes de salubrité et de fonction de l'écosystème.

La méthode d'évaluation des effets est décrite à l'annexe 6. Les effets environnementaux résiduels négatifs qui ont été pris en considération dans l'évaluation globale de l'importance sont décrits au tableau A6-2 dans l'annexe. Les observations les plus pertinentes du gouvernement et du public présentées à la suite de l'EE provinciale et la réalisation de l'évaluation environnementale fédérale ont également été prises en considération pour déterminer l'importance des effets environnementaux potentiels négatifs.

7.2 Végétation forestière et des terres humides

Le projet peut fournir un corridor pour la dispersion vers les nord des espèces végétales invasives et des mauvaises herbes non indigènes. L'étude sur la végétation réalisée par le promoteur a relevé la présence d'espèces invasives dans partie située au sud de la zone où sera réalisé le projet près de la RPS 304. Cependant, ces espèces invasives ne devraient pas se développer dans les environnements humides que l'on trouve au nord de la rivière Bloodvein, et il y aurait par conséquent peu de risques qu'elles envahissent les communautés de fens et de boques dans la zone visée par l'étude du projet.

Les mesures d'atténuation intégrées dans la planification du projet afin de réduire la propagation vers le nord d'espèces non indigènes et invasives comprennent la recherche de milieux de culture pour les activités de remise en état et l'utilisation d'espèces indigènes pour la végétalisation, provenant des stocks de semences locales (lorsque cela est possible).

Le degré de gravité des effets résiduels négatifs sur la végétation forestières et les terres humides causés par la dispersion des plantes non indigènes serait « modéré », comme l'indique le Tableau A6 de l'annexe 6.

Observations du gouvernement, du public et des Autochtones

Conservation Manitoba a recommandé que la construction des routes d'accès soient limitée au minimum et que les plans pour ces routes soient restreints au voisinage immédiat de du profil de la route. Le promoteur serait tenu de soumettre à l'examen du gouvernement provincial des plans de réalisation des routes avant leur approbation. Il devrait également désaffecter et remettre en état les carrières, les routes menant aux carrières et les sites d'installations temporaires en utilisant des espèces végétales indigènes.

Environnement Canada a indiqué qu'il était satisfait que le promoteur ait choisi les EMPRISES existantes pour le reprofilage routier et que la connectivité des terres humides aux cours d'eau serait maintenue.

Conclusions de l'Agence sur l'importance de des effets environnementaux résiduels

Compte tenu de la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées, ainsi que des mesures d'atténuation et du suivi requise en vertu du permis 2929 requis par la *Loi environnementale* délivré par Conservation Manitoba, l'Agence conclut que le projet n'est pas susceptible de causer des effets environnementaux importants sur la végétation forestière et des terres humides.

7.3 Poisson et habitat du poisson

Le projet traverserait plusieurs plans d'eau et serait susceptibles d'avoir des effets sur le poisson et l'habitat du poisson. Les effets négatifs du projet sur le poisson sont associés à la perte d'habitats du poisson, à l'altération de l'écoulement des eaux, à l'accroissement de la charge de sédiment et à l'augmentation de la pêche sportive.

En vertu de la *Loi sur les pêches*, le promoteur est tenu d'obtenir les autorisations nécessaires avant d'entreprendre la construction de ces franchissements. La surveillance de la conformité pour déterminer l'efficacité des mesures d'atténuation utilisées pour protéger le poisson et l'habitat du poisson est requise dans ces autorisations.



Afin de ne réaliser « aucune perte nette » d'habitat du poisson, tel qu'il est décrit dans la Politique du MPO pour la gestion de l'habitat du poisson, des mesures d'indemnisation sont proposées pour compenser les pertes à l'habitat qui découleraient du projet. Les projets d'indemnisation sont axés sur l'amélioration de l'habitat et de la végétation riparienne tant sur la rive est que ouest du la Winnipeg.

Les structures installées aux franchissements de cours d'eau, en particulier les ponceaux, sont susceptibles de créer des obstacles au passage des poissons en resserrant le courant. Des obstacles potentiels saisonniers ou permanents pourraient également se développer au fil du temps en raison de structures mal installées et/ou entretenues.

Le sédiment en suspens peut également avoir des effets sur le poisson et l'habitat du poisson et peut affecter négativement sa productivité s'il se dépose sur l'habitat de mise bas. Le potentiel d'effets négatifs existerait jusqu'à ce que le couvert végétal se soit établi sur les sols perturbés adjacents aux cours d'eau.

Afin d'atténuer les effets négatifs, les franchissements de cours d'eau seraient construits conformément aux conseils et règlements fédéraux et provinciaux afin d'éviter qu'ils aient des effets sur le poisson et l'habitat du poisson.

Tel qu'il est indiqué à la section 6, cinq espèces de poisson (la lamproie brune, l'esturgeon jaune, le cisco à mâchoires égales, l'omisco et le buffalo à grande bouche) et deux espèces de mollusques (la moule Feuille d'érable et la physe du lac Winnipeg) sont présentes ou ont le potentiel d'être présentes dans la zone visée par l'étude du projet et ont été évaluées par le COSEPAC comme une espèce menacée. Le promoteur a élaboré des protocoles pour protéger les espèces aquatiques en péril que l'on pourrait rencontrer durant les activités de construction, y compris des programmes de déplacement des mollusques et la capture et le relâchement du poisson.

Le projet est susceptible d'accroître la pression sur les populations de poissons locales en améliorant l'accès aux sites des cours d'eau et des rivières. Afin d'atténuer cet effet négatif potentiel, des points d'accès seront désaffectés et remis en état après la construction du projet.

Après avoir pris en compte les mesures d'atténuation proposées, le projet aurait des effets à court terme sur le poisson. Dans l'ensemble, le degré de gravité des effets résiduels négatifs sur le poisson et l'habitat du poisson varieraient de « négligeables » à « modérés », tels qu'ils sont résumés au tableau A6-2 à l'annexe 6.

Observations du gouvernement, du public et des Autochtones

Manitoba Water Stewardship a indiqué que le promoteur serait tenu de déterminer la présence des mollusques avant le commencement des activités de construction dans les cours d'eau et de relocaliser à la main les mollusques rencontrés.

POC a confirmé que les informations fournies par le promoteur décrivent de façon suffisamment détaillée les effets potentiels sur le poisson et l'habitat du poisson en ce qui concerne les mesures d'atténuation proposées pour qu'il puisse conclure que les effets sur le poisson et l'habitat du poisson pourront être réduits au minimum.

Conclusions de l'Agence sur l'importance des effets environnementaux résiduels

Compte tenu de la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées, ainsi que des mesures d'atténuation et de suivi requises par la licence no 2929 en vertu de la *Loi sur l'environnement* délivré par Conservation Manitoba, l'Agence conclut que le projet n'est pas susceptible de causer des effets négatifs importants sur le poisson et l'habitat du poisson.

7.4 Faune et habitat faunique

Le projet est susceptible d'avoir des effets sur la faune causés par la perte et la fragmentation des habitats, la perturbation par le bruit, les collisions de véhicules, l'accroissement de la chasse et l'accroissement de la prédation par les loups. Il ne devrait toutefois pas modifier considérablement la situation existante de la faune et de l'habitat faunique dans des zones perturbées auparavant et, par conséquent, seules les nouvelles zones de perturbation sont prises en considération.

Le projet comprendrait, dans la mesure du possible, le nettoyage et les activités de construction le long de l'emprise de la route hivernale et de la ligne de transport d'électricité existants. Lorsque le profil proposé ne suivrait pas l'EMPRISE existante, la route hivernale serait remise dans sa condition actuelle. La perte nette de l'habitat serait d'environ 4 km² de forêt boréale, soit moins de 0,3 % de l'habitat boréal relevé dans la zone visée par l'étude du projet.

Les interactions entre les activités liées au projet et le caribou des bois (population boréale) ont été, dans la mesure du possible, réduites au minimum grâce au choix du tracé. Le tracé proposé évite les zones d'habitat du caribou, y compris les zones à très forte activité de vèlage et d'hivernage. L'évaluation a déterminé que les interactions entre le caribou et le projet seraient restreintes aux zones dans les environs de la rivière Pigeon.

Les activités de construction liées au projet auraient pour effet d'accroître le bruit, la vibration, et les niveaux de poussière dans les zones actives de construction de la route et des installations connexes (carrières, carrières d'emprunt, routes d'accès aux sites de construction). Des gros mammifères, tels que les ongulés, seraient les plus souvent déplacés de 200 à 300 mètres de la zone d'activité. Toute la faune devrait éviter la zone immédiate des activités de construction, mais devrait demeurer dans la région et revenir dans les environs une fois les travaux terminés.

Les activités de nettoyage se feraient entre le 1^{er} septembre et le 31 mars afin de faciliter l'accès à l'équipement et d'éviter la saison de reproduction de oiseaux et d'un grand nombre de mammifères. Comme tel, les oiseaux migrateurs, y compris les espèces en péril, ne devraient aucunement être perturbées. Avec l'exception possible de l'Engoulevent d'Amérique, les espèces d'oiseaux en péril, compte tenu de leurs préférences pour la nidification, ne devraient pas nicher dans la zone à l'intérieur de l'emprise.

Le risque de collisions de véhicules avec des ongulés (l'orignal et le caribou des bois) a été évalué. Bien que le caribou des bois soit attiré par les routes l'hiver et qu'il les emprunte afin d'éviter de se déplacer dans la neige profonde, les principales zones d'hivernage pour cette espèce sont à une distance considérable à l'Est. L'expérience avec la route Rice River existante montre que le caribou des bois n'approche pas ou n'emprunte pas le corridor routier l'hiver. Un plus fort potentiel de collisions de véhicules avec le caribou des bois peut survenir l'été lorsqu'il y a des mouvements de caribous dans les environs de la rivière Pigeon

Le nombre de collisions de véhicules avec des ongulés serait réduit au minimum grâce à des lignes de visibilité, des panneaux et l'application de limites de vitesse ainsi que l'installation de panneaux d'indication de passage de la faune.

Le projet pourrait donner lieu à des augmentations de la pêche traditionnelle, autorisée/ou illégale, mais ceci se limiterait généralement à une zone de tout au plus un kilomètre de l'emprise du projet. Selon l'expérience que nous en avons ailleurs, le nombre d'originaux pourrait diminuer en raison de la chasse dans ce corridor. Bien qu'il n'y ait pas de saison de chasse autorisée pour le caribou des bois sur la rive est du lac Winnipeg, la chasse légale et illégale traditionnelle de ces espèces pourrait survenir. Afin de réduire l'accès, les routes temporaires seront remises en état et des barrières d'accès pour les véhicules seront installées. De plus, les travailleurs ne seraient pas autorisés de chasser ou de trapper la faune lorsqu'ils se trouveraient sur les lieux du travail et les armes à feu personnelles seraient interdites sur les chantiers de construction.

Étendre la réserve faunique Chief Barker depuis le chemin Rice River existant afin de couvrir le nouveau profil diminuerait davantage l'activité de chasse directement le long de l'emprise. Des panneaux d'indication de réserve faunique et des panneaux de restriction de chasse le long du site du projet indiqueraient que la zone est une zone de « chasse interdite » aux utilisateurs du projet.

Bien que le projet puisse permettre les mouvements accrus des loups au nord du chemin Rice River jusqu'à Berens River, tout effet sur les taux de prédation serait limité à l'EMPRISE nettoyée durant les mois autres que les mois d'hiver. Toute augmentation des taux de prédation serait localisée, probablement restreinte à 1 km de l'EMPRISE et ne dépasserait probablement pas ceux enregistrés dans les conditions préalables au projet.

Le promoteur prévoit de réaliser une étude de suivi de la faune sur trois ans, notamment sur le caribou et le loup, en vue d'appliquer des mesures de gestions adaptatives si elles sont jugées nécessaires.

Dans l'ensemble, le degré de gravité des effets résiduels négatifs sur la faune et l'habitat faunique varierait de « négligeable » à « modéré » tel qu'il est décrit dans le tableau A6-2 de l'annexe 6.

Observations du gouvernement, du public et des Autochtones

Les examinateurs techniques du gouvernement provincial ont axé leurs observations sur la pression accrue potentielle du projet sur la chasse. Les mesures d'atténuation suggérées comprenaient l'interdiction des travailleurs de la construction de chasser, la restriction de l'accès aux routes temporaires et la mise en œuvre du recensement annuel de la faune dans le cadre d'un programme de surveillance global.

Manitoba Wildlands a recommandé l'élaboration d'un programme de surveillance complet des espèces en péril dans la zone visée par le projet. Elle a indiqué que l'information sur le caribou des bois fournie par le promoteur dans l'EIE n'était pas complète en ce qui concerne le caribou des bois en rapport avec les projets de construction de routes, et devrait inclure l'analyse de l'hivernage, les zones de vêlage, la mortalité des femelles, l'importance des hardes et l'aire de répartition au fil du temps. Elle a également présenté des observations concernant l'importance de prendre en considération les répercussions du projet sur le caribou dans un contexte d'effets cumulatifs.

Certains groupes autochtones ont dit craindre que les populations d'originaux migrent loin de leurs collectivités en raison de la construction et de l'exploitation de la route.

Afin de répondre à ces préoccupations, Conservation Manitoba a inclus l'élaboration d'un plan de surveillance environnementale de la faune et de surveillance de la végétation comme condition applicable de la *Loi sur l'environnement* en vertu du permis n° 2929. Le plan du promoteur prévoit un cadre constitué de plusieurs parties intéressées pour surveiller et évaluer les effets négatifs potentiels du projet sur ces CVE sur une période de trois ans. Le programme permettrait la détermination des effets négatifs et l'application de mesures de gestion adaptatives durant le projet, le cas échéant.

La licence en vertu de la *Loi sur l'environnement* du Manitoba comprend également une condition applicable demandant au promoteur d'assurer la protection des espèces identifiées en vertu de la *Loi sur les espèces en voie de disparition* du Manitoba et de la *Loi fédérale sur les espèces en péril*.

Conclusions de l'Agence sur l'importance des effets environnementaux résiduels

Compte tenu de la mise en œuvre et des mesures d'atténuation proposées, ainsi que des mesures d'atténuation et du suivi requis par la licence n° 2929 en vertu de la *Loi sur l'environnement* délivré par Conservation Manitoba, l'Agence conclut que le projet n'est pas susceptible de causer des effets environnementaux négatifs importants sur la faune et l'habitat faunique.

7.5 Effets de l'environnement sur le projet

EN vertu de la Loi, une EE doit examiner les effets potentiels que l'environnement peut avoir sur le projet dans le cadre de l'évaluation des effets. Les effets potentiels de l'environnement sur le projet seraient largement liés aux événements météorologiques sévères et aux incendies de forêt, tel qu'il est décrit ci-dessous.

Le projet a été élaboré en partie pour répondre aux incertitudes quant aux modèles climatiques à long terme, particulièrement la durée réduite du fonctionnement des routes de glace. Les variations ou les modifications à long terme des tendances climatiques telles que les précipitations, le vent, les niveaux d'eau, la température, l'humidité et les conditions de la glace sont susceptibles d'avoir des effets sur le projet. La sévérité et la fréquence des conditions météorologiques extrêmes augmenterait en raison du réchauffement global. L'intégrité structurelle de la route, des ponts et des ponceaux ne serait pas susceptible d'être affectée puisque ces types de circonstances ont été pris en considération dans la conception du projet. Cependant, les conditions météorologiques de l'hiver pourraient temporairement restreindre l'accès au corridor de transport et aux structures connexes durant les phases de construction et d'exploitation.

Le projet pourrait bénéficier d'efforts de lutte contre les incendies étant donné la fréquence des incendies de forêt sur la rive est du lac Winnipeg. Il est très probable que des portions du projet soient exposées aux risques d'incendie de forêt plusieurs fois au cours de sa durée de vie. Les composantes physiques de la route (c.-à-d. la roche et le béton) seraient relativement résistantes au feu, cependant les incendies de forêt pourraient causer des dommages aux infrastructures telles que les ponts, les enceintes d'entretien et l'équipement. Les incendies de forêt et la visibilité réduite causée par la fumée pourraient également entraîner des fermetures de route temporaires pour les portions locales de la route ou dans le cas d'un gros incendie de forêt, de la fermeture de toute la route. La plus grande partie du profil routier traverserait les zones de terres humides et s'éloignerait des zones forestières montagneuses, ce qui permettrait de réduire la fréquence et l'intensité des incendies de forêt dans ces zones.

Un certain nombre d'éléments ont été inclus dans la conception du projet afin d'atténuer les effets potentiels de l'environnement sur le projet. Les ponts et les ponceaux ont été conçus pour contenir les eaux de surface durant les périodes de fort écoulement (1 à 100 orages annuels) afin d'assurer le passage efficace des eaux d'orage et de réduire au minimum la possibilité que se forment des flaques et que la route soit inondée. Les activités d'entretien régulières telles que le nettoyage des ponceaux et l'enlèvement des barrages de castors réduiraient les effets négatifs potentiels sur la route et les ponceaux. La conception de la route comprend le respect de la sécurité routière et de l'enlèvement de la neige conformément aux normes applicables de Manitoba Infrastructure and Transportation.

Les conditions météorologiques sévères, les inondations saisonnières, les incendies de forêt et les changements climatiques pourraient avoir des effets sur le projet dans les phases de construction et d'exploitation. Cependant, grâce à une bonne conception, à de bonnes pratiques de construction et à la mise en œuvre de mesures d'atténuation, les effets seraient limités à la zone et seraient de courte durée.

Compte tenu du facteur de probabilité de conditions météorologiques extrêmes et de la mise en œuvre des mesures d'atténuation décrites ci-dessus, il devrait n'y avoir aucun effet négatif résiduel de l'environnement sur le projet.

Observations du gouvernement, du public et des Autochtones

Il n'y a eu aucune observation particulière concernant les effets sur l'environnement du projet présenté par les examinateurs du gouvernement ou le public.

En tant que condition du permis n° 2929 en vertu de la *Loi sur l'environnement*, le promoteur a élaboré et suivra un plan de gestion environnementale (PGE). En plus des meilleures pratiques générales de gestion pour la construction, l'exploitation et l'entretien de la route, des procédures de protection environnementale contre les incendies ont été élaborées. Ces procédures assureront que des mesures appropriées sont en place pour prévenir et/ou réduire au minimum les effets causés par des incendies de forêt durant la construction et l'exploitation.

Conclusions de l'Agence sur l'importance des effets environnementaux résiduels

Compte tenu de la mise en œuvre des d'atténuation proposées, l'Agence conclut que l'environnement n'est pas susceptible d'avoir des effets environnementaux négatifs importants sur le projet.

7.6 Effets des accidents et des défaillances

Les accidents et les défaillances doivent faire partie d'une étude approfondie. Les matières dangereuses seraient transportées, entreposées et utilisées durant la construction et l'exploitation du projet, les carburants, lubrifiants et les déchets domestiques étant les matières les plus communes.

Le rejet accidentel de matières dangereuses, pourrait être causé par l'entreposage non conforme, les collisions de véhicules durant le transport ou d'autres activités telles que le ravitaillement de carburant, l'entretien ou le fonctionnement. Selon la nature, l'importance et le lieu du déversement ou rejet, les effets sur les sols, les eaux de surface et/ou souterraines, les terres humides, la faune et, la santé et la sécurité du public et des travailleurs pourraient être exposés.

Les chantiers de construction produiraient des déchets domestiques qui posent un risque de contamination pour les eaux de surface avoisinantes. Toutes les eaux usées domestiques des chantiers de construction seraient gérées en utilisant les septiques autorisés. Les eaux usées domestiques des chantiers de construction par conséquent ne seraient pas une source de chargement de nutriments aux cours d'eau locaux et ne devraient pas avoir d'effet sur la qualité des eaux de surface.

Les feux et les explosions peuvent blesser gravement les travailleurs, le public et/ou de milieux environnants. Les activités de construction telles que le soudage, la coupe, l'utilisation d'appareils de chauffage portables, les défauts de l'équipement, les matières dangereuses entreposées et les travailleurs qui sont fumeurs peuvent déclencher des incendies. Les conditions sèches de la forêt avoisinante durant les mois d'été

présentent un risque élevé d'incendie qui pourrait se propager à l'extérieur du site du projet. Les explosions peuvent potentiellement survenir durant la manipulation de matières dangereuses telles que les produits pétroliers, les explosifs et les dispositifs de dynamitage. L'utilisation d'explosifs durant le cycle de vie du projet sera plus importante durant la construction (p. ex. le dynamitage des carrières et des fondations de la route) et, dans une moindre mesure durant l'exploitation (c.-à-d. les matériaux pour l'exploitation périodique et l'entretien des carrières).

Les collisions impliquant des véhicules des équipements de construction ou d'entretien et la faune pourraient endommager l'équipement ou les composantes routières rejetées des matières dangereuses ou causer des blessures ou la mort de personnes et/ou d'animaux.

Le potentiel de collisions avec les équipements ou la faune durant la construction sera géré grâce à des plans et des protocoles de sécurité sur les lieux de travail. Ce potentiel durant les travaux sera réduit grâce à l'adhésion aux normes de sécurité les plus à jour du gouvernement du Manitoba et grâce à des critères de conception routière durant la construction de la route.

La province du Manitoba est responsable des activités de sécurité sur la route. Les responsabilités comprennent l'identification des dangers potentiels de collisions, la surveillance des taux d'accidents et l'établissement d'un programme continu de d'amélioration de la sécurité. La signalisation des limites de vitesse et d'autres règles de circulation routière seront surveillées durant les travaux et modifiées au besoin. Durant la phase opérationnelle, des améliorations à la conception de la route Rice River afin de fournir des lignes de visibilité aux tiers et d'autres facteurs de sécurité réduiront le potentiel d'un accident durant le transport.

Compte tenu de la mise en œuvre des mesures d'atténuation déterminées, on ne prévoit aucun effet négatif résiduel lié à des accidents ou à des défaillances. Cependant, si un accident ou une défaillance importante survenait, il y a un risque pour la qualité des sols, de la surface et des eaux de surface ainsi qu'une interruption connexe de la végétation et des communautés végétales, des terres humides, de la faune et de l'habitat faunique. Le risque global a été réduit au minimum grâce à des mesures de conception et d'atténuation, y compris des plans d'intervention d'urgence et par conséquent, les effets environnementaux d'accidents et de défaillances importantes sont considérés comme ayant une faible probabilité de survenir.

Observations du gouvernement, du public et des Autochtones

Aucune observation liée aux effets des accidents et des défaillances n'a été présentée par le public.

Conformément à une condition du permis n° 2929 en vertu de la *Loi sur l'environnement* du Manitoba, le promoteur a élaboré et suivrait un plan de gestion environnementale (PGE). Le PGE comprend une procédure pour l'entreposage et la manutention de matières qui fournit des procédures très strictes pour la gestion des produits pétroliers, des produits dangereux et des déchets dangereux générés durant la construction et l'entretien, ainsi que des déchets solides et des eaux usées. Il comprend également un plan d'intervention d'urgence, qui intègre des mesures de prévention des incendies et s'appuie sur les codes et les exigences de la province en cette matière pour ce qui est de

la vérification et de l'évaluation des procédures d'intervention en cas d'urgence. Les mises à jour de la province sur l'évaluation des dangers et des risques d'incendie seront régulièrement intégrées dans les plans de travail durant les travaux de construction et d'exploitation.

Conclusions de l'Agence sur l'importance des effets environnementaux résiduels

Compte tenu de la mise en oeuvre des mesures d'atténuation proposées, ainsi que des mesures d'atténuation et du suivi requis par la licence no 2929 en vertu de la *Loi sur l'environnement du Manitoba*, l'Agence conclut que le projet n'est pas susceptible d'avoir d'effets environnementaux négatifs importants en raison d'accidents ou de défaillances.

7.7 Durabilité des ressources renouvelables

Conformément aux exigences du paragraphe 16(2) of la Loi, l'Agence a considéré que la capacité des ressources renouvelables susceptibles d'être considérablement affectées par le projet répondait aux besoins des générations présentes et futures.

Pour que la capacité d'une ressource renouvelable soit affectée négativement, l'Agence a déterminé que les effets résiduels négatifs sur les ressources devraient être suffisamment importants, de longue durée et élevés dans la zone visée par le projet pour menacer l'abondance de la ressource. On a conclu qu'aucun des effets résiduels négatifs du projet avaient, après évaluation, ces caractéristiques..

7.8 Évaluation des effets cumulatifs

Les effets cumulatifs environnementaux du projet sont définis comme les effets qu'un projet est susceptible d'avoir lorsqu'un effet résiduel agit en combinaison avec les effets d'autres projets ou activités qui ont été ou qui seront réalisées. Une description complète de la méthode d'évaluation des effets cumulatifs du projet figure à l'annexe 6.

La zone visée par l'étude du projet se trouve dans une région peu développée et inaccessible de l'est du Manitoba. Les projets et activités réalisés dans cette région se limitent à la chasse, au piégeage et à la pêche, ainsi qu'aux pourvoiries, à l'utilisation récréative des cours d'eau, des corridors pour les lignes de transport d'électricité et les routes hivernales. Il n'y a pas d'activités minières ou forestières actuelles ou prévues dans la région, cependant il pourrait y en avoir dans la région visée par l'étude du projet. D'autres projets liés aux transports dans la région sont actuellement à l'étude par le promoteur et les collectivités.

Les effets potentiels d'autres projets et activités qui doivent être prises en compte dans l'EE cumulative sont résumés dans le tableau 4.

Tableau 6 Effets potentiels d'autres projets et mesures sur les CVE

Autres mesures	Actuelles/ Prévues	Effets potentiels sur les CVE ¹	Effet cumulatif potentiel ²
Chasse et piégeage	Actuelles et prévues	• Diminution des populations fauniques (originaux et animaux à fourrure)	Oui
Pêche	Actuelles et prévues	• Diminution des populations de poissons	Oui
Pourvoiries	Actuelles et prévues	• Accroissement de la pression sur la chasse et la pêche contribuant au déclin du poisson	Oui
Distribution et transmission d'énergie hydroélectrique	Actuelles et prévues	• Destruction et fragmentation de l'habitat faunique • Accroissement de la pression sur la chasse et la pêche en raison d'un accès amélioré	Oui
Transport au sol (améliorations futures, fonctionnement et entretien des routes existantes)	Actuelles et prévues	• Diminution de la qualité de l'eau en raison des sédiments • Accroissement de la pression sur la chasse et la pêche en raison d'un accès amélioré • Destruction des espèces rivulaires et de l'habitat du poisson aux franchissements de cours d'eau	Oui
Activité forestières	Actuellement en suspens	• Destruction et fragmentation de l'habitat faunique • Destruction des espèces rivulaires et de l'habitat du poisson aux franchissements de cours d'eau	Oui
<p>Note : 1. On peut présumer que les autres projets et activités sont ou seraient soumis à la législation provinciale, aux régimes de gestion environnementale, aux lignes directrices opérationnelles et aux meilleures pratiques.</p> <p>2. Les effets environnementaux résiduels du projet pourraient interagir avec les effets identifiés des autres projets ou activités sur la même CVE.</p>			

Effets cumulatifs potentiels

Trois effets cumulatifs potentiels du projet proposé ont été déterminés au moyen du processus d'EE cumulative.

Destruction et fragmentation de l'habitat faunique

Le projet proposé accroîtrait la fragmentation de l'habitat actuel dans la zone visée par l'étude du projet. La fragmentation existante est le résultat des routes hivernales, du chemin Rice Road, des emprises de la ligne de transport d'électricité et d'activités forestières dans le passé.

En gardant le nouveau profil conforme avec la route existante et les droits de passage de la ligne hydroélectrique, la fragmentation dans d'autres parties auparavant inaccessibles de la zone visée par le projet serait réduite. L'effet net, après avoir pris en considération les mesures d'atténuation qui incluent la remise en état de l'habitat, serait considéré comme faible. Qui plus est, il n'y aurait aucun empiètement sur, ou fragmentation, des zones d'habitat, pour le caribou des bois.

Les interactions des effets résiduels du projet avec les effets des activités forestières ont été prises en considération dans l'analyse. Du fait que l'on prévoit désaffecter la Tembec Paper Mill à Pine Falls, Manitoba, aucune activité forestière considérable n'est actuellement prévue dans la zone visée par l'étude du projet. Toute activité forestière commerciale serait soumise à une EE provinciale. Par conséquent, l'évaluation des effets environnementaux cumulatifs a surtout pris en considération l'habitat faunique.

La perte et la fragmentation de l'habitat, après avoir pris en considération l'atténuation, seraient négligeables par rapport à l'abondance d'habitats fauniques intacts dans cette zone. Par conséquent, l'effet cumulatif du projet, en termes de perte d'habitats potentiels pour les populations d'orignaux et de caribous, ne serait pas considéré comme important en fonction de la faible ampleur et de la faible étendue de leur perte.

Déclin de la faune et/ou des populations de poisson en raison de l'accroissement des pressions sur la chasse et la pêche

Les zones adjacentes au chemin Rice River existant sont actuellement accessibles par véhicules toute l'année. Cette situation facilite l'accès toute l'année à la chasse à la pêche et a exercé des pressions sur la faune et les populations de poisson près du corridor. La partie de la zone d'étude au nord de Rice River est également actuellement accessible aux chasseurs et pêcheurs par véhicule régulier l'hiver et, dans une certaine mesure, par véhicule tout-terrain le printemps, l'été et l'automne.

Le principal changement sur le plan de l'accessibilité serait dans la région au nord du chemin River Road, où l'on pourrait bénéficier de la facilité d'accès en dehors de la saison de la route d'hiver. La nouvelle route toutes saisons faciliterait l'accès aux chasseurs et aux pêcheurs tant de l'intérieur que de l'extérieur de la zone du projet.

Le gouvernement du Manitoba est responsable de la gestion de la faune ainsi que de la réglementation et de l'application des règlements sur la chasse et la pêche dans la zone d'étude du projet. Conservation Manitoba a ajouté une obligation de préparer un plan de surveillance de la faune comme condition à la licence délivrée en vertu de la Loi sur l'environnement. Le promoteur a rédigé un plan de surveillance pour le caribou des bois, l'orignal et les animaux à fourrure qui fréquentent la zone d'étude. Les résultats de la surveillance permettraient l'élaboration et la prise de mesures de gestion adaptative au besoin. Le promoteur propose également l'ajout d'une approche pluri-instances au programme de surveillance. Ce programme comprendrait la participation de représentants de Conservation Manitoba, de l'Eastern Manitoba Woodland Caribou Advisory Committee, de membres des communautés de la rive est du lac Winnipeg ainsi que d'autres personnes ou groupes concernés.

On a conclu que les effets cumulatifs sur les populations d'orignaux et de caribous sur l'accroissement prévu de la chasse et de la pêche, après avoir pris en considération les mesures d'atténuation, ne seraient pas importants en raison de la faible ampleur des effets sur la population et de la faible mesure de l'accroissement de la chasse et de la pêche..

Diminution de la qualité des eaux de surface

Les effets cumulatifs sur la qualité de l'eau peuvent être liés aux charges de sédiments causées par les activités associées à la construction et aux opérations du projet proposé

lorsqu'ajoutés à l'entretien et au fonctionnement des routes existantes et de la construction et de l'entretien des futures routes dans la zone visée par l'étude. Cependant, le projet ne devrait pas accroître considérablement la sédimentation dans les plans d'eau après la mise en œuvre des mesures d'atténuation présentées dans la section sur les effets environnementaux de ce rapport d'étude approfondie.

Les franchissements de cours d'eau associés avec la nouvelle route toutes saisons créeraient une situation plus stable qui existe actuellement pour les franchissements de cours d'eau le long de la route hivernale. La situation proposée serait considérée comme une amélioration des conditions de la sédimentation existante une fois la construction achevée. Les emprises existantes seraient soit mises à niveau ou désaffectées.

Les effets cumulatifs sur la qualité de l'eau ne surviendraient que dans des circonstances où les activités associées à la construction de la route sont entreprises simultanément avec des opérations de routes existantes et lorsqu'elles surviennent très proches les unes des autres le long d'un plan d'eau. Bien que possible, les circonstances sont considérées comme étant peu probables, surviendraient peu fréquemment, causeraient un effet de courte durée, seraient très localisées et, par conséquent, seraient considérées comme faibles en termes de probabilité de créer des effets cumulatifs négatifs sur la qualité des eaux de surface.

Perturbation des espèces rivulaires et de l'habitat du poisson

La construction de nouvelles routes, combinée aux activités de d'exploitation et d'entretien pour les routes existantes dans la zone visée par l'étude du projet, est susceptible d'avoir des effets négatifs cumulatifs dans les zones de végétation rivulaire et d'habitats du poisson.

Le système de routes hivernales est créé annuellement. Au printemps, des zones rivulaires associées aux franchissements des cours d'eau de la route hivernale doit commencer une période de rétablissement. Durant la rétablissement, les sédiments peuvent être rejetés des zones endommagées, accroissant ainsi les dommages potentiels aux ponts, augmentant les dommages potentiels à l'habitat du poisson.

Tels qu'il a été exposé dans la section précédente, de nouveaux franchissements de cours d'eau le long de la route toutes saisons contribuerait à une situation stable et permanente que celle associée avec les franchissements le long de la route hivernale. Cette situation stable entraînerait des conditions améliorées une fois la construction achevée et les emprises existantes mises à niveau ou désaffectées. Par conséquent la sédimentation serait réduite et la destruction annuelle de la végétation rivulaire cessée.

Les mesures d'atténuation et de compensation telles qu'elles ont été prescrites par le MPO pour le projet proposé réduiraient au minimum les effets environnementaux sur l'habitat rivulaire et l'habitat du poisson. Compte tenu de la mise en œuvre des mesures d'atténuation, les effets cumulatifs du projet devraient être faibles et, par conséquent, négligeables.

Mesures d'atténuation

Aucune autre mesure d'atténuation, à part celles mentionnées dans la section sur les effets environnementaux du présent rapport, sont requises à la suite de l'évaluation des effets cumulatifs. Les mesures d'atténuation proposées par le promoteur et requises pour la licence numéro 2929 délivrée en vertu de la Loi sur l'environnement seraient suffisantes pour réduire les effets environnementaux cumulatifs à un niveau négligeable.

Suivi

Aucune autre mesure de suivi ou de surveillance ne serait requise selon les conclusions de l'évaluation des effets cumulatifs. La surveillance proposée par le promoteur dans son EIE, et par le gouvernement provincial et les autorités responsables de la gestion des ressources, serait suffisante pour déterminer les tendances ou les changements environnementaux au fil du temps qui pourraient être attribués au projet. L'approche de surveillance pluri-instances proposée à laquelle participeraient Manitoba Conservation, l'Eastern Manitoba Woodland Caribou Advisory Committee, les communautés de la rive est du lac Winnipeg, ainsi que d'autres personnes et groupes, serait utilisée pour gérer les effets cumulatifs potentiels.

Observations du gouvernement et du public

Les observations concernant les effets environnementaux cumulatifs du projet ont été reçues durant l'examen public du rapport d'EIE ainsi que durant l'examen public du document fédéral de détermination de la portée. Les examinateurs techniques auprès du gouvernement du Manitoba ont centré leurs observations sur les mesures pour réduire les effets sur la faune, notamment sur les populations d'originaux et de caribous.

Manitoba Wildlands a demandé que l'étude approfondie inclue un plan régional (y compris la détermination des projets futurs prévus) et l'évaluation des effets environnementaux potentiels de ce projet lorsqu'ils sont pris en considération conjointement avec les « projets futurs prévus ».

À la suite de l'examen public du document de détermination de la portée de l'EE fédérale, l'Agence a reçu des demandes de la Manitoba Metis Federation et de Manitoba Wildlands visant l'élargissement de la liste des projets existants et prévus et des activités considérées dans une EE cumulative.

Bien qu'aucun plan régional n'ait pas été préparé, l'Agence a pris en considération les activités dans un avenir « raisonnablement proche », telles que les activités forestières et l'entretien des lignes de transport d'électricité, dans le contexte de l'EE cumulative. L'Agence a examiné les projets et les activités décrits par le promoteur et a élargi la liste des projets et activités existants et prévus afin qu'elle inclue tous ceux qui pourraient agir en combinaison avec les effets environnementaux résiduels du projet.

La surveillance proposée par le promoteur dans son EIE, et par le gouvernement provincial et les autorités responsables de la gestion des ressources, serait suffisante pour déterminer les tendances ou les changements environnementaux au fil du temps qui pourraient être attribués au projet. La méthode de surveillance pluri-instances proposée à laquelle participeraient Conservation Manitoba, l'Eastern Manitoba Woodland Caribou

Advisory Committee, les communautés de la rive est du lac Winnipeg, ainsi que d'autres personnes et groupes, serait utilisée pour gérer les effets environnementaux cumulatifs négatifs qui pourraient survenir.

Conclusions de l'Agence sur l'importance des effets environnementaux résiduels

Compte tenu de la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées, l'Agence conclut que l'environnement n'est pas susceptible de causer des effets négatifs importants sur le projet.

8 Suivi en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*

Un programme de suivi défini en vertu de la Loi serait nécessaire afin de vérifier l'exactitude de l'EE et de déterminer l'efficacité des mesures d'atténuation prises pour atténuer les effets environnementaux négatifs du projet.

L'Agence a consulté les autorités fédérales pour définir les aspects qui permettraient de déterminer quels facteurs environnementaux il serait justifié d'inclure dans le programme de suivi. Ces considérations comprenaient :

- le degré relatif d'importance des effets négatifs résiduels (modérés, mineurs ou négligeables).
- la mesure dans laquelle les préoccupations ont été soulevées quant au respect de l'effet prévu;
- les domaines de responsabilité et d'intérêt fédéraux;
- les approbations provinciales ainsi que les exigences de surveillance et de suivi, y compris l'élaboration et la mise en œuvre du plan de gestion environnementale du PGE du projet;
- l'existence d'instruments réglementaires pour assurer l'efficacité des mesures d'atténuation; y compris notamment les autorisations en vertu de la Loi sur les pêches, qui exigeront la surveillance de la conformité afin de déterminer l'efficacité des mesures d'atténuation pour protéger le poisson et l'habitat du poisson;
- la mesure dans laquelle les mesures d'atténuation font appel à une approche innovatrice par rapport à des mesures communes et bien comprises, ou si l'efficacité des mesures est difficile à prédire avec grande certitude.

L'Agence a déterminé que les facteurs environnementaux indiqués dans le Tableau 7 seraient inclus dans le programme.

Tableau 7 Programme de suivi

Facteur Environnemental	Éléments	Fréquence des rapports
<p>Poisson et habitat du poisson (responsable MPO)</p>	<p>Le rapport du PGE portera sur le poisson et l'habitat du poisson, y compris sur la stabilité des digues, les glissements synsédimentaires, l'érosion, le blocage du courant, l'éminence du courant et la compensation pour la perte d'habitat.</p> <p>Les données proviendront d'une :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inspection visuelle de la stabilité des digues • Inspection visuelle des activités de construction • Inspection visuelle des ponceaux pour le blocage et l'activité des castors • Méthode d'autorisation du MPO 	<p>Annuellement durant la construction plus trois ans d'exploitation (conformément à l'autorisation du MPO).</p>
<p>Espèces aquatiques en péril (responsable MPO)</p>	<p>Outre les mesures entreprises à l'égard du poisson et de l'habitat du poisson, le rapport du PGE contiendra des données sur la récupération des poissons ou la relocalisation des moules, ou sur les deux.</p> <p>Les données proviennent:</p> <ul style="list-style-type: none"> • inspection sur le terrain et inspection aquatique pour repérer la présence de moules avant le début de travaux en milieu aquatique • inspection sur le terrain et inspection aquatique pour repérer la présence de poisson durant les travaux en milieu aquatique • La relocalisation de la surveillance des poissons et mollusques. • évaluation de la relocalisation des moules 	<p>Annuellement durant la construction plus trois ans d'exploitation</p>
<p>Faune (responsable EC sur demande)</p>	<p>Le PGE contiendra des informations sur l'orignal, le caribou et d'autres populations d'animaux à fourrure.</p> <p>Les données proviendront de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'enquête sur la répartition et la population • Un recensement sur le suivi au moyen de collier GPS • Une inspection des limites du nettoyage des emprises 	<p>Annuellement durant la construction plus trois ans d'exploitation</p>

Le promoteur s'est engagé à fournir des rapports de suivi annuellement pour une période comprenant la construction suivie de trois ans d'exploitation continue. Il a élaboré des protocoles pour les espèces en péril pour les cas où en rencontrerait durant les activités de construction, y compris la relocalisation des moules et les programmes de capture et de remise à l'eau.

POC s'est engagé à recevoir des rapports, à examiner ceux qui sont liés à leur mandat (poisson et habitat du poisson) et à mettre ces rapports à la disposition du public.

9 Avantages pour les Canadiens

Dans le cadre de l'EE du projet de route du côté est du lac Winnipeg, l'Agence et les autorités fédérale et provinciale, au nom des Canadiens, ont conjointement évalué le Projet selon un certain nombre de critères physiques, biologiques et socioéconomiques. L'exercice de planification du projet de la Commission manitobaine d'aménagement du canal de dérivation et de la route située du côté est, l'EE coopérative et l'étude approfondie fédérale ont ensemble offert la possibilité à la population canadienne et aux peuples autochtones de participer à la conception de cette importante réponse au climat changeant de la région et aux processus gouvernementaux de prise de décision connexes.

Les contributions importantes à la planification et à la conception du projet ont été basées sur les renseignements définis au cours de l'étude d'impact et dans le cadre de la participation des gouvernements fédéral et provincial à l'examen et à l'évaluation des



renseignements fournis au cours du processus. Par conséquent, le choix du profil de la route et des méthodes de construction et d'exploitation n'a pas été uniquement basé sur des critères ingénieraux, environnementaux et économiques; il repose sur une approche équilibrée qui assurera une durabilité. Par exemple, des considérations socioéconomiques, comme les répercussions de la route sur le patrimoine physique et culturel, l'utilisation traditionnelle des

terres et des ressources par les peuples autochtones et l'importance archéologique de certains sites en matière de paysage sont devenues des facteurs importants pour la conception du projet.

Durant la composante de la participation du public de l'EE, les résidents des localités ont pu modifier le profil de la route, en proposant des options de rechange qui mettent à profit la compréhension locale des caractéristiques géographiques et, par conséquent, évitent d'endommager les milieux humides valorisés. Ces modifications ont été prises en considération au début de la planification du projet et ont donc pu être incorporées dans les plans sans entraîner de coûts importants. De plus, quatre sites archéologiques importants qui étaient auparavant inconnus ont été relevés dans le cadre des études d'EE. Leur découverte a permis de revoir le profil de la route afin d'éviter des effets négatifs.

Grâce à la participation technique du gouvernement fédéral à l'étude d'impact, d'autres renseignements ont été définis au besoin, afin de tenir compte des effets potentiels sur le poisson et l'habitat du poisson. Les plans du promoteur ont permis de relever de nombreux ouvrages de franchissements de cours d'eau qui pourraient perturber ou détruire l'habitat du poisson, et, par conséquent, il était nécessaire d'élaborer des options de compensation. Le promoteur a recueilli d'autres renseignements sur l'habitat du

poisson qui ont permis de définir le besoin d'élaborer d'autres ouvrages de franchissements qui entraîneraient une réduction nette des effets sur le poisson et l'habitat du poisson. L'évaluation environnementale a également permis de révéler plusieurs possibilités de compenser la perte d'habitat du poisson; peu d'options avaient été définies avant l'évaluation.

L'évaluation environnementale a non seulement aidé à réduire l'empreinte écologique globale du projet d'établissement de route par la modification de sa conception et de sa mise en œuvre, mais elle a également aidé à trouver des possibilités de réduction du coût total du projet pour les Canadiens et à améliorer l'intégrité du corridor de transport qui résultera du projet.

10 Conclusion et recommandations de l'Agence

Afin d'arriver à une conclusion au cours de son examen du projet en vue de déterminer si celui-ci causera des effets environnementaux négatifs importants, l'Agence a tenu compte des facteurs suivants :

- l'information, l'analyse et les conclusions du présent Rapport d'étude approfondie;
- les opinions exprimées par le public, les organismes gouvernementaux, les municipalités et les groupes autochtones;
- l'information, l'analyse et les conclusions énoncées dans l'EE provinciale du projet;
- les obligations du promoteur, telles que décrites dans la licence n° 2929 délivrée conformément à la *Loi sur l'environnement* du Manitoba, datée du 16 août 2010;
- l'obligation d'obtenir des autorisations en vertu du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches* pour le franchissement des cours d'eau susceptibles d'avoir des effets sur le poisson et son habitat;
- les approbations requises aux termes du paragraphe 5(2) de la *Loi sur la protection des eaux navigables*;
- le permis ou la licence requise aux termes du paragraphe 18(2) de la *Loi sur les Indiens*;
- la nécessité pour le promoteur de mettre en place un programme de suivi.

L'étude par l'Agence des mesures d'atténuation est fondée sur le savoir que les mesures d'atténuation des effets négatifs directs sur le poisson et son habitat seront assurées par POC sous forme de conditions d'approbation en vertu de la *Loi sur les pêches* du Canada; que les mesures d'atténuation relatives à la navigabilité des voies navigables relèveront de TC à titre de critères d'approbation aux termes de la *Loi sur la protection des eaux navigables* du Canada, et que toutes les autres mesures d'atténuation définies pour le Projet seront mises en oeuvre par le gouvernement du Manitoba comme critères d'obtention de la licence délivrée au titre de la *Loi sur l'environnement*.

Par conséquent, compte tenu de la mise en oeuvre des mesures d'atténuation définies pour le Projet, l'Agence conclut que le Projet n'est pas susceptible de causer des effets environnementaux négatifs importants.

Liste des acronymes et des définitions

Agence, l'	Agence canadienne d'évaluation environnementale
Projet, le	Route du côté est du lac Winnipeg Project
RTS	Route toutes saisons
La Loi	Loi canadienne sur l'évaluation environnementale
RCEE	Registre canadien d'évaluation environnementale
REA	Rapport d'étude approfondie
MPO	Pêches et Océans Canada
EE	Évaluation environnementale
EIE	Évaluation de l'impact environnemental
EIE	Étude d'impact environnemental
PN	Premières nations
ONGE	Organismes non gouvernementaux environnementaux
CFEE	Coordonnateur fédéral de l'évaluation environnementale
FMM	Fédération métisse du Manitoba
AAN	Affaires autochtones et du Nord
RP	Route provinciale
AR	Autorité responsable
DDP	Droit de passage
LEP	Loi sur les espèces en péril
TC	Transports Canada
CET	Connaissances traditionnelles écologiques
UTM	Projection de Mercator transverse universelle
ÉIE	Composante valorisée de l'écosystème
WNO	Wabanong Nakaygum Okimawin

Annexes

Annexe 1 – Description du projet

Nécessité et objectif du projet

En novembre 2004, à la suite d'une longue consultation publique, la direction de l'Initiative de planification de la rive est du lac Winnipeg a rendu public un rapport intitulé *Promises to Keep*. Selon ce rapport, la construction d'une route toutes saisons reliant les collectivités éloignées sur la rive est du lac Winnipeg présenterait des avantages pour de nombreux Manitobains. Le projet permettrait d'accéder toute l'année aux collectivités généralement éloignées. Actuellement, le seul service de transport routier et de passagers offert toute l'année à ces collectivités est celui du transport aérien.

Le projet s'inscrit dans une initiative stratégique du gouvernement du Manitoba visant à offrir un service de transport routier plus sûr et plus sécuritaire aux collectivités éloignées situées sur la rive est du lac Winnipeg.

Composantes du projet

Le projet proposé comprend les composantes suivantes :

- une route en gravier toutes saisons de 156 kilomètres (km), s'étendant au nord de la route provinciale secondaire (RPS) 304 près de Manigotagan, Manitoba, à Berens River;
- des structures de franchissements des cours d'eau;
- des zones d'emprunt et de carrières ainsi que des campement et des aires de préparation des travaux pour satisfaire aux exigences de construction, d'exploitation et d'entretien.

Le premier tronçon de 77 kilomètres du projet comprendrait la mise à niveau et un certain reprofilage de la route existante à la rivière Rice jusqu'à l'emplacement proposé d'un pont au-dessus de la rivière Bloodvein. Les autres parties du projet comprendraient la construction d'un nouveau pont au-dessus de la rivière Bloodvein et d'une route qui serait construite dans de nouveaux emplacements s'étendant du franchissement de la rivière Bloodvein à la limite sud de la rivière Berens.

Il y aurait 136 franchissements de cours d'eau nécessaires dans le cadre du projet – 77 structures existantes à mettre à niveau le long du chemin de la rivière Rice et 39 nouvelles structures à aménager entre la rivière Bloodvein et Berens River. Les emplacements des franchissements proposés sont illustrés dans les figures 3, 4 et 5.

Le gravier utilisé pour l'empierrement de la route sera acheté par l'entremise de fournisseurs tiers et proviendra des carrières d'emprunt et des carrières de gravier ?? pour le projet. Les carrières d'emprunt et de gravier fourniront les matériaux pour le remblayage, le sable, le gravier et la roche concassée (figures 6 et 7). D'autres carrières d'emprunt et de gravier pourront être suggérées au cours de la conception détaillée du projet. Dans toute la mesure du possible, les carrières d'emprunt seraient établies dans

une distance de 100 mètres de l'emprise. Cependant, dans une situation, une carrière dans la zone de la rivière Pigeon serait située à environ 2,5 km de l'emprise. D'une manière générale, les carrières d'emprunt ne seraient pas situées à des endroits où elles risqueraient d'avoir un effet négatif sur les plans d'eau, et le gravier ne serait pas tiré des lits de cours d'eau.

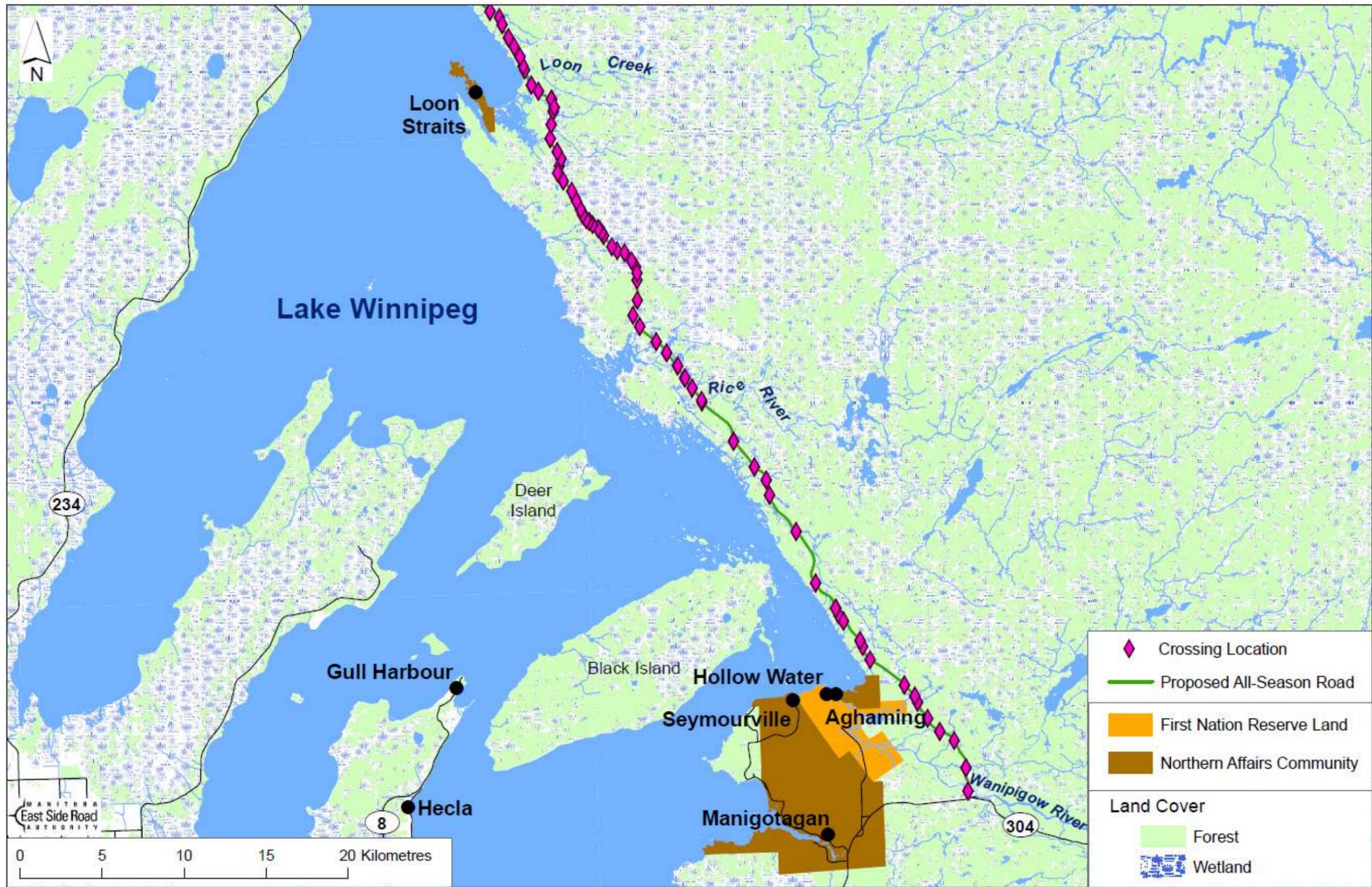


Figure 3 Franchissements Generaux : de Manigotagan aux détroits de Loon

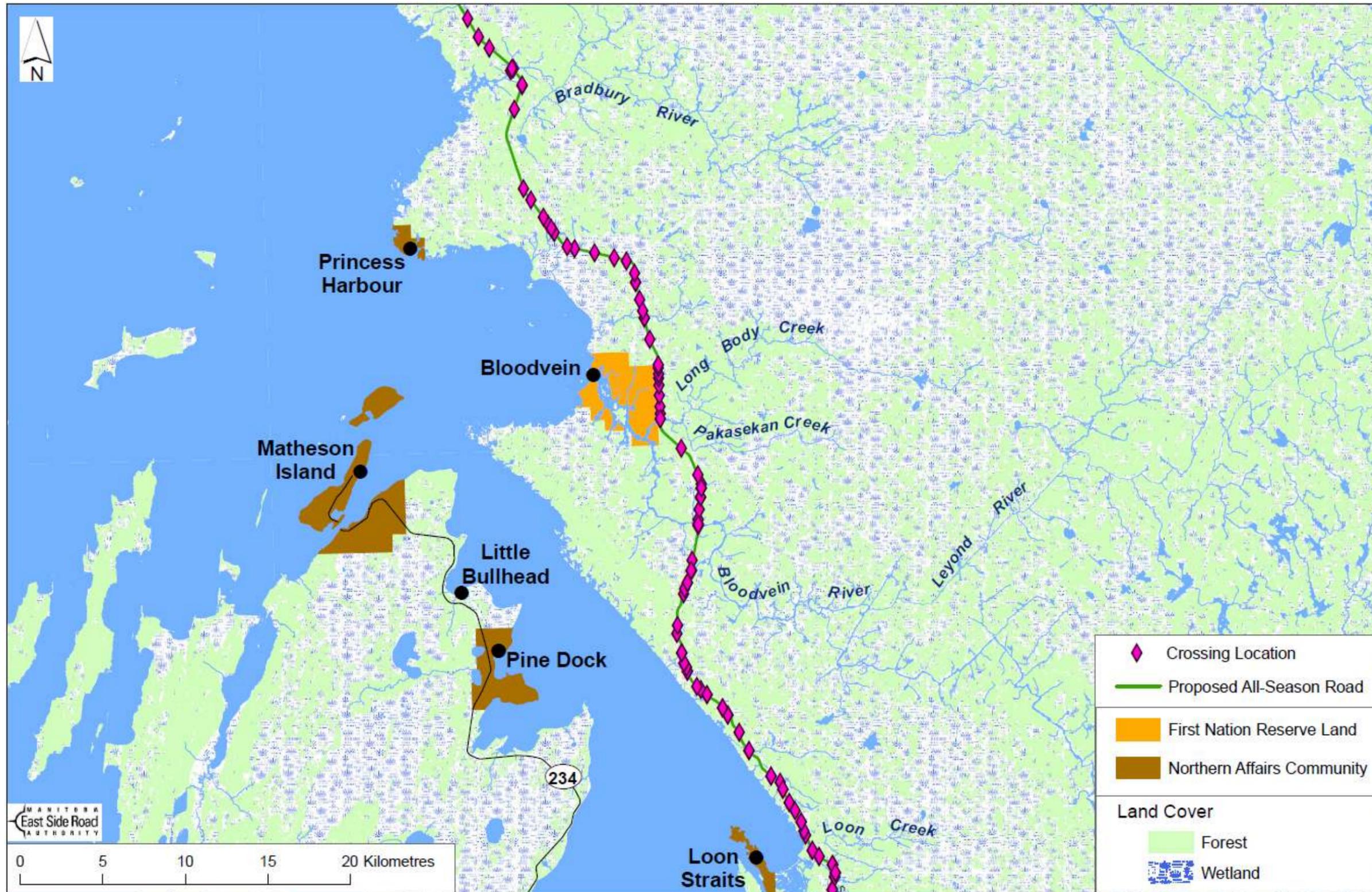


Figure 4 Franchissements GénÉraux – des détroits de Loon à la rivière Bradbury



Figure 5 Franchissements GÉNÉraux – de la rivière Bradbury à la rivière Berens

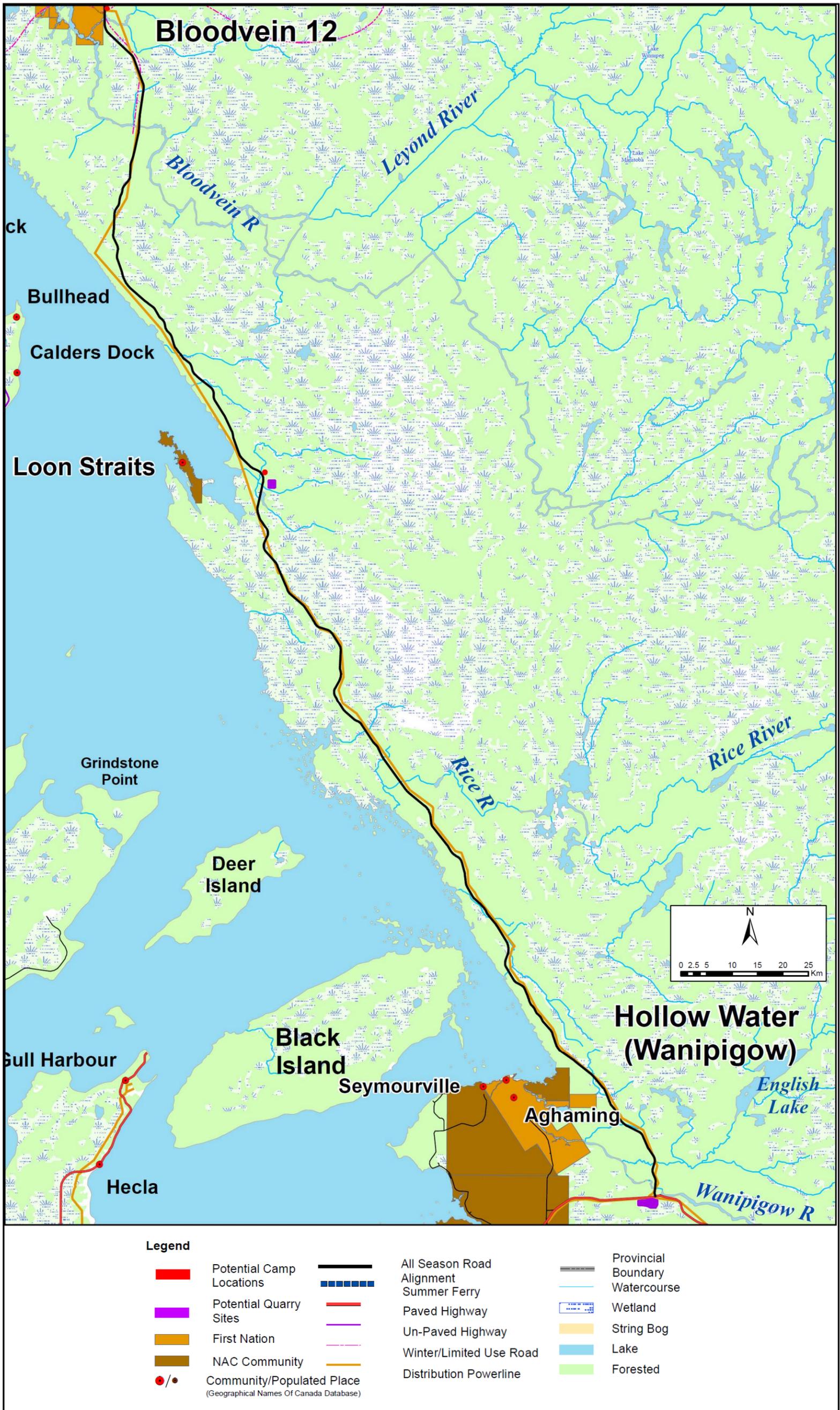


Figure 6 carrière et emplacements des campements – de la rivière Wanipigow à la rivière Bloodvein



Figure 7 Carrière et emplacement des campements – de la rivière Bloodvein à la rivière Berens

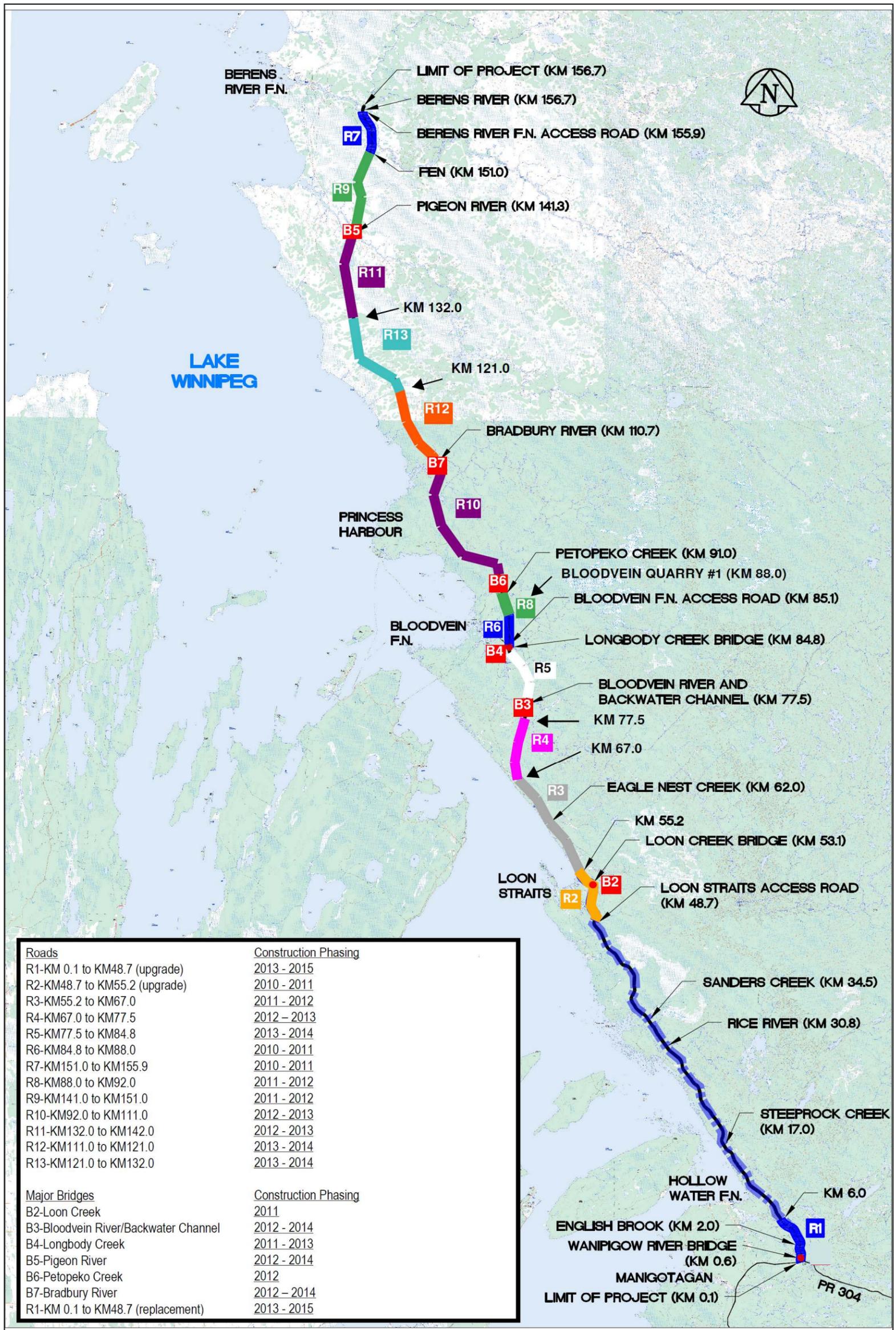


Figure 8 calendrier des travaux de préparation

Activités liées au projet

Mobilisation

Avant le début des travaux de construction, l'équipement serait transporté sur les lieux grâce à une infrastructure de soutien temporaire, y compris les routes d'accès temporaires et serait entreposé dans des aires de préparation des travaux, des carrières et des campements situés près de la route ou à proximité de profil de la route. Durant les travaux de construction, les sites de préparation seraient nettoyés de toute matière organique qui serait retirée et entreposée pour utilisation ultérieure.

Construction

Les activités de construction liées au projet tombent dans quatre grandes catégories : l'enlèvement et l'arrachage; la création des carrières de gravier et d'emprunt, la mise à niveau; la construction des ponts et l'installation des ponceaux. Les profils établis seraient sujets à modification dans certaines zones sur la base d'études de terrain détaillées nécessaires, d'enquêtes géotechniques et hydrauliques et de travaux de conception.

Nettoyage et arrachage

La largeur sur laquelle l'emprise serait nettoyée serait généralement de 60 mètres de largeur. Le nettoyage des emprises dans le cas de la construction de routes dans le bouclier canadien comporte généralement le nettoyage et l'arrachage des arbres et des matières organiques. Dans les zones où il est possible de récupérer du bois d'œuvre, les scies à chaîne mécanique et tout outil de coupe mécanique seraient utilisés. Dans les zones où il est nécessaire de réutiliser les arbres, l'équipement de débroussaillage mécanique (p. ex. débroussailleuses-déchiqueteuses) serait utilisé, des tracteurs sur pneumatique, des excavatrices et des camions seraient utilisés pour enlever les morts-terrains.

Exploitation des carrières et carrières d'emprunt

Le nettoyage des carrières d'emprunt se fera immédiatement avant l'ouverture des carrières. Les broussailles et les arbres enlevés seraient laissés au sol, brûlés ou retirés du site. L'acquisition des matériaux de construction pour la mise à niveau de la route comprendrait le dynamitage et le concassage du granite en quantités suffisantes pour optimiser l'équilibre creusage/remblayage tout en réduisant au minimum son transport. L'équipement le plus souvent utilisé dans l'exploitation des carrières comprend les concasseurs, les pelles et les camions à large benne.

Le promoteur a estimé que près de 8,5 millions de mètres cubes de roches concassées seront nécessaires pour la construction de la structure routière, et que plus d'un million de mètres cubes de roches concassées, de roches abattues seront nécessaires pour le remblayage. Dans les zones où le sol de plateforme ne répond pas aux spécifications, il est estimé que près de 2,7 millions de mètres cubes de roches et de composites devront être excavés.

Mise à niveau

De grosses excavatrices seront utilisées pour construire la plateforme routière. Des chargeurs sur roues (pelles à benne traînante) seront utilisés pour creuser et extraire les matériaux dans certaines zones difficiles d'accès. La plateforme serait ensuite conduite en utilisant de la roche dynamitée transportée par de gros camions et mise en place au moyen de tracteurs sur pneumatiques. Les matériaux utilisés pour finir la route seraient de la roche concassée, et de l'agrégat à gradient tirée des carrières situées le long du profil. Ces matériaux seraient enlevés, transportés, placés, profilés et compactés au moyen de divers types de chargeur, de camions, de niveleuses, de tracteurs sur pneumatiques et de compacteuses.

Construction des ponts et installation des ponceaux

Les activités de construction des franchissements des cours d'eau varieraient selon le type de structure, l'accès à ce site et les conditions des fondations.

Les ponceaux seraient installés de manière à permettre le drainage transversal là où la route passerait au-dessus de terres basses et de cours d'eau intermittent. Ils seraient également installés à tous les croisements de cours d'eau où des ponts ne seraient pas nécessaires. Leur conception et installation satisferaient aux lignes directrices de Pêches et Océans Canada (POC) pour le maintien de la vitesse du débit des cours d'eau grâce aux ponceaux.

Dix ponts à portée libre et trois ponts à travées multiples à piles submergées seraient installés. Les ponts à portée libre seraient conçus et installés de manière à satisfaire à l'énoncé opérationnel du MPO pour les ponts à portée libre. Les activités liées à l'installation de ponts à travées multiples comprendraient : la sous-structure des fondations et l'installation de la superstructure. Tous les ponts permettraient une circulation dans les deux sens et satisferaient aux exigences de la loi de Transports Canada sur la protection des eaux navigables.

Les autres activités comprendraient le contrôle de l'érosion et des sédiments, l'installation de batardeaux en enrochement, l'installation de terrés, la végétalisation et la surveillance.

Démobilisation

Un plan de désaffectation détaillé lié aux activités de construction temporaire serait élaboré durant la conception détaillée du projet. Toutes les installations et les heures de travail qui ne seraient pas retenues pour de futures activités d'entretien seraient désaffectées et remises en état, lorsqu'il y a lieu. Cela se ferait progressivement à divers stade de la construction lorsque les aires (p. ex. aires de préparation des travaux, carrières d'emprunt, routes d'accès) deviennent disponibles et à la fin des activités de construction routière.

Les zones perturbées seraient contournées et rétablies afin de favoriser une végétalisation rapide et un retour aux conditions préalables aux travaux de construction. Une attention particulière serait portée aux zones présentant un risque élevé d'érosion. De grandes parcelles de terrain telles que les aires de préparation des travaux, les carrières d'emprunt et les principaux campements seront revégétalisés et maintenus jusqu'au rétablissement de la croissance des végétaux.

Activités d'exploitation et d'entretien

Les activités d'exploitation et d'entretien comprennent : l'utilisation et la supervision des routes, la mise à niveau régulière, le dynamitage, le concassage, l'exploitation des carrières et l'excavation de matériaux granulaires pour réparer et entretenir la route, l'enlèvement de la neige et le contrôle des glaces, l'entretien des ponts, des ponceaux et de la route.

Activités de modification

Aucune modification n'est prévue au projet, cependant certaines modifications seraient requises en cas de bris des digues de castors, d'inondations des routes, d'accidents et de glissements de terrains. Dans ces scénarios, la conception de la route, le profil ou le type ou la taille du franchissement peuvent être modifiés en réponse aux situations imprévues. Les activités de construction de la route et de remplacement des franchissements seraient mises en œuvre tel qu'il est décrit ci-dessus.

Activités de désaffectation

Le projet devait être exploité pendant au moins les 50 à 100 prochaines années et peut se poursuivre indéfiniment. Bien que la désaffectation du projet dans sa totalité ne soit pas requise dans un avenir proche, la désaffectation des installations de construction et des équipements secondaires temporaires tels que les carrières d'emprunt et les routes d'accès se ferait progressivement à mesure que les activités de construction sont achevées le long de l'emprise. Les sites de construction désaffectés seraient reprofilés et remis en état pour permettre le rétablissement d'une végétation.

Gestion et enlèvement des déchets

Un nombre important de travailleurs proviendront des collectivités locales. L'utilisation d'un effectif local devrait réduire les besoins de campements temporaires.

Les déchets seraient collectés et stockés temporairement dans des réservoirs situés dans chacun des campements temporaires. Les matériaux recyclables seraient séparés et entreposés dans des endroits désignés et enlevés de chacune des aires de campement lorsque les conditions le permettaient. Les boues rejetées des petits campements temporaires seraient enlevées conformément à la réglementation provinciale.

Les matières dangereuses utilisées durant la construction comprennent principalement le carburant et les lubrifiants utilisés par les véhicules de construction, les génératrices portatives et tout autre équipement portatif (p.ex. les pompes). Les huiles usées et les lubrifiants des véhicules et équipements seraient collectés et stockés jusqu'à ce qu'ils soient envoyés pour recyclage ou élimination par une entreprise de services de déchets. Tous les sols contaminés par des déversements durant les travaux de construction seraient enlevés et évacués selon les réglementations provinciales.

Annexe 2 – Portée de l'évaluation

Portée des éléments

Le tableau ci-dessous indique les composantes de l'environnement dans la zone visée par l'étude du projet qui sont considérées comme possédant une grande valeur. Cette liste a été élaborée au commencement de l'étude approfondie afin de permettre une analyse des effets environnementaux du projet et de faciliter la détermination de la portée des facteurs à être pris en compte dans l'évaluation.

Tableau 8A2-1 : Composantes valorisées de l'écosystème

CEV	Justification
<ul style="list-style-type: none"> Qualité de l'air (qualité de l'air ambiant, espaces à effet de serre et bruit) 	<ul style="list-style-type: none"> Indicateur de santé environnementale Soutien à la santé humaine Soutien aux collectivités biologiques Effets sur le climat
<ul style="list-style-type: none"> Terrain et sols 	<ul style="list-style-type: none"> Environnement sensible Soutien aux écosystèmes terrestres Soutien aux systèmes de drainage
<ul style="list-style-type: none"> Eaux souterraines (qualité et quantité) 	<ul style="list-style-type: none"> Environnement sensible Indicateur de santé environnementale
<ul style="list-style-type: none"> Eaux de surface (qualité et quantité) 	<ul style="list-style-type: none"> Environnement sensible Indicateur de santé environnementale Soutien à l'écologie aquatique Soutien aux activités traditionnelles autochtones
<ul style="list-style-type: none"> Végétation forestière et communautés végétales Plantes médicinales et baies utilisées par les collectivités 	<ul style="list-style-type: none"> Indicateur de santé environnementale Effets sur l'habitat pour les espèces résidentes et les espèces à risque Zone de diversité biologique notable Importance culturelle Soutien aux activités autochtones traditionnelles Intérêt socioéconomique Intérêt éducatif
<ul style="list-style-type: none"> Terres humides 	<ul style="list-style-type: none"> Environnement sensible Indicateur de santé environnementale Zone de diversité biologique notable Soutien à la faune
<ul style="list-style-type: none"> Poisson et habitat du poisson 	<ul style="list-style-type: none"> Importance culturelle Importance économique Espèces notables Soutien aux activités autochtones traditionnelles
<ul style="list-style-type: none"> Faune et habitat faunique 	
<ul style="list-style-type: none"> - Orignal - Animaux à fourrure 	<ul style="list-style-type: none"> Espèces notables Importance économique Utilisation par les Autochtones
<ul style="list-style-type: none"> - Amphibiens et reptiles - Oiseaux migrateurs 	<ul style="list-style-type: none"> Espèces ou groupes d'espèces notables Intérêt scientifique
<ul style="list-style-type: none"> Espèces en péril 	
<ul style="list-style-type: none"> - Caribou des bois - Carcajou 	<ul style="list-style-type: none"> Espèces protégées – populations en péril Intérêt scientifique
<ul style="list-style-type: none"> - Espèces aquatiques – Esturgeon jaune, cisco à 	<ul style="list-style-type: none"> Espèces protégées – populations en péril

- mâchoires égales, buffalo à grande bouc - Rhe, omisco, moule Feuille d'érable	<ul style="list-style-type: none"> • Intérêt scientifique
- Espèces d'oiseaux – Moucherolle à côtés olive, Paruline du Canada, martinet ramoneur, quiscale rouilleux, fiacre en maraude	<ul style="list-style-type: none"> • Espèces protégées – populations en péril • Intérêt scientifique
<ul style="list-style-type: none"> • Environnement culturel 	
- Sites et caractéristiques paysagers d'importance patrimoniale – i.e. rivière Blodvein	<ul style="list-style-type: none"> • Importance culturelle • Importance provinciale • Soutien aux activités autochtones traditionnelles
- Sites archéologiques	<ul style="list-style-type: none"> • Sites protégés provinciaux • Importance culturelle
- Navigabilité des cours d'eau	<ul style="list-style-type: none"> • Important corridor • Importance culturelle • Intérêt socioéconomique

Annexe 3 – Autres moyens de réaliser le projet

Aux fins de l'alinéa 16(1)e) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi), les solutions de rechange au projet sont des moyens fonctionnellement différents de répondre à la nécessité du projet et de mettre en œuvre les raisons d'être du projet.

Trois moyens de réaliser le projet ont été pris en considération durant l'évaluation, y compris :

- le « statu quo » – maintenir le système de transport existant afin de fournir un accès aux collectivités de la rive est du lac Winnipeg, c.-à-d. les routes hivernales et les systèmes de traversier saisonnier;
- fournir d'autres moyens de transport (p. ex., bateau, transport aérien ou par chemin de fer);
- aménager une route toutes saisons afin de fournir un accès toute l'année aux collectivités de la rive est du lac Winnipeg.

Selon le promoteur, seul l'aménagement d'une route toutes saisons pourrait satisfaire entièrement aux buts et aux fins du projet, qui est de fournir un service de transport amélioré, plus sûr et plus fiable entre les collectivités de la rive est du lac Winnipeg.

Le maintien du système de transport actuel n'est pas une option privilégiée. Le réseau de transport actuel est composé d'un système de petits aéroports, de routes hivernales impraticables, et de systèmes de traversier saisonnier. Il y a de longues périodes au cours desquelles les collectivités vivant dans la zone visée par le projet n'ont aucune surface de transport disponible et dépendent de l'avion pour se déplacer. L'option du statu quo entraîne des coûts de transport élevés pour les individus, les collectivités et les gouvernements. Seules les collectivités de Hollow Water, de Manigotagan et d'Aghaming, ont actuellement un accès direct à une route toutes saisons (RPS 304). Une partie importante des habitants de la rive est du lac Winnipeg devrait subir les effets de liens de transport peu fiables vers le sud.

D'autres moyens de transport tels que l'aéroglesseur, l'aérostat et le train ont périodiquement été proposés comme solutions pour améliorer le système de transport actuel. Ces moyens de transport ne sont pas considérés comme des options viables étant donné le caractère imprévisible de la température, les contraintes liées aux travaux de construction, et les demandes de déplacement de passagers dans cette région.

Les solutions de rechange au projet ont fait l'objet d'un certain nombre d'études et de consultations publiques, à commencer par l'initiative de planification de Wabanong Nakaygum Okimawin, au cours de laquelle les collectivités locales, les Premières nations, l'industrie et les organisations environnementales ont élaboré une vision pour l'utilisation des terres et des ressources dans la zone visée par le projet qui respecte la valeur de la forêt boréale et les besoins des collectivités locales. Le choix du projet en tant que solution de rechange privilégiée est le résultat de plusieurs années de délibérations.

L'Agence considère que l'analyse de la solution de recharge privilégiée est suffisante pour répondre aux exigences de l'analyse de la « nécessité », de la « raison d'être » et des « solutions de recharge » pour cette étude approfondie.

Autres moyens de réaliser le projet

Conformément à l'alinéa 16(2)*b* de la Loi, le processus d'étude approfondie doit prévoir la prise en considération de solutions de recharge réalisables sur les plans technique et économique, et de leurs effets environnementaux.

Un certain nombre d'autres tracés ont été examinés afin de déterminer le tracé recommandé (figures 6, 7 et 8). Un examen distinct des options de tracé a été effectué pour le tronçon du projet s'étendant de la RPS 304 à la rivière Bloodvein (mise à niveau et prolongement du chemin Rice River), et le tronçon entre Bloodvein River et Berens River. Le promoteur a indiqué que toutes les options de tracé ont été considérées comme techniquement et économiquement réalisables.

Au niveau régional, les effets environnementaux prévus associés à chacun de ces tracés seraient semblables aux effets de la solution de recharge privilégiée compte tenu de la proximité des tracés et de l'uniformité du milieu récepteur. Le promoteur a évalué chacun des tracés techniquement et économiquement réalisables à l'aide des critères suivants avant de déterminer le tracé privilégié :

- *aspect technique* (distance de voyage, conditions du terrain, disponibilité et construction de la carrière d'emprunt, contraintes/limites);
- *environnement naturel* (fragmentation de l'habitat, effets sur les caractéristiques environnementalement sensibles, effets sur les espèces en péril et effets sur les habitats aquatiques);
- *contexte social/culturel* (effets potentiels sur les utilisations traditionnelles des terres, sur les ressources culturellement sensibles, la santé et la sécurité humaines, et les avantages des infrastructures collectives);
- *coûts en capital et coûts d'entretien annuels*.

Un résumé de l'analyse de chaque solution de recharge est fourni ci-dessous.

Tronçon Manigotagan à Bloodvein

Tronçon sud : Quatre solutions (A à D) ont été examinées par le promoteur

- **Tracé A** (16,4 km) – Mise à niveau du chemin Rice River existant et remplacement des ponts au-dessus de la rivière Wanipigow et du ruisseau English.
- **Tracé B** (14,6 km) – Nouvelle route se connectant à la RPS 304 au sud de la PN Hollow Water en passant par Seymourville, la PN Hollow Water, et Aghaming avant de se connecter au chemin Rice River. Cette option comprendrait un nouveau pont au-dessus de la rivière Wanipigow à proximité de l'endroit où la rivière se jette dans le lac Winnipeg.

- **Tracé C** (12,1 km) – Nouvelle route se connectant à la RPS 304 juste au sud de la PN Hollow Water et passant par Seymourville, et la PN Hollow Water avant de se connecter au chemin Rice River au nord du ruisseau English. Il s’agit d’une combinaison des mises à niveau de la nouvelle route et du chemin Rice River et d’un nouveau pont au-dessus de la rivière Wanipigow à un nouvel emplacement.
- **Tracé D** (11,7 km) – Nouvelle route se connectant à la RPS 304 juste au sud de la PN Hollow Water et passant par Seymourville, et la PN Hollow Water avant de se connecter au chemin Rice River au nord du ruisseau English. Il s’agirait d’une combinaison des mises à niveau de la nouvelle route et du chemin Rice River et d’un nouveau pont au-dessus de la rivière Wanipigow à un nouvel emplacement.

Le tracé A a été l’option privilégiée pour le tronçon sud entre Manigotagan et Bloodvein. Il réduit les effets sur les cours d’eau et sur l’habitat terrestre auparavant intact. Le profil privilégié prend également en considération les préoccupations pour la santé et la sécurité en réduisant la grande circulation de camions à travers les collectivités, et la production de poussière et de bruit engendrée.

Tronçon du milieu – Le chemin existant a été examiné et il a été déterminé qu’il était situé sur un terrain convenable et approprié pour la mise à niveau de la route toutes saisons. Par conséquent, le profil existant était la seule option de tracé jugée techniquement réalisable pour ce tronçon du projet. Cette option comprend une légère déviation et la reconstruction d’environ 55 km du chemin Rice River existant et le remplacement de ponceaux et de ponts existants. Des déviations majeures auraient augmenté le coût global du projet et entraîné des effets environnementaux additionnels liés au nettoyage de zones auparavant intactes.

Tronçon nord – Trois solutions de rechange (A à C) ont été examinées par le promoteur. Une autre option de tracé a été incluse dans l’analyse à la suite de la première série de réunions ouvertes à tous organisées par le promoteur.

- **Tracé A** (12 km) – Nouvelle route et quatre nouveaux franchissements de cours d’eau y compris deux ponts à ouverture au-dessus de la rivière Bloodvein. Ce tracé traverse les terres de la réserve des PN Bloodvein.
- **Tracé B** (10,5 à 11 km) – Nouvelle route et un total de cinq nouveaux franchissements de cours d’eau y compris de nouveaux ponts au-dessus de la rivière Bloodvein et du ruisseau Long Body.
- **Tracé C** (14 km à 16,1 km) – Nouvelle route et cinq nouveaux franchissements de cours d’eau y compris de nouveaux ponts au-dessus de la rivière Bloodvein et du ruisseau Long Body.
- « **Autre tracé** » (10 km) – Nouvelle route qui suit une ligne existante et longe la limite de la réserve existante à l’est. Deux cours d’eau seraient traversés : la rivière Bloodvein et le ruisseau Longbody. Ce tracé a été examiné par le promoteur à la demande de la PN Bloodvein.

Cet « autre tracé » a été l’option privilégiée pour le segment nord. Cette route suit la route hivernale existante et des parties de l’emprise de la ligne de transport hydroélectrique de Manitoba Hydro, qui réduit la nécessité de nettoyer les forêts intactes. Il s’agirait de

l'option privilégiée par la Première nation Bloodvein, comme l'ont confirmé le Chef et le Conseil dans une résolution du conseil de bande le 27 octobre 2009. Elle permettrait de réduire au minimum les effets sur les zones culturelles et récréatives utilisées par la Première nation Bloodvein.

Tronçon de Bloodvein à Berens River

Trois autres tracés ont été examinés par le promoteur pour le tronçon de la route entre Bloodvein et Berens River. Une autre route a été incluse dans l'analyse à la suite de la première série de réunions ouvertes à tous organisées par le promoteur.

- **Tracé du littoral** (75,4 km) – Ce tracé suivrait généralement le chemin hivernal et le profil existant le long du littoral du lac Winnipeg. Ce tracé est caractérisé par des zones étendues de fondrières de mousse et de marais, des zones de matériaux d'emprunt limitées, et des franchissements de cours d'eau relativement larges qui nécessitent des travées de pont larges.
- **Tracé à l'intérieur du rivage** (71,1 km) – Cette route suivrait généralement la route hivernale et le profil actuel, mais bifurquerait à l'intérieur à Bradbury River. Ce tracé est caractérisé par de la tourbe mince, des affleurements de roches abondants, des matériaux d'emprunt faciles à se procurer, et des franchissements de cours d'eau plus étroits aux rivières principales.
- **Tracé du centre** (73,8 km) - Ce tracé suivrait un nouveau profil à l'intérieur des terres des autres options routières et serait situé à l'est du profil du tracé à l'intérieur des terres. Ce tracé est caractérisé par une tourbe mince, des affleurements de roches abondants, des matériaux d'emprunt faciles à se procurer, ainsi que des franchissements de cours d'eau étroits sur les rivières principales.
- **Tracé du littoral révisé** (75,6 km) – Après avoir pris connaissance des observations des membres de la Première nation Berens River, le promoteur a apporté des modifications au profil du tracé initial le long du littoral. Le tracé contournerait les terres des Premières nations Pigeon River et Berens River, bénéficierait de meilleures conditions de terrain et de zones nettoyées le long de la route hivernale existante et offrirait une plus grande marge de recul par rapport au littoral du lac Winnipeg.

Le tracé du littoral révisé a été l'option privilégiée. Environ 65 % du tracé du littoral révisé suivrait l'emprise de la route actuelle, tandis que les autres options utiliseraient moins de 10 % de l'emprise de la route hivernale. La décision de suivre le profil de la route hivernale existante réduirait les besoins de nettoyage, ce qui diminuerait l'accès à l'habitat intact et la fragmentation de celui-ci ainsi que les effets connexes sur la faune et sur l'habitat. Cette option a été sélectionnée avec la contribution des PN de Bloodvein et de Berens River. Conservation Manitoba et la Direction générale de la protection des écosystèmes appuient également ce profil routier.

L'Agence est convaincue que le Promoteur a identifié les solutions de rechange techniquement et économiquement réalisables pour exécuter le projet et qu'il a pris en considération leurs effets environnementaux et leur acceptabilité dans l'identification de la solution de remplacement privilégiée.

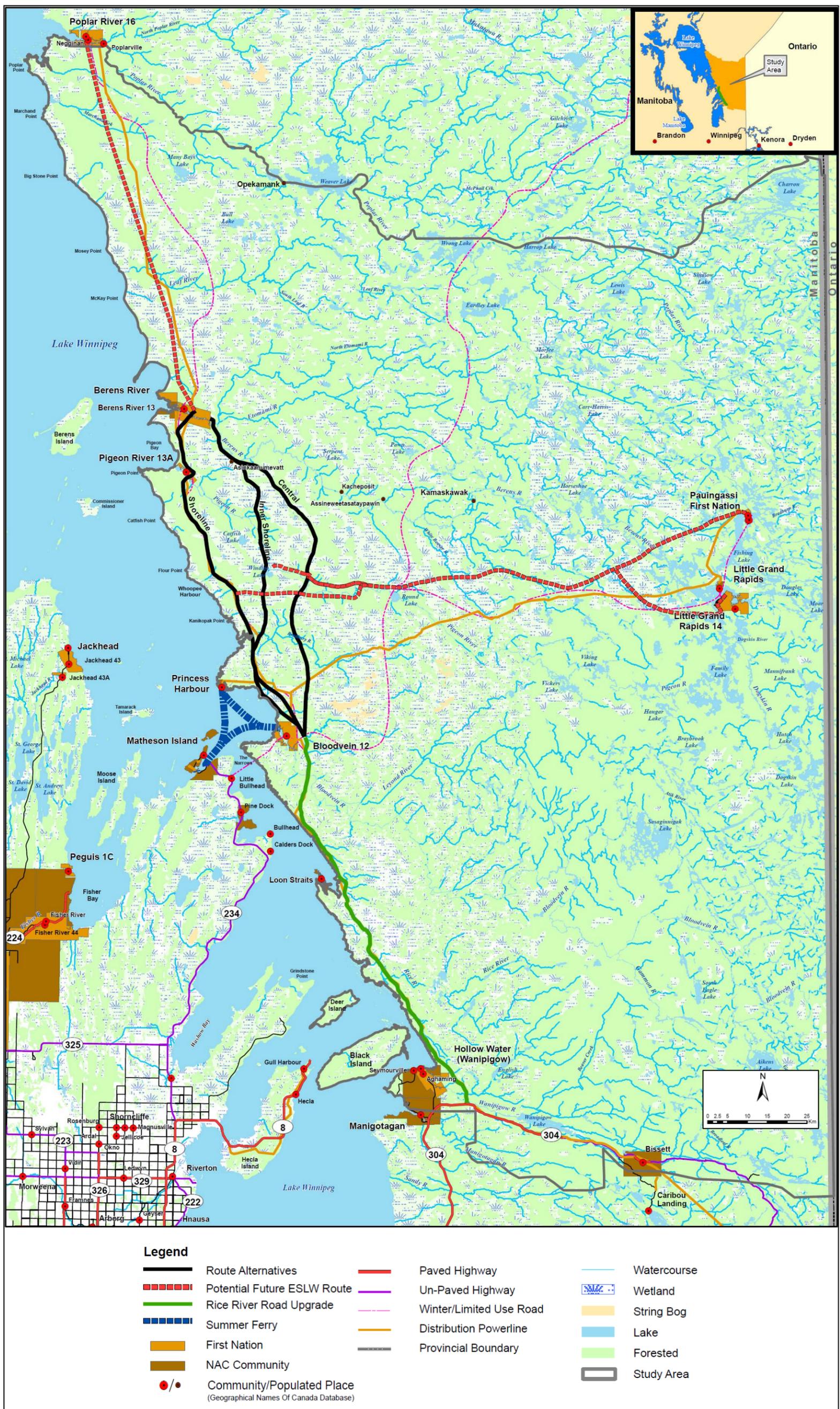


Figure 9 Autres tracés possibles

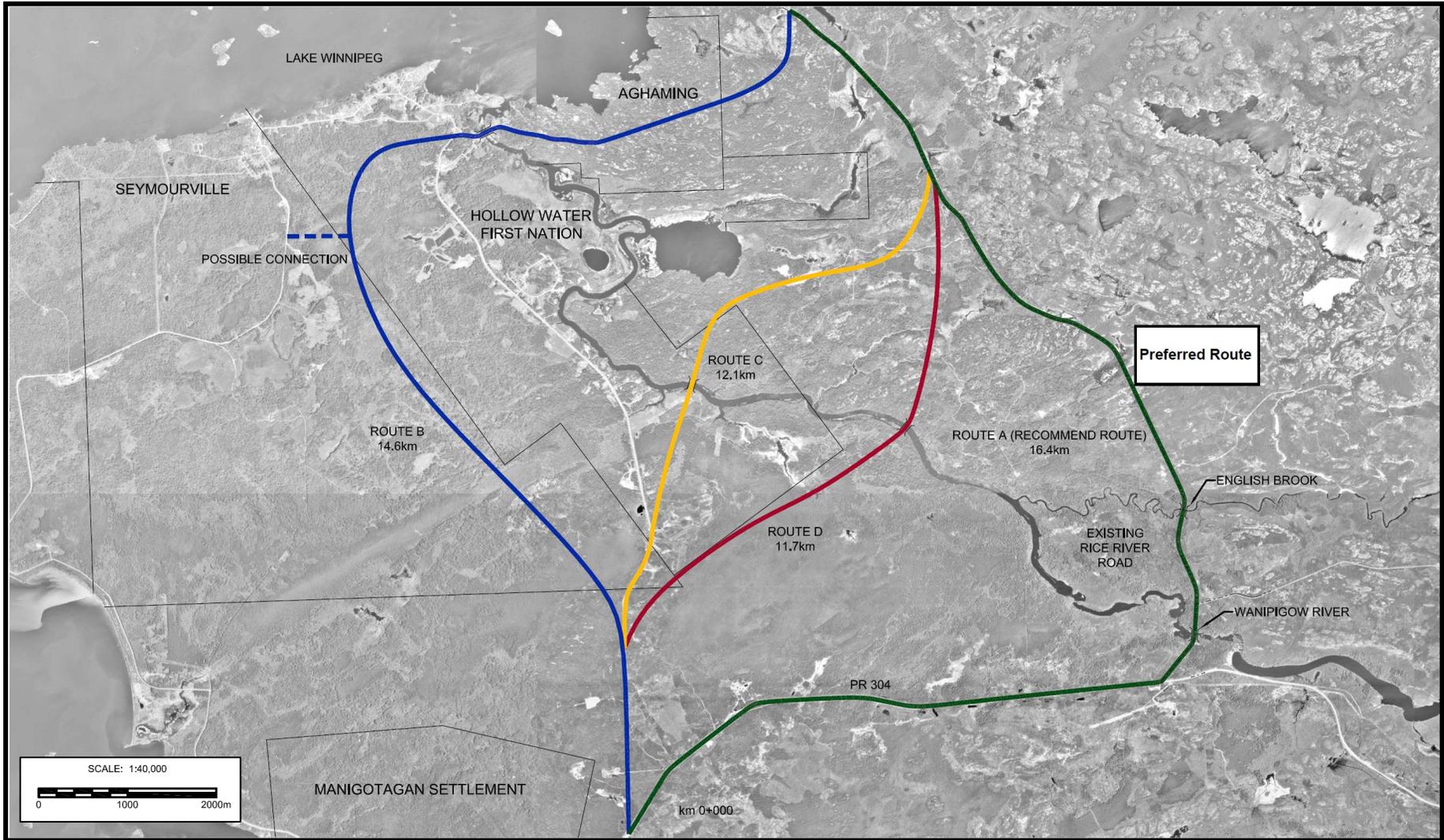


Figure 10 Tracés possibles au sud

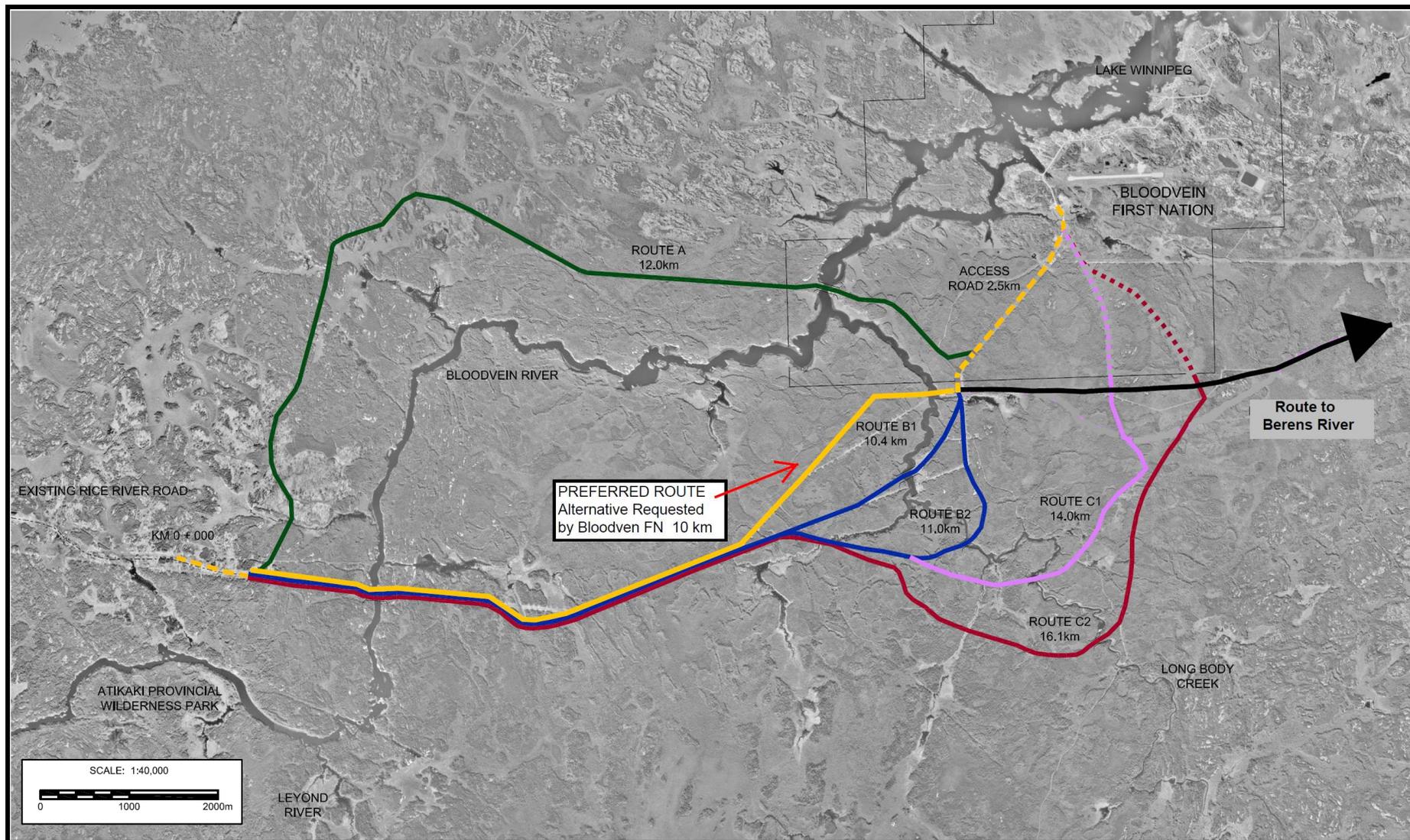


Figure 11 Tracés possibles au nord

Annexe 4 – Consultation

Des consultations avec les gens et les collectivités qui pourraient être touchés par le Projet ont lieu depuis que le concept de tracé toutes saisons a été présenté pour la première fois, en 1999. Cette section présente un résumé des exercices de consultation sur le Projet réalisées entre mars 2009 et mars 2011 pour faire participer le public et les Autochtones à la planification et à l'évaluation des effets environnementaux potentiels du projet de route.

Participation du public pendant l'évaluation environnementale

Les renseignements sur le projet ont été rendus public dans le site Web de Conservation Manitoba. Des copies des rapports et des documents diffusés dans ce site Web ont également été distribuées dans certains sites de la zone d'étude du projet, y compris dans des offices de bandes des Premières nations et des bureaux de conseils communautaires, ainsi que dans des endroits où on trouve des registres provinciaux. Des annonces ont été publiées dans des journaux à différentes étapes du processus pour encourager le public à examiner et à commenter les présentations relatives à l'EE.

Tous les commentaires reçus du public pendant l'EE conjointe fédérale-provinciale peuvent être consultés dans le résumé des commentaires de Conservation Manitoba, à l'adresse : <http://www.gov.mb.ca/conservation/eal/archive/2010/summaries/5388.pdf>.

En plus des commentaires reçus pendant les processus de consultation du public, les commentaires de la Fédération des Métis du Manitoba (FMM) sur l'EIE ont été transmis directement au promoteur.

Les commentaires du public et les réponses du promoteur ont été pris en compte dans l'élaboration du présent rapport d'étude approfondie, dans la décision d'octroi de licence relevant de la *Loi sur l'environnement* provinciale et dans la détermination de la nécessité, pour le Promoteur, de mener des activités de suivi.

Outre les occasions de participation du public offertes dans le cadre du processus d'EE approfondie, le public a été invité à participer à l'étude approfondie. La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi) exige que le public ait trois possibilités officielles de participation – une fois au début du processus, une autre fois pendant l'étude approfondie et une dernière fois pour examiner et commenter le présent rapport.

La première de ces possibilités de participation a été offerte du 17 mai au 21 juin 2010, et consistait principalement en un examen du document préliminaire de détermination de la portée de l'étude approfondie, qui décrit la portée de l'étude approfondie fédérale et détermine les principales questions qui seront examinées par l'EE fédérale.

La seconde possibilité de consultation a été offerte du 19 juillet au 20 août 2010, lorsque l'Agence a invité le public à présenter ses observations sur le projet et l'exécution de l'étude approfondie.

Lors de la dernière période de commentaires, le public aura l'occasion d'examiner le rapport d'étude approfondie et sera encouragé à faire part de ses commentaires au ministre.

Les personnes et les groupes ayant manifesté leur intérêt envers le projet lors d'étapes précédentes du processus d'EE coopérative ont été informés directement lors des consultations. Le public pouvait également consulter document préliminaire de détermination de la portée de l'étude approfondie dans les endroits où il avait accès au registre public.

L'Agence a soutenu la participation du public à l'étude approfondie par le biais de son Programme d'aide financière aux participants (PFP). Au total, 50 000 \$ ont été versés pour soutenir la participation de la Fédération des Métis du Manitoba, de la Première nation Black River, de la Première nation Hollow Water, et de Gaile Whelan-Enns (Manitoba Wildlands).

L'Agence a également examiné les commentaires reçus tout au long de l'EE avant de préparer le présent REA.

Activités de participation du public réalisées par le promoteur

Le Promoteur mène des activités exhaustives de consultation du public depuis 2009. Le principal objectif de cet exercice était d'établir un dialogue et d'échanger de l'information sur le projet avec les parties potentiellement intéressées ou touchées, notamment les Premières nations, les Métis et les autres collectivités concernées.

Les activités de consultation propres au projet comprenaient les suivantes :

- deux rondes de rencontres avec les collectivités et de consultations publiques;
- des réunions et des discussions avec les dirigeants des collectivités, les aînés, les jeunes, les trappeurs et les associations relatives aux ressources;
- des bulletins d'information;
- un site Web du projet (www.eastsideroadauthority.mb.ca);

Consultation des Autochtones au cours du processus d'EE conjoint

La Couronne a une obligation de consultation et, le cas échéant, d'accommodement, lorsqu'elle envisage une conduite susceptible d'avoir des effets préjudiciables sur des droits ancestraux ou issus de traités, établis ou potentiels. La consultation joue un rôle important dans la saine gestion, l'élaboration de politiques rationnelles et la prise de décisions éclairées.

Les activités de consultation de la Couronne ont commencé en avril 2009; elles étaient pilotées par un comité directeur de consultation auprès des Autochtones mis sur pied par le gouvernement provincial. Quinze groupes ou communautés autochtones pouvant avoir un intérêt pour le projet ont été identifiés principalement en raison de leur proximité avec les activités du projet. Les communautés du Manitoba visées par la *Loi sur les affaires du Nord* ont également été identifiées. Bien que ces communautés aient des structures municipales-gouvernementales, c.-à-d. qu'il ne s'agit pas de gouvernements autochtones, bon nombre de leurs membres sont des Premières nations ou des Métis susceptibles de posséder des droits autochtones dans la zone d'étude du projet.

La Couronne a tenté d'éclaircir certains points et d'obtenir des commentaires sur l'EE auprès des Premières nations et des Métis. Elle a également obtenu des renseignements des groupes autochtones concernant la possibilité que le projet ait des répercussions sur leurs droits ancestraux établis ou potentiels, en utilisant divers moyens, y compris des appels téléphoniques, des courriels, des lettres et des dialogues lors de réunions. Le processus de consultation a permis de déterminer des questions sur les effets potentiels du projet. Un résumé de ces questions est présenté dans le tableau 2.

Le gouvernement du Canada a participé au processus piloté par la province jusqu'à ce qu'il prenne fin en août 2010, lorsque le Manitoba a accordé au Projet la licence numéro 2929 en vertu de la *Loi sur l'environnement*. Depuis, l'Agence a continué de communiquer avec chacun des groupes participants, ainsi qu'avec trois autres communautés : Bissett, Matheson Island et Pine Dock. Outre les possibilités d'examiner l'étude d'impact du promoteur et les documents sur l'EE de la province, les Premières nations et la Fédération des Métis du Manitoba ont eu la possibilité d'examiner le document de détermination de la portée de l'étude approfondie et le rapport provisoire d'étude approfondie du gouvernement fédéral et de faire part de leurs commentaires sur ces documents.

Lors du processus d'étude approfondie, aucune autre question concernant les effets environnementaux du projet n'a été soulevée par les groupes autochtones.

Consultation des Autochtones par le promoteur

La Couronne a tenu compte des renseignements fournis par les Autochtones au promoteur pendant les consultations afin de s'informer des répercussions négatives possibles sur des droits ancestraux établis ou potentiels, et de considérer les mesures d'atténuation ou d'accommodement qui pourraient être nécessaires pour corriger toute violation potentielle de ces droits.

Le processus de consultation utilisé par le promoteur est décrit en détail dans l'EIE.

Le promoteur indique qu'il continue de travailler avec les Premières nations et les Métis de la région. Les travaux avec les Métis ont été effectués sous la supervision de la Fédération des Métis du Manitoba et comprennent la réalisation et la prise en compte d'une étude sur l'utilisation des terres. Les renseignements qui découlent de cette étude aideront à éclairer les futures décisions de la Couronne dans la région et le plan détaillé du projet du promoteur pour la construction et l'exploitation de la route.

Suivi de la consultation

La Couronne continuera de surveiller le projet et les mesures d'atténuation requises pour s'assurer qu'elle continue de respecter ses obligations de consultation et d'accommodement liées à l'évaluation des droits ancestraux et des effets négatifs du projet sur ces droits établis ou potentiels. Si de nouveaux renseignements présentés après l'achèvement de l'étude approfondie entraînent une modification de l'évaluation de la Couronne, d'autres consultations et mesures de consultation pourraient être envisagées.

En particulier, le plan conceptuel de compensation de l'habitat du poisson proposé par le promoteur est techniquement réalisable, mais représente le scénario de la pire éventualité. Ce plan est acceptable pour le MPO dans le cadre de la phase de l'EE du projet.

Cependant, il pourrait être modifié lorsque de plus amples renseignements seront recueillis. Les groupes de Premières nations et de Métis auront la possibilité d'examiner la version définitive du plan de compensation de l'habitat du poisson au cours de la phase réglementaire du projet, avant qu'une autorisation soit accordée aux termes du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches*.

Tableau 9A4-1 Résumé des observations reçues sur la portée de l'étude approfondie

Groupe	Observations	Mesure
Fédération des Métis du Manitoba	La FMM a demandé des précisions concernant le projet évalué et le renvoi à l'EIE dans le document de détermination de la portée.	Accepté. Cette précision sera ajoutée à la page 5. Le paragraphe 1 renvoie au mandat provincial
Fédération des Métis du Manitoba	Selon la FMM, le « statu quo » est une option à examiner. Comme le projet proposé entraînera un changement irréversible aux conditions de référence, il est important de comparer les impacts du statu quo aux impacts liés à la réalisation du projet.	Le scénario du « statu quo », qui est l'équivalent des conditions de référence, sera examiné dans l'étude approfondie; toutefois, cette option ne permettrait pas de respecter éléments liés à la nécessité ou à la raison d'être du projet proposé. L'étude approfondie comprendra des détails supplémentaires sur les « autres moyens de réaliser le projet », qui comprendront une évaluation des autres options de tracé, méthodes, procédés de mise en œuvre, mesures d'atténuation, etc. Pour de plus amples renseignements, voir l'énoncé de politique opérationnelle sur les questions liées à la nécessité du projet, à la raison d'être, aux solutions de remplacement et aux autres moyens prévus dans la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> , à l'adresse http://www.ceaa.gc.ca/013/0002/addressing_f.htm
Fédération des Métis du Manitoba	Selon la FMM, il faut examiner davantage les besoins liés à l'environnement humain afin d'inclure le concept d'évaluation de l'importance des changements qu'entraînera le projet sur l'utilisation des terres et des ressources par les Autochtones.	L'extrait du document de détermination de la portée est tiré de la LCEE : « effets environnementaux » Que ce soit au Canada ou à l'étranger, les changements que la réalisation d'un projet risque de causer à l'environnement — notamment à une espèce sauvage inscrite, à son habitat essentiel ou à la résidence des individus de cette espèce, au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> — les répercussions de ces changements soit en matière sanitaire et socioéconomique, soit sur l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles par les autochtones, soit sur une construction, un emplacement ou une chose d'importance en matière historique, archéologique, paléontologique ou architecturale, ainsi que les changements susceptibles d'être apportés au projet du fait de l'environnement.
Fédération des Métis du Manitoba	La FMM a demandé des précisions sur l'évaluation des effets cumulatifs du projet avant ou après l'application de mesures d'atténuation. Elle suggère également d'élargir l'évaluation des projets futurs afin d'inclure les projets « raisonnablement prévisibles », et non seulement ceux qui seront réalisés.	La directive de l'Agence sur l'évaluation des effets cumulatifs stipule qu'il faut déterminer si l'effet du projet, combiné avec les autres effets, risque de causer un changement important, actuel ou futur, aux CVÉ après les mesures d'atténuation pour ce projet. D'autres mesures d'atténuation pourraient devoir être prises à la suite de l'évaluation des effets cumulatifs. Le terme « raisonnablement prévisible » sera ajouté dans la section 6.5 du document de détermination de la portée, conformément à la suggestion de la FMM, qui correspond également à l'énoncé de politique opérationnelle de l'Agence intitulé « Questions liées à la « nécessité du projet », aux « raisons d'être », aux « solutions de rechange » et aux « autres moyens » de réaliser un projet en vertu de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> .
Fédération des Métis du Manitoba	La FMM a demandé si l'étude approfondie pouvait identifier et évaluer de façon efficace l'importance des effets du projet sur l'utilisation des terres par les Métis, leur culture et leur économie. Une collecte de données exhaustive sera requise pour établir une bonne compréhension de l'utilisation des terres par les Métis, ainsi que de leurs activités économiques et culturelles dans la zone du projet.	L'utilisation des terres par les Autochtones, dont la définition englobe l'utilisation des terres par les Métis, est considérée comme une composante valorisée de l'écosystème dans l'étude approfondie. Cette composante est inscrite dans la catégorie Environnement humain du tableau I du document de détermination de la portée. Le promoteur et la FMM participent ensemble à une étude sur l'utilisation traditionnelle des terres qui pourra être utilisée pour éclairer l'évaluation environnementale et les décisions réglementaires subséquentes.
Fédération des Métis du Manitoba	Il est noté, à des fins de clarification, que le MAINC avait déjà demandé à l'Agence en mai 2009, de communiquer avec la FMM au sujet de sa participation au projet.	La lettre du MAINC était adressée à l'Agence Table A4-2 Summary of the Aboriginal Consultation and Issues Raised et suggérait que la Commission manitobaine d'aménagement du canal de dérivation et de la route située du côté est rencontre la FMM. Cette lettre a été transmise au promoteur par l'entremise de Conservation Manitoba dans le cadre du processus d'EE provincial. Le promoteur et la FMM se consultent au sujet du présent projet.

Fédération des Métis du Manitoba	Il est recommandé que l'Agence et la FMM discutent de la façon dont le processus d'évaluation environnementale pourrait répondre le mieux possible aux besoins des deux parties dans la courte période disponible avant le début prévu des travaux du projet.	Accepté – les commentaires fournis dans le document de détermination de la portée et les travaux en cours feront l'objet de discussions. Kris communiquera avec la FMM pour organiser une réunion à laquelle participeront des représentants de Pêches et Océans Canada et de Transports Canada.
Manitoba Wildlands	Manitoba Wildlands a suggéré que le document de détermination de la portée mentionne l'utilisation de mesures d'atténuation pendant la durée de vie de la route secondaire, notamment des travaux de construction, l'entretien, la désaffectation et la remise en état.	Une nouvelle puce sera ajoutée à ligne 29 de la page 8, pour inclure le terme « un plan de compensation pour l'habitat du poisson ». La méthodologie standard pour l'EE comprendra des évaluations des activités de projets et d'atténuation à chaque étape de la durée de vie du projet.
Manitoba Wildlands	MW a demandé que la méthodologie complète de l'évaluation des effets environnementaux soit décrite dans l'étude approfondie.	Le rapport d'étude approfondie comprendra une section sur la méthodologie de l'évaluation environnementale et des renvois aux documents d'orientation de l'Agence.
Manitoba Wildlands	MW a recommandé que l'ACEE prenne des mesures pour indiquer dans le document de détermination de la portée tous les éléments liés à l'EIE du promoteur.	Pour les besoins de l'étude approfondie, la portée du projet comprend la totalité du projet proposé par le promoteur. Le processus d'évaluation environnementale décrit dans le document d'établissement de la portée accordera une grande attention aux effets potentiels du projet conformément aux exigences de la LCEE.
Manitoba Wildlands	MW a demandé qui était le promoteur.	La Commission manitobaine d'aménagement du canal de dérivation et de la route située du côté est
Manitoba Wildlands	MW a recommandé que la zone du projet comprenne la route proposée, le pont, les eaux de ruissellement et les fossés ainsi qu'une distance d'un kilomètre de chaque côté de la route. L'évaluation des effets environnementaux portera sur cette zone.	Les effets sur les CVE varieront en fonction des limites spatiales et temporelles. Les limites spatiales qui seront utilisées dans l'évaluation des effets tiendront compte du calendrier des activités du projet, des écarts naturels dans chaque CVE, du temps de récupération et des effets cumulatifs.
Manitoba Wildlands	MW recommande que l'ACEE ajoute à la portée de son étude approfondie un plan régional comprenant les effets environnementaux potentiels du projet et des futurs projets proposés.	La section sur les effets cumulatifs de l'étude approfondie portera sur les effets environnementaux qui pourraient découler du projet proposé combinés à ceux d'autres projets ou activités réalisés ou qui le seront. Le promoteur est encouragé à identifier les autres projets ou activités prévus ou raisonnablement prévisibles, et ces derniers pourraient être inclus dans les plan régionaux existants.
Manitoba Wildlands	MW recommande que soit effectuée une étude et une évaluation en profondeur de la façon dont les effets environnementaux découlant du projet affecteront la santé humaine, la culture et les activités traditionnelles des membres de la communauté le long de la route proposée, et dans la zone du projet ou près de celle-ci.	Les effets environnementaux du projet sur l'utilisation traditionnelle des terres seront évalués conformément au tableau I de la section 6.3 du document de détermination de la portée.
Manitoba Wildlands	Affirme que l'évaluation effectuée par le Manitoba n'est pas suffisante (fondée sur des données vieilles de dix ans) et qu'une évaluation des effets permanents des travaux de développement doit être effectuée.	Pour les besoins de l'étude approfondie, la portée du projet comprend la totalité du projet proposé par le promoteur. Le processus d'évaluation environnementale décrit dans le document d'établissement de la portée accordera une grande attention aux effets potentiels du projet conformément aux exigences de la LCEE.
Manitoba Wildlands	Les effets cumulatifs sur les ressources renouvelables et l'économie de subsistance découlant du projet et des futurs projets proposés doivent être des éléments essentiels de la l'étude approfondie.	Pour les besoins de l'étude approfondie, la portée du projet comprend la totalité du projet proposé par le promoteur. Le processus d'évaluation environnementale décrit dans le document d'établissement de la portée accordera une grande attention aux effets potentiels du projet conformément aux exigences de la LCEE, y compris des effets environnementaux cumulatifs potentiels et les effets sur les ressources durables.
Manitoba Wildlands	Recommande que le promoteur fournisse, ou que l'ACEE recueille des renseignements et des données à jour sur le	Le Service canadien de la faune (SCF) d'Environnement Canada a examiné la section de l'EIE sur le caribou et n'a rien à redire jusqu'à maintenant. Le SCF contribuera au rapport d'étude approfondie.

	caribou et les autres espèces présentes sur la rive est du lac Winnipeg.	
Manitoba Wildlands	Recommande l'ajout de certaines espèces (pélican d'Amérique et fiacre en maraude)	<p>La fiacre en maraude est un oiseau migrateur inscrit à la liste de la LEP et sera pris en compte dans l'étude approfondie</p> <p>Il est difficile de déterminer si les pélicans seront affectés directement par la nouvelle route étant donné qu'ils n'utilisent que les cours d'eau et les milieux secs. Ils ne sont pas non plus des oiseaux migrateurs protégés en vertu de la <i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i>.</p>
Manitoba Wildlands	Recommandations concernant l'analyse des GES et les changements climatiques.	Le promoteur fournira de l'information supplémentaire sur les changements climatiques qu'il ajoutera dans l'EE conformément à la directive de l'ACEE.

Tableau 10 A4-2 : Résumé de la consultation des Autochtones et des questions soulevées

Question ou préoccupation soulevée	Groupe autochtone	Nature des droits	Effets environnementaux potentiels	Réponse du promoteur	Réponse de la Couronne provinciale	Réponse de la Couronne fédérale	État de la question
Les mesures d'atténuation ou d'accommodement dans l'ensemble de la zone d'étude du projet pourraient avoir des répercussions sur les personnes qui utilisent les ressources en vertu de leurs droits ancestraux.	Métis	Utilisation traditionnelle - chasse, pêche, piégeage, accès à des médicaments, etc.	Les répercussions sur l'environnement et les mesures d'atténuation proposées pourraient entraver la capacité de réaliser des activités traditionnelles	Le promoteur a versé des fonds pour que la Fondation métisse du Manitoba (FMM) examine l'étude d'impact et pour soutenir la réalisation d'une étude de l'utilisation traditionnelle des terres par les Métis. Au moment de la rédaction du présent rapport, l'étude de l'utilisation traditionnelle des terres était en cours.	La province s'est engagée à avoir un futur dialogue avec la FMM après que cette dernière aura participé au processus d'examen des effets environnementaux.	Effets potentiels qui doivent être évalués dans le cadre du programme fédéral de suivi. Il faudra tenir des consultations continues lorsque l'évaluation environnementale sera terminée.	En cours
Préoccupation concernant les effets potentiels sur l'esturgeon dans la rivière Bloodvein.	Premières nations et/ou Métis	Pêche	Répercussions sur l'esturgeon (pêche)	Les mesures d'atténuation qui seront prises au cours de la construction et de l'exploitation de la route réduiront les effets du projet sur le poisson, y compris sur les espèces rares et en voie de disparition, seront conçues de façon à pouvoir être prises rapidement et être efficaces.	La licence no 2929 délivrée en vertu de la <i>Loi sur l'environnement</i> du Manitoba contient plusieurs conditions visant à faire en sorte que le Projet ait peu de répercussions sur le poisson, y compris l'esturgeon.	Les sections 7 et 8 du rapport d'étude approfondie du gouvernement fédéral présentent les effets environnementaux existants ou potentiels sur le poisson et l'habitat du poisson, y compris l'esturgeon jaune. Les autorisations réglementaires accordées par Pêches et Océans Canada (MPO) et Transports Canada préciseront des conditions supplémentaires pour réduire et/ou éliminer les répercussions sur le poisson. Il faudra tenir des consultations continues lorsque l'évaluation environnementale sera terminée.	Question prioritaire pour le MPO – Phase réglementaire
Préoccupation selon laquelle l'orignal pourrait migrer à l'extérieure de l'aire du projet. Préoccupation concernant la chasse excessive.	Premières nations et/ou Métis	Chasse	Répercussions sur la faune (orignal).	Le plan de gestion environnementale (PGE) du promoteur contient des programmes de surveillance qui fourniront des renseignements à Conservation Manitoba au sujet des possibles mesures à prendre.	Conservation Manitoba connaît les effets potentiels de la route et il surveillera, conjointement avec le promoteur, les populations d'animaux sauvages à mesure que l'élaboration se poursuivra. Les restrictions provinciales en matière d'autoroutes et une réserve faunique en bordure de la route restent en place pour la région située au sud de la rivière Bloodvein. L'établissement d'un refuge en bordure de la route au nord de la rivière Bloodvein demeure une option pour les résidents. La mise en place d'un plus vaste refuge en bordure de la route est impossible sans l'appui de la collectivité. Si les résidents sont intéressés, ils doivent communiquer avec les représentants locaux de Conservation Manitoba, afin d'engager les discussions. Le Manitoba consultera les résidents locaux sur la fermeture proposée de la chasse et l'élaboration de règlements, selon les directives prévues dans la politique de consultation du Manitoba. La licence no 2929 délivrée en vertu de la <i>Loi sur l'environnement</i> du Manitoba contient plusieurs conditions qui réduiront les effets potentiels identifiés pour le Projet, y compris des modalités visant à restreindre l'accès à divers endroits. Conservation Manitoba sera chargée d'établir une zone d'interdiction de chasse de 300 m le long du profil de la route, ce qui est considéré comme une mesure clé pour réduire les effets potentiels liés à l'augmentation de la chasse à l'orignal et au caribou.	Les sections 7 et 8 du rapport d'étude approfondie du gouvernement fédéral présentent les effets environnementaux existants ou potentiels sur l'orignal et d'autres espèces sauvages. La gestion de la faune sur des terres domaniales administrées par la province est un domaine de gestion des ressources naturelles visé par l'Accord de transfert des ressources naturelles (1930) (l'ATR). Les instruments provinciaux de gestion des ressources qui sont en place dans la région et les responsables de l'application de Conservation Manitoba ont assuré les autorités responsables fédérales que la sécurité publique et la pression de chasse sur les populations d'originaux et de caribous le long du corridor seront gérées de façon à réduire les effets potentiels négatifs.	En cours - Province
Importance du contrôle des armes à feu au cours de la construction et de l'accès des résidents après la construction.	Premières nations	Chasse, territoire traditionnel, droit issu de traités	Répercussions sur le territoire traditionnel et la mise en œuvre des droits		Pour donner suite aux préoccupations en matière de sécurité publique, des mesures de contrôle des armes à feu seront prises conformément au règlement provincial sur l'ensemble du profil de la route. La licence no 2929 délivrée en vertu de la <i>Loi sur l'environnement</i> du Manitoba prévoit plusieurs conditions visant à atténuer les effets négatifs de la chasse excessive le long du corridor routier. Ces conditions comprennent notamment un accès restreint à divers endroits et une zone d'interdiction de chasse d'une largeur de 300 mètres sur toute la longueur du corridor, afin de protéger les populations d'originaux et de caribous. La licence délivrée en vertu de la <i>Loi sur l'environnement</i> du Manitoba est mise à la disposition du public sur le site Web de Conservation Manitoba.	La gestion de la faune sur des terres domaniales administrées par la province est un domaine de gestion des ressources naturelles visé par l'Accord de transfert des ressources naturelles (1930) (l'ATR). Les instruments provinciaux de gestion des ressources qui sont en place dans la région et les responsables de l'application de la loi du ministère de la Conservation du Manitoba ont assuré les autorités responsables fédérales que la sécurité publique et la pression de chasse sur les populations d'originaux et de caribous le long du corridor seront gérées de façon à réduire les effets potentiels négatifs.	Aucune autre mesure requise.

Question ou préoccupation soulevée	Groupe autochtone	Nature des droits	Effets environnementaux potentiels	Réponse du promoteur	Réponse de la Couronne provinciale	Réponse de la Couronne fédérale	État de la question
Effets des déversements de carburant sur le lac Winnipeg	Premières nations et/ou Métis	Territoire traditionnel	Répercussions sur le lac Winnipeg et la pêche	Outre les mesures d'atténuation visant à prévenir les déversements, le plan de gestion environnementale du promoteur prévoit une surveillance de la qualité de l'eau. De plus, un plan d'intervention en cas d'urgence a été élaboré afin de préciser les mesures à prendre en cas de déversement.	La licence no 2929 délivrée en vertu de la <i>Loi sur l'environnement</i> du Manitoba contient plusieurs conditions qui réduiront la probabilité qu'il y ait des déversements de carburant et qui atténueront les effets potentiels de tels déversements.	Les sections 7 et 8 du rapport d'étude approfondie du gouvernement fédéral présentent les effets environnementaux existants ou potentiels sur la qualité de l'eau, le poisson et l'habitat du poisson. Les autorisations réglementaires accordées par Pêches et Océans Canada (MPO) et Transports Canada préciseront des conditions supplémentaires pour réduire et/ou éliminer les répercussions sur le poisson.	Aucune autre mesure requise.
Préoccupation concernant la perturbation de zones traditionnellement utilisées pour la cueillette de plantes médicinales.	Premières nations et/ou Métis	Accès à des médicaments situés sur le territoire traditionnel	Répercussions sur la végétation, la cueillette de plantes médicinales, le territoire traditionnel et l'utilisation des terres	Pratiques traditionnelles de récolte et utilisation traditionnelle des ressources : Section 6.0 : Étude sur les connaissances traditionnelles (conditions de base relatives aux pratiques traditionnelles de récolte et à l'utilisation traditionnelle des ressources, et répercussions culturelles); Section 7.0 : Contexte environnemental (conditions de base de l'environnement aquatique, terrestre et socioéconomique). Section 8.0 : Évaluation des effets environnementaux (analyse des répercussions sur l'environnement aquatique, terrestre et socioéconomique).	La section 6 de l'étude d'impact (Étude sur les connaissances écologiques traditionnelles) et les répercussions sont en cours d'examen.	Les sections 7 et 8 du rapport d'étude approfondie du gouvernement fédéral présentent les effets environnementaux existants ou potentiels sur la végétation locale, y compris le dépôt de poussière.	Aucune autre mesure requise.
Utilisation des terres et développement des ressources non contrôlées entraînant la destruction de l'environnement	Premières nations	Territoire traditionnel, piégeage, pêche, chasse, droit issu de traités	Répercussions sur l'environnement, les droits de chasse, de piégeage et de pêche et la culture.		La licence no 2929 délivrée en vertu de la <i>Loi sur l'environnement</i> du Manitoba contient plusieurs conditions qui réduisent les effets potentiels définis pour le Projet, y compris des modalités visant à restreindre l'accès à divers endroits.	Les effets cumulatifs, y compris les projets raisonnablement prévisibles, ont été évalués à la section 8 du présent rapport. Les futures activités de développement peuvent être visées par les initiatives locales liées à la planification de l'utilisation des terres et les lois environnementales de la province et/ou du Canada.	Aucune autre mesure requise.
Préoccupation concernant les effets sur la gestion des terres locales et la gouvernance par la Première nation.	Premières nations	Territoire traditionnel, droit issu de traités	Répercussions sur le territoire traditionnel et l'utilisation des terres.			Les effets cumulatifs, y compris les projets raisonnablement prévisibles, ont été évalués à la section 8 du présent rapport. Les futures activités de développement peuvent être visées par les initiatives locales liées à la planification de l'utilisation des terres et les lois environnementales de la province et/ou du Canada.	Aucune autre mesure requise.
Préoccupations soulevées concernant les effets potentiels directs et indirects sur les territoires de piégeage enregistrés	Premières nations et/ou Métis	Piégeage	Répercussions sur la faune	Les travaux ont été entrepris directement avec les propriétaires de territoires de piégeage enregistrés	Conservation Manitoba connaît les effets potentiels de la route et il surveillera, conjointement avec le promoteur, les populations d'animaux sauvages à mesure que l'élaboration se poursuivra. Les restrictions provinciales en matière d'autoroutes et une réserve faunique en bordure de la route restent en place pour la région située au sud de la rivière Bloodvein. L'établissement d'un refuge en bordure de la route au nord de la rivière Bloodvein demeure une option pour les résidents. La mise en place d'un plus vaste refuge en bordure de la route est impossible sans l'appui de la collectivité. Si les résidents sont intéressés, ils doivent communiquer avec les représentants locaux de Conservation Manitoba, afin d'engager les discussions. Le Manitoba consultera les résidents locaux sur la fermeture proposée de la chasse et l'élaboration de règlements, selon les directives prévues dans la politique de consultation du Manitoba. La licence no 2929 délivrée en vertu de la <i>Loi sur l'environnement</i> du Manitoba contient plusieurs conditions qui réduiront les effets potentiels qui ont été définis pour le Projet, y compris des modalités visant à restreindre l'accès à divers endroits. Conservation Manitoba sera chargée d'établir une zone d'interdiction de chasse de 300 m le long du profil de la route, ce qui est considéré comme étant une mesure clé pour réduire les effets potentiels liés à l'augmentation de la chasse à l'orignal et au caribou.	La gestion de la faune sur des terres domaniales administrées par la province est un domaine de gestion des ressources naturelles visé par l'Accord de transfert des ressources naturelles (1930) (l'ATR). Les instruments provinciaux de gestion des ressources qui sont en place dans la région et les responsables de l'application de la loi du ministère de la Conservation du Manitoba ont assuré les autorités responsables fédérales que la sécurité publique et la pression de chasse sur les populations d'originaux et de caribous le long du corridor seront gérées de façon à réduire les effets potentiels négatifs.	En cours - Province

Annexe 5 Espèces en péril

La *Loi sur les espèces en péril* (LEP) du gouvernement fédéral vise à prévenir la disparition des espèces sauvages et à permettre leur rétablissement. Elle vise également à assurer la protection juridique des espèces sauvages au Canada et la conservation de leur biodiversité biologique. La Loi a aussi permis d'établir le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC), qui est composé d'un groupe d'experts indépendant chargés d'évaluer et d'identifier les espèces en péril. Le COSEPAC est l'organisme chargé d'évaluer la situation des espèces qui pourraient être en péril au Canada. Les évaluations du COSEPAC sont prises en compte par le gouvernement du Canada lorsque celui-ci doit déterminer les espèces à protéger en vertu de la LEP.

L'annexe I de la LEP est la liste officielle des espèces sauvages en péril au Canada. Le COSEPAC doit évaluer la situation des espèces en péril identifiées aux annexes 2 et 3 et si l'espèce est disparue, disparue du pays, en voie de disparition, menacée ou préoccupante.

La protection de l'habitat des espèces en péril est essentielle à leur conservation et à leur rétablissement. Par conséquent, il est important de déterminer la présence de ces espèces et de leur habitat avant d'entreprendre des travaux de développement. Ainsi les perturbations seront réduites au minimum.

Un aperçu des espèces en péril qui pourraient être touchées par le projet est fourni ci-dessous. Bien qu'aucune présence n'ait été confirmée, les conditions environnementales de la zone sont adéquates pour cette espèce, et il est également possible que des espèces soient présentes, même si elles sont « à l'extérieur de leur aire de répartition ».

Tableau 11A5-1 Espèces en péril dans la zone d'étude du projet

Espèce	COSEPAC	LEP
Lamproie brune	Espèce préoccupante	Non inscrite
Esturgeon jaune	En voie de disparition	Non inscrite
Cisco à mâchoires égales	Espèce menacée	Inscrite à l'annexe 2
Omisco	Espèce préoccupante	Inscrite à l'annexe 1
Buffalo à grande bouche	Espèce préoccupante	Non inscrite
Mulette feuille-d'érable	Espèce menacée	Non inscrite
Physe du lac Winnipeg	Espèce menacée	Non inscrite
Chélydre serpentine	Espèce préoccupante	Inscrite à l'annexe 1
Carcajou	Espèce préoccupante	Non inscrite
Caribou des bois, population boréale	Espèce menacée	Inscrite à l'annexe 1
Quiscale rouilleux	Espèce menacée	Inscrite à l'annexe 1
Paruline du Canada	Espèce menacée	Inscrite à l'annexe 1
Martinet ramoneur	Espèce menacée	Inscrite à l'annexe 1
Engoulevent d'Amérique	Espèce menacée	Inscrite à l'annexe 1
Moucherolle à côtés olive	Espèce menacée	Inscrite à l'annexe 1

Annexe 6 – Approche en matière d'évaluation des effets

Les prochaines sections présentent un résumé de l'évaluation des effets environnementaux réalisée aux fins de cette étude approfondie, y compris la détermination des effets environnementaux, des mesures d'atténuation et des effets résiduels négatifs du projet. Le résumé a été rédigé à partir de l'ensemble des documents sur les effets potentiels du projet, y compris le document de l'étude d'impact du promoteur, les documents techniques de référence et la licence délivrée en vertu de la *Loi sur l'environnement* du Manitoba et ses documents connexes, notamment le Plan de gestion environnementale (PGE). Le résumé présente également les principales observations du gouvernement et du public obtenues à la suite de l'EE provinciale et le déroulement de l'EE fédérale.

Objectifs

Les objectifs précis de l'évaluation des effets environnementaux étaient les suivants :

- Décrire les possibles liens et/ou interaction(s) entre les activités du projet et les composantes valorisées de l'écosystème (CVE) au cours de la construction, de l'exploitation et de l'entretien;
- Fournir suffisamment de renseignements pour comprendre la nature, la portée et l'importance des effets potentiels sur les CVE, les effets sur la santé et les conditions socioéconomiques, le patrimoine physique ou culturel, l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones et les structures, les sites ou les objets qui sont importants d'un point de vue archéologique, paléontologique ou architectural pouvant résulter de ces effets physiques et biologiques;
- Décrire les mesures d'atténuation qui peuvent être prises pour réduire ou supprimer l'importance des effets environnementaux négatifs potentiels;
- Décrire tous les effets résiduels négatifs sur les CVE prévus à la suite de l'examen des mesures d'atténuation, et évaluer l'importance de chaque effet résiduel;
- Déterminer et évaluer les effets environnementaux négatifs cumulatifs que le Projet pourrait avoir conjointement avec d'autres projets qui ont été ou seront réalisés ou d'autres activités prévues dans la zone d'étude du projet;
- Fournir une évaluation des effets environnementaux négatifs potentiels liés à d'éventuels accidents ou anomalies au cours de la construction, de l'exploitation et de l'entretien du projet;
- Fournir une évaluation de toute modification du projet qui pourrait être attribuable à l'environnement.

Approche

Détermination des effets potentiels

La détermination des effets du projet sur les CVE et de l'importance de ces effets est basée sur les renseignements fournis par le promoteur dans son étude d'impact, les renseignements obtenus dans le cadre du processus d'examen provincial, des avis reçus de la part des autorités fédérales spécialisées et des observations recueillies au cours des activités de consultation publique provinciales et fédérales.

Le promoteur a déterminé les interactions et les effets environnementaux potentiels du projet en se servant des listes de vérification, des matrices d'interaction, des diagrammes de liens, des observations des parties intéressées et de leur jugement professionnel. Les avis obtenus des spécialistes gouvernementaux et les observations recueillies auprès des Autochtones et des dirigeants des collectivités qui connaissent la zone d'étude du projet ont servi à déterminer les possibles questions liées à l'environnement et les effets environnementaux connexes. Le promoteur a également recueilli des observations auprès d'autres parties intéressées, comme l'Association des piégeurs du Manitoba et le grand public.

On a déterminé des mesures d'atténuation afin de réduire l'incidence globale des possibles effets environnementaux négatifs. Bon nombre de ces mesures ont été intégrées à la conception et à la construction du projet et aux plans opérationnels. On a également déterminé les effets environnementaux qui demeureront après la mise en œuvre des mesures d'atténuation (c.-à-d. les effets résiduels); ces effets ont été pris en considération dans le processus d'évaluation.

Évaluation des effets environnementaux négatifs importants

Pour évaluer l'importance des effets environnementaux résiduels négatifs importants du projet, il a fallu prendre en considération et évaluer les caractéristiques particulières des effets. Les caractéristiques des effets examinés sont notamment les suivantes

- **Ampleur** – Étendue ou niveau des effets par rapport aux conditions de base ou aux valeurs de référence et à d'autres paramètres de mesure applicables (p. ex. normes, lignes directrices, objectifs).
- **Portée** – Étendue géographique sur laquelle les effets sont susceptibles d'être mesurables.
- **Durée** – La période pendant laquelle les activités qui entraînent des effets environnementaux devraient durer.
- **Fréquence** – Taux de récurrence des effets (ou des conditions qui en sont la cause).
- **Permanence** – Mesure dans laquelle les effets peuvent être ou seront renversés (généralement déterminée par le temps nécessaire pour restaurer l'entité ou l'attribut environnemental).

- **Contexte écologique** : Importance de l'entité ou l'attribut environnemental pour la salubrité et la fonction de l'écosystème.

Le tableau A6-1 expose le cadre qui a été utilisé pour évaluer le degré d'importance des effets résiduels négatifs. Ce cadre englobe les critères d'évaluation ainsi que les définitions de trois degrés d'importance (faible, modéré et élevé). La détermination des degrés d'importance des effets résiduels correspond généralement aux normes et lignes directrices réglementaires fédérales et provinciales et à celles de l'industrie, dans la mesure du possible. Dans les cas où il a été impossible d'établir ces points de référence, l'évaluation a été basée sur un jugement professionnel relatif au type et à la nature de l'effet environnemental.

Tableau 12A6-1 Évaluation des effets résiduels

Critères d'évaluation	Degré d'importance de l'effet résiduel négatif sur l'environnement		
	Faible	Modéré	Élevé
Ampleur de l'effet	Les effets peuvent être perceptibles ou mesurables, mais ils ne sont pas susceptibles de dépasser un critère de base ou une valeur guide.	Les effets peuvent être perceptibles ou mesurables et représentent un changement faible par rapport aux conditions existantes. Les effets négatifs peuvent dépasser un critère de base ou une valeur guide à l'occasion ou à des endroits donnés.	Les effets sont vraisemblablement perceptibles ou mesurables et représentent des changements mesurables importants par rapport aux conditions existantes. Les effets négatifs peuvent dépasser un critère de base ou une valeur guide de façon permanente.
Portée de l'effet	Les effets sont vraisemblablement mesurables dans un espace entourant immédiatement l'emprise du projet.	Les effets sont vraisemblablement perceptibles ou mesurables dans la zone d'étude du projet.	Les effets sont vraisemblablement perceptibles ou mesurables dans la zone d'étude du projet, ou au-delà.
Durée (de l'effet)	Court terme – Les effets sont causés par des activités à court terme réalisées pendant la construction du projet uniquement (p. ex., pendant 5 ans).	Moyen terme - Les effets sont des effets continus liés aux phases de construction ou d'exploitation et d'entretien du projet.	Long terme – Les effets sont des effets continus susceptibles de perdurer au-delà des phases de construction ou d'exploitation et d'entretien du projet et qui ne sont pas facilement renversés malgré la mise en œuvre des mesures d'atténuation ou de compensation.
Fréquence (ou probabilité)	Des conditions ou des phénomènes ayant un effet sur l'environnement se produisent peu fréquemment ou sont des événements ponctuels durant une phase particulière du projet.	Des conditions ou des phénomènes ayant un effet sur l'environnement se produisent régulièrement, mais peu fréquemment durant la phase du projet où ils se produisent.	Des conditions ou des phénomènes ayant un effet sur l'environnement se produisent régulièrement et fréquemment ou sont des conditions permanentes durant la phase du projet où ils se produisent.
Permanence de l'effet	L'effet est facilement réversible dans un délai relativement court (c.-à-d. une période ≤ à la	L'effet est réversible, mais uniquement à un coût élevé, et/ou sur une longue période (c.-	Les effets propres au projet ou les effets cumulatifs ne sont pas facilement réversibles, malgré la

Critères d'évaluation	Degré d'importance de l'effet résiduel négatif sur l'environnement		
	Faible	Modéré	Élevé
	construction du projet, 5 ans).	à-d. durée de vie du projet).	mise en œuvre de mesures d'atténuation ou de compensation.
Importance écologique	Ne s'applique pas. Aucun effet négatif significatif sur l'écosystème; les effets respectent la fourchette de variation naturelle.	Les effets négatifs dépassent la fourchette de variation naturelle, mais ils touchent uniquement les espèces ou les communautés communes, ou encore les ressources peu importantes.	Les effets négatifs dépassent la fourchette de variation naturelle et touchent des espèces, des communautés ou des ressources importantes à l'échelle locale, régionale ou nationale.

D'après l'application de ce cadre, les effets peuvent être classés comme étant négligeables, mineurs, modérés ou importants, conformément aux définitions suivantes

- **Effets résiduels négatifs négligeables** : Effets environnementaux qui, une fois les mesures d'atténuation applicables prises en considération, ont un degré d'importance « faible » pour la majorité des critères d'évaluation, ou un degré d'importance « faible » ou « modéré » pour la majorité des critères ayant une importance « faible » quant à la permanence.
- **Effets résiduels négatifs mineurs** : Effets environnementaux qui, une fois les mesures d'atténuation applicables prises en considération, ont un degré d'importance « faible » ou « modéré » pour la majorité des critères d'évaluation.
- **Effets résiduels négatifs modérés** : Effets environnementaux qui, une fois les mesures d'atténuation applicables prises en considération, ont un degré d'importance « moyen » pour la majorité des critères d'évaluation ou un degré d'importance « faible » ou « modéré » pour la majorité des critères dont le degré de permanence est « élevé ».
- **Effets résiduels négatifs importants** : Effets environnementaux qui, une fois les mesures d'atténuation applicables prises en considération, ont un degré d'importance « élevé » pour ce qui est de l'ampleur, un degré d'importance « élevé » relativement à la portée et un degré d'importance « élevé » en ce qui concerne la durée.

Un résumé de l'évaluation de chaque effet résiduel du projet sur l'environnement est présenté dans le tableau 6. Ce résumé comprend les conclusions de l'Agence quant à l'importance de ces effets.

Tableau A6-2 TABLEAU DES EFFETS MINEURS

Tableau 13A6-2 Tableau des effets mineurs

Effets résiduels	CVE touchée	Degré d'importance prévu						Degré d'importance de l'effet résiduel négatif sur l'environnement	Conclusions de l'Agence quant à l'importance de l'effet résiduel négatif sur l'environnement
		Ampleur	Portée	Durée	Fréquence	Permanence	Importance écologique		
Perturbation potentielle du drainage en surface et des systèmes d'écoulement durant l'exploitation	Quantité d'eau de surface	Faible Les effets négatifs sont susceptibles d'altérer ou d'arrêter l'écoulement dans certains cours d'eau en aval	Moyenne Les effets négatifs s'étendent aux plans d'eau en aval au-delà de la zone du projet	Longue Les effets négatifs persisteront durant toute la durée de vie du projet	Moyenne Les effets négatifs du projet surviendront de façon intermittente durant l'exploitation	Moyenne Les effets négatifs sont réversibles sur une longue période une fois que les activités ayant causé ces effets ont cessé.	Moyenne Les effets négatifs sont susceptibles d'excéder l'étendue de variation naturelle et de viser uniquement les ressources importantes localement	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible de causer d'effets environnementaux importants sur la qualité des eaux de surface
Enlèvement de la forêt et des terres humides à l'intérieur de l'emprise, des routes d'accès temporaires, des carrières, des carrières d'emprunt	Végétation forestière et des terres humides	Faible Les effets négatifs représentent un changement mineur par rapport aux conditions existantes	Faible Les effets négatifs sont limités à la zone visée par l'étude du projet et affectent les espèces de plantes communes	Longue Les effets négatifs persisteront toute la durée de vie du projet	Faible Les effets négatifs surviennent une fois pendant la construction	Moyenne Les effets négatifs sont réversibles avec le temps	Élevée Les effets négatifs sont susceptibles d'excéder l'étendue de variation naturelle et de viser uniquement les ressources importantes localement	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible de causer d'effets négatifs importants sur la végétation forestière et des terres humides
Propagation des espèces végétales envahissantes	Végétation forestière et des terres humides	Moyenne Les espèces non indigènes peuvent faire concurrence à la végétation locale et, comme dans le cas de la salicaire pourpre, obstruer les cours d'eau	Moyenne Le projet peut servir de corridor pour la propagation des espèces envahissantes	Élevée Les effets négatifs persisteront toute la durée de vie du projet	Moyenne Des effets négatifs peuvent survenir de façon intermittente durant la phase de construction.	Moyenne La preuve que des espèces envahissantes se trouvent à l'extrémité sud de la zone du projet. Les effets négatifs sont difficilement réversibles	Élevée Les terres humides de la région sont un important écosystème. Les espèces envahissantes pourraient perturber l'équilibre écologique si elles délogent les espèces locales.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible de causer des effets négatifs importants sur la végétation forestière et des terres humides
Perte d'habitat du poisson à l'intérieur de l'emprise de construction	Poisson et habitat du poisson	Faible La modification, la perturbation ou la destruction de l'habitat du poisson seront compensés Au moins 1:1.	Faible La modification, la perturbation ou la destruction de l'habitat du poisson seront compensés Au moins 1:1.	Moyenne Les effets persisteront tant que les ouvrages de compensation ne seront pas en place (~3 ans).	Faible Des effets négatifs surviennent une fois durant la construction.	Élevée Les effets négatifs sont permanents mais compensés dans le cadre de la politique d'aucune perte nette du MPO	Moyenne Les effets négatifs potentiels sont susceptibles d'excéder l'étendue de variation naturelle et de viser les espèces communes.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible de causer d'effets négatifs importants sur le poisson et l'habitat du poisson

Effets résiduels	CVE touchée	Degré d'importance prévu						Degré d'importance de l'effet résiduel négatif sur l'environnement	Conclusions de l'Agence quant à l'importance de l'effet résiduel négatif sur l'environnement
		Ampleur	Portée	Durée	Fréquence	Permanence	Importance écologique		
Effets potentiels sur la population et/ou l'habitat des espèces de poisson rares et des espèces de moules	Espèces rares et menacées – aquatiques	Faible La modification, la perturbation ou la destruction de l'habitat du poisson seront compensés Au moins 1:1	Faible La modification, la perturbation ou la destruction de l'habitat du poisson seront compensés Au moins 1:1	Moyenne Les effets persisteront tant que les ouvrages de compensation ne seront pas en place (~3 ans).	Faible Des effets négatifs surviennent une fois durant la construction.	Élevée Les effets négatifs sont permanents mais compensés dans le cadre de la politique d'aucune perte nette du MPO	Élevée Les effets négatifs potentiels sont susceptibles d'excéder l'étendue de variation naturelle et de viser les espèces communes	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible de causer des effets négatifs importants sur le poisson et l'habitat du poisson
Diminution potentielle des populations de poissons causée par un accès accru aux cours d'eau (surpêche)	Poisson et habitat du poisson	Faible Les effets négatifs sont localisés aux plans d'eau individuels.	Faible Les effets négatifs sont localisés aux plans d'eau individuels	Élevée Les effets négatifs persisteront toute la durée de vie du projet.	Moyenne Les effets négatifs seront intermittents.	Moyenne Les effets négatifs sont réversibles sur la durée de vie du projet.	Moyenne Les effets négatifs potentiels sont susceptibles d'excéder l'étendue de variation naturelle et de viser les espèces communes.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible de causer d'effets négatifs importants sur le poisson et l'habitat du poisson.
Mortalité des poissons causée par le dynamitage	Poisson et habitat du poisson	Faible Les effets négatifs sont localisés aux plans d'eau individuels.	Faible Les effets négatifs sont localisés aux plans d'eau individuels.	Faible Les effets seront de courte période durant la construction (heures à jour).	Faible Les effets négatifs surviennent pendant la construction.	Élevée Les effets négatifs sont permanents et irréversibles.	Moyenne Les effets négatifs potentiels sont susceptibles d'excéder l'étendue de la variation naturelle et de viser les espèces communes.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible de causer d'effets négatifs importants sur le poisson et l'habitat du poisson.
Perte de l'habitat faunique et/ou fragmentation de l'habitat causée par la construction	Faune (animaux à fourrure, amphibiens, reptiles)	Faible Les effets négatifs représentent un changement mineur par rapport aux conditions existantes.	Faible Les effets négatifs sont limités à la zone adjacente à l'EMPRISE du projet. La perte d'habitat au sud de la rivière Rice est négligeable.	Faible Les effets négatifs seront causés par les activités uniquement durant la phase de construction.	Faible Les effets négatifs ne surviennent qu'une fois durant la construction.	Élevée La disparition de l'habitat est permanente.	Moyenne Les effets négatifs potentiels sont à l'extérieur de l'étendue de la variation naturelle et impliquent des espèces communes	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible de causer des effets négatifs importants sur l'habitat des animaux à fourrure, des amphibiens et/ou des reptiles.
Perte de l'habitat des oiseaux migrateurs causée par la construction	Faune (oiseaux migrateurs)	Faible Les effets négatifs représentent un changement mineur par rapport aux conditions existantes.	Faible Les effets négatifs sont limités à la zone adjacente à l'EMPRISE du projet. La perte d'habitat au sud de la rivière Rice est négligeable	Faible Les effets négatifs seront causés par les activités uniquement durant la phase de construction.	Faible Les effets négatifs ne surviennent qu'une fois durant la construction	Élevée La disparition de l'habitat est permanente.	Faible Aucun effet négatif sur l'écosystème puisque les changements sont dans les limites de la variation naturelle et visent les espèces communes.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible de causer d'effets importants sur les oiseaux migrateurs.

Effets résiduels	CVE touchée	Degré d'importance prévu						Degré d'importance de l'effet résiduel négatif sur l'environnement	Conclusions de l'Agence quant à l'importance de l'effet résiduel négatif sur l'environnement
		Ampleur	Portée	Durée	Fréquence	Permanence	Importance écologique		
Perte de l'habitat et/ou fragmentation de l'habitat causée par la construction	Original	Faible Les effets négatifs représentent un changement mineur par rapport aux conditions existantes.	Faible Les effets négatifs sont limités à la zone adjacente à l'EMPRISE du projet. La perte d'habitat au sud de la rivière Rice est négligeable.	Faible Les effets négatifs seront causés par les activités uniquement durant la phase de construction.	Faible Les effets négatifs ne surviennent qu'une fois durant la construction.	Élevée La disparition de l'habitat est permanente.	Élevée Les effets négatifs potentiels sont à l'extérieur de l'étendue de variation naturelle et visent des espèces importantes dans la région.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible d'avoir d'effets négatifs importants sur l'original.
Perte de l'habitat du caribou causée par la construction	Caribou des bois (Espèces en péril)	Faible Les effets négatifs représentent un changement mineur par rapport aux conditions existantes.	Faible Les effets négatifs sont limités à la zone adjacente à l'EMPRISE du projet. La perte d'habitat au sud de la rivière Rice est négligeable.	Faible Les effets négatifs seront causés par les activités uniquement durant la phase de construction.	Faible Les effets négatifs ne surviennent qu'une fois durant la construction.	Élevée La disparition de l'habitat est permanente.	Élevée Les effets négatifs potentiels sont à l'extérieur de l'étendue de variation naturelle et visent des espèces importantes dans la région.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible de causer d'effets négatifs importants sur la population de caribous.
Effets potentiels sur la population et/ou l'habitat d'espèces d'oiseaux rares ou menacés causés par les activités de construction	Oiseaux (Espèces en péril)	Faible Les effets négatifs représentent un changement mineur par rapport aux conditions existantes.	Faible Les effets négatifs sont limités à la zone adjacente à l'EMPRISE du projet. La perte d'habitat au sud de la rivière Rice est négligeable.	Faible Les effets négatifs seront causés par les activités uniquement durant la phase de construction.	Faible Les effets négatifs ne surviennent qu'une fois durant la construction.	Élevée La disparition de l'habitat est permanente.	Élevée Les effets négatifs potentiels sont à l'extérieur de l'étendue de variation naturelle et visent des espèces importantes dans la région.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible d'avoir d'effets négatifs importants sur les espèces d'oiseaux rares ou menacés.
Effets potentiels sur la population et/ou l'habitat d'espèces d'animaux à fourrure rares ou menacés causés par les activités de construction et d'entretien	Carcajou (Espèces en péril)	Faible Les effets négatifs représentent un changement mineur par rapport aux conditions existantes.	Faible Les effets négatifs sont limités à la zone adjacente à l'EMPRISE du projet. La perte d'habitat au sud de la rivière Rice est négligeable.	Faible Les effets négatifs seront causés par les activités uniquement durant la phase de construction.	Faible Les effets négatifs ne surviennent qu'une fois durant la construction.	Élevée La disparition de l'habitat est permanente.	Élevée Les effets négatifs potentiels sont à l'extérieur de l'étendue de variation naturelle et visent des espèces importantes dans la région.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible d'avoir d'effets négatifs importants sur la population et/ou l'habitat d'espèces d'animaux à fourrure rares ou menacés.
Perturbation de l'original pendant les activités opérationnelles (circulation et bruit des véhicules)	Original	Faible Les effets négatifs représentent un changement mineur par rapport aux conditions existantes.	Faible Les effets négatifs sont limités à la zone adjacente à l'EMPRISE du projet.	Élevée Les effets négatifs seraient causés par des activités survenant au cours de la durée de vie du projet.	Élevée Les effets négatifs surviendraient régulièrement pendant l'exploitation.	Moyenne Les effets négatifs sont réversibles au fil du temps.	High Les effets négatifs potentiels sont à l'extérieur de l'étendue de variation naturelle et visent des espèces importantes dans la région.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible d'avoir d'effets négatifs importants sur l'original.

Effets résiduels	CVE touchée	Degré d'importance prévu						Degré d'importance de l'effet résiduel négatif sur l'environnement	Conclusions de l'Agence quant à l'importance de l'effet résiduel négatif sur l'environnement
		Ampleur	Portée	Durée	Fréquence	Permanence	Importance écologique		
Mortalité accrue de la faune causée des collisions avec des véhicules.	Faune	Faible Les effets négatifs représentent un changement mineur par rapport aux conditions existantes.	Faible Les effets négatifs sont limités à la zone adjacente à l'EMPRISE du projet.	Élevée Les effets négatifs seraient causés par des activités survenant au cours de la durée de vie du projet.	Faible Les effets négatifs surviendraient peu fréquemment.	Élevée Les effets négatifs sont permanents et non réversibles.	Low Les effets négatifs potentiels sont à l'extérieur de l'étendue de variation naturelle et visent des espèces communes.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible d'avoir d'effets négatifs importants sur la faune (animaux à fourrure, amphibiens, reptiles, oiseaux migrateurs).
Mortalité accrue de l'orignal causée par des collisions avec des véhicules.	Orignal	Faible Les effets négatifs représentent un changement mineur par rapport aux conditions existantes.	Faible Les effets négatifs sont limités à la zone adjacente à l'EMPRISE du projet.	Élevée Les effets négatifs seraient causés par des activités survenant au cours de la durée de vie du projet.	Faible Les effets négatifs surviendraient peu fréquemment.	Élevée Les effets négatifs sont permanents et non réversibles.	Élevée Les effets négatifs potentiels sont à l'extérieur de l'étendue de variation naturelle et visent des espèces importantes dans la région.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible d'avoir d'effets négatifs importants sur l'orignal.
Mortalité accrue du caribou causée par des collisions avec des véhicules.	Caribou des bois	Faible Les effets négatifs représentent un changement mineur par rapport aux conditions existantes.	Faible Les effets négatifs sont limités à la zone adjacente à l'EMPRISE du projet.	Élevée Les effets négatifs seraient causés par des activités survenant au cours de la durée de vie du projet.	Faible Les effets négatifs surviendraient peu fréquemment.	Élevée Les effets négatifs sont permanents et non réversibles.	Élevée Les effets négatifs potentiels sont à l'extérieur de l'étendue de variation naturelle et visent des espèces importantes dans la région.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible d'avoir d'effets négatifs importants sur le caribou des bois.
Diminution des populations de faune en raison d'un meilleur accès pour les chasseurs pendant les activités	Faune	Moyenne Les effets négatifs sont susceptibles d'être mesurables par rapport aux conditions existantes.	Moyenne Les effets négatifs sont limités à la zone adjacente à l'EMPRISE du projet.	Élevée Les effets négatifs seraient causés par des activités survenant au cours de la durée de vie du projet.	Moyenne Les effets négatifs surviendront de façon intermittente durant l'exploitation (réglementation saisonnière).	Moyenne Les effets négatifs sont réversibles pendant la durée de vie du projet.	Faible Effets négatifs sur les espèces communes et les collectivités.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible d'avoir d'effets négatifs importants sur les populations de faune.
Diminution de la population d'originaux en raison d'un meilleur accès pour les chasseurs pendant les activités	Orignal	Moyenne Les effets négatifs sont susceptibles d'être mesurables par rapport aux conditions existantes.	Moyenne Les effets négatifs seraient évidents à l'intérieur de la zone d'étude du projet.	Élevée Les effets négatifs seraient causés par des activités survenant au cours de la durée de vie du projet.	Moyenne Les effets négatifs surviendront de façon intermittente durant l'exploitation (réglementation saisonnière).	Moyenne Les effets négatifs sont réversibles pendant la durée de vie du projet.	Élevée Les effets négatifs potentiels sont à l'extérieur de l'étendue de variation naturelle et visent des espèces importantes dans la région.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible d'avoir d'effets négatifs importants sur l'orignal.

Effets résiduels	CVE touchée	Degré d'importance prévu						Degré d'importance de l'effet résiduel négatif sur l'environnement	Conclusions de l'Agence quant à l'importance de l'effet résiduel négatif sur l'environnement
		Ampleur	Portée	Durée	Fréquence	Permanence	Importance écologique		
Diminution de la population de caribous en raison d'un meilleur accès pour les chasseurs pendant les activités	Caribou des bois	Moyenne Les effets négatifs sont susceptibles d'être mesurables par rapport aux conditions existantes.	Moyenne Les effets négatifs seraient évidents à l'intérieur de la zone d'étude du projet.	Élevée Les effets négatifs seraient causés par des activités survenant au cours de la durée de vie du projet.	Faible Un effet négatif pourrait survenir de façon irrégulière, le caribou étant une espèce protégée et pas appréciée de chasseurs autochtones.	Moyenne Les effets négatifs sont réversibles pendant la durée de vie du projet.	Élevée Les effets négatifs potentiels sont à l'extérieur de l'étendue de variation naturelle et visent des espèces importantes dans la région.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible d'avoir d'effets négatifs importants sur le caribou des bois.
Diminution de la population d'orignaux causée par une augmentation de la prédation par les loups (accès amélioré)	Orignal	Moyenne Les effets négatifs sont susceptibles d'être mesurables par rapport aux conditions existantes.	Faible Les effets négatifs sont limités à la zone adjacente à l'EMPRISE du projet.	Élevée Les effets négatifs seraient causés par des activités survenant au cours de la durée de vie du projet.	Élevée Un effet négatif pourrait survenir pendant la durée de vie du projet.	Moyenne Les effets négatifs sont réversibles pendant la durée de vie du projet.	Moyenne Les effets négatifs potentiels sont à l'extérieur de l'étendue de variation naturelle.	Effet négatif modéré	Le projet n'est pas susceptible d'avoir d'effets négatifs importants sur la population d'orignaux.

Évaluation des effets cumulatifs

Les effets environnementaux cumulatifs d'un projet sont décrits comme les effets cumulatifs que sa réalisation, combinée à d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement.

Approche

L'évaluation des effets cumulatifs (EEC) du présent projet est fondée sur l'énoncé de politique opérationnelle de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (Agence, 2007) et le Guide du praticien sur l'évaluation des effets cumulatifs (Agence, 1999). Le cadre en cinq étapes suivant a été mis en œuvre :

- **Détermination de la portée** – L'EEC met l'accent sur les composantes valorisées de l'écosystème et les effets environnementaux résiduels du projet lorsque ceux-ci sont combinés aux préoccupations environnementales régionales et aux effets des actions passées, présentes et futures qui ont été ou qui pourraient être menées dans la région. Les effets causés par des actions ou des projets existants ou prévus (et non des propositions hypothétiques) ainsi que le couloir de transport et les bassins hydrographiques traversés par le couloir ont été identifiés et seront examinés.
- **Analyse des effets** – Les effets environnementaux potentiels des activités passées et en cours et les effets probables des actions futures qui seront combinés, sur le plan spatial et temporel, aux effets résiduels du projet ont été identifiés et examinés au moyen des critères (faible, moyen ou élevé) décrits dans l'analyse des effets environnementaux.
- **Détermination des mesures d'atténuation** – Les mesures d'atténuation précises pour prévenir, éviter, réduire ou contrôler les effets cumulatifs négatifs ont été identifiées par le promoteur. L'efficacité des mesures proposées a été examinée ainsi que la mesure dans laquelle les effets existants sont ou pourraient être gérés par d'autres moyens (p. ex., initiatives environnementales en cours ou futures menées par d'autres ordres de gouvernement, ententes de coopération pour la gestion des ressources, travaux d'offices de conservation, information de promoteurs d'autres projets, rapports d'EE disponibles et intervenants régionaux).
- **Évaluation de l'importance des effets** – L'importance des effets résiduels cumulatifs a été déterminée à l'aide des critères suivants :
 - Les effets environnementaux cumulatifs potentiels sont-ils négatifs?
 - Les effets environnementaux cumulatifs négatifs identifiés sont-ils considérés comme importants?
 - Les effets environnementaux cumulatifs négatifs sont-ils susceptibles de se produire?
- **Suivi** – Mise en œuvre des mesures de suivi requises pour l'EEC.

Détermination de la portée

Préoccupations régionales

Les préoccupations régionales suivantes ont été identifiées par le promoteur pendant les séances de consultation publique et de collecte des connaissances traditionnelles :

- réduction de l'accès aux ressources traditionnelles causée par une diminution de la population attribuable à la pêche sportive, au piégeage et à la chasse;
- enjeux économiques liés au transport et sécurité;
- perte du caractère sauvage de la région.

Les questions sociales, communautaires et relatives aux ressources naturelles suivantes ont été identifiées lors de la planification du projet dans le cadre de l'analyse des options de tracés et de l'évaluation des effets environnementaux :

- protection du caribou et de son habitat;
- pression accrue de la chasse sur les populations d'animaux sauvages;
- pression accrue de la pêche sur les populations de poissons;
- inondations causées par des digues de castor;
- niveaux de sédiments dans les cours d'eau causés par l'érosion;
- risque de déversement de carburant de camions-citernes;
- risque de feux de forêts causés par des activités humaines;
- plus grand accès aux communautés et au lac Winnipeg.

Sélection des composantes valorisées de l'écosystème

Les CVE examinées dans l'EEC ont été sélectionnées à partir de l'information fournie par le promoteur, le public et les autorités fédérales qui ont participé à l'EE. Les éléments et les critères utilisés pour la sélection des CVE sont décrits dans les sections 4 et 7 du REA. La liste des CVE est la suivante :

- Qualité de l'air (qualité de l'air ambiant, gaz à effet de serre et bruit)
- Terrains et sols
- Eaux souterraines (qualité et quantité)
- Eaux de surface (qualité et quantité)
- Végétation forestières et communautés végétales
- Terres humides
- Poisson et habitat du poisson
- Animaux sauvages et leur habitat (orignal, animaux à fourrure, amphibiens et reptiles et oiseaux migrateurs)

- Espèces en péril (caribou des bois, carcajou, espèces aquatiques et espèces d'oiseaux)
- Environnement culturel (sites et caractéristiques du paysage d'importance patrimoniale, sites archéologiques, navigabilité des cours d'eau);
- Utilisation courante des terres et des ressources par les Autochtones (plantes médicinales; arbustes à baies utilisés par les communautés; chasse et piégeage de gibier à plume, d'animaux à fourrure et d'originaux).

Identification des autres actions ayant une incidence sur les mêmes CVE

Un nombre limité d'autres projets et activités sont menés dans la région, située dans une partie éloignée et en grande partie inaccessible de l'est du Manitoba. Très peu de ces activités ont une incidence sur les CVE identifiées. Les activités existantes ou en cours dans la région comprennent la chasse, le piégeage et la pêche, ainsi que les services de pourvoirie, l'utilisation des cours d'eau à des fins récréatives, des lignes de transport hydroélectrique et des routes hivernales. Bien qu'il n'y ait pas actuellement d'activités d'exploitation minière et de foresterie dans la région, il est raisonnable de croire que de telles activités pourraient avoir lieu dans la zone d'étude du projet dans un avenir prévisible. Le promoteur et les communautés prévoient entreprendre d'autres projets de développement liés au transport dans la région.

Identification des effets qui pourraient être causés par le projet et par d'autres actions

Les effets qui pourraient être causés par les autres projets et les autres actions identifiés dans l'EEC sont présentés dans le tableau 4. Pour que ces actions soient prises en compte dans l'évaluation, les effets environnementaux sur les CVE doivent interagir avec les effets potentiels du projet sur les mêmes CVE ou chevaucher ces effets.

10 Appendices

10.1 Appendice I Loi sur l'environnement licence n° 2929



Licence No. / Licence n° 2929
Issue Date / Date de délivrance August 16, 2010

In accordance with The Environment Act (C.C.S.M. c. E125) /
Conformément à la Loi sur l'environnement (C.P.L.M. c. E125)

Pursuant to Section 11(1) / Conformément au Paragraphe 10(1)

THIS LICENCE IS ISSUED TO: / CETTE LICENCE EST DONNÉE À:

MANITOBA FLOODWAY AND EAST SIDE ROAD AUTHORITY;
"the Licence"

for the construction, operation, and maintenance of the Development being an all-season road linking Bloodvein and Berens River First Nations to Provincial Road 304 in accordance with the Proposal filed under The Environment Act on January 30, 2009, the Environment Impact Assessment filed on October 21, 2009, and supplementary information filed on April 23, 2010, and subject to the following specifications, limits, terms and conditions:

DEFINITIONS

"**affected area**" means a geographical area, excluding the property of the Development;

"**noise nuisance**" means a continuous or repeated noise in an affected area, which is offensive, obnoxious, troublesome, annoying, unpleasant or disagreeable to a person:

- a) residing in an affected area;
- b) working in an affected area; or
- c) present at a location in an affected area which is normally open to the members of the public; if the noise
- d) is the subject of at least 5 written complaints, received by the Director in a form satisfactory to the Director, and within a 90 day period, from 5 different persons falling within clauses a), b), or c), who do not live in the same household; or
- e) is the subject of at least one written complaint, received by the Director in a form satisfactory to the Director, from a person falling within clauses a), b), or c), and the Director is of the opinion that if the unwanted sound had occurred in a more densely populated area there would have been at least 5 written complaints received within a 90 day period from 5 different persons who do not live in the same household, and

"**wetlands**" means those areas where the water table is at or above the land surface for a long enough period each year to make the area capable of supporting aquatic or hydrophilic vegetation, and which have soils with characteristics indicative of wet conditions.

****A COPY OF THIS LICENCE MUST BE KEPT ON SITE AT THE DEVELOPMENT AT ALL TIMES****

GENERAL TERMS AND CONDITIONS

This Section of the Licence contains requirements intended to provide guidance to the Licencee in implementing practices to ensure that the environment is maintained in such a manner as to sustain a high quality of life, including social and economic development, recreation and leisure for present and future Manitobans.

1. The Licencee shall establish any fuel handling and storage areas required for the construction and operation of the Development:
 - a) a minimum distance of 100 metres from any waterbody unless otherwise authorized by the Director; and
 - b) in compliance with the requirements of *Manitoba Regulation 188/2001*, or any future amendment thereof, respecting *Storage and Handling of Petroleum Products and Allied Products*.
2. The Licencee shall ensure fuel storage containers incorporate secondary containment satisfactory to an Environment Officer.
3. The Licencee shall at the completion of the construction, landscape and vegetate all areas disturbed during construction with native plant species in order to restore and enhance the site and to protect against soil erosion. This includes but is not limited to access roads no longer used for construction and operation purposes.
4. The Licencee shall collect and dispose of all used petroleum products and other hazardous wastes generated by the machinery used in the construction and operation of the Development in accordance with Manitoba Conservation and legislative requirements.
5. The Licencee shall, at all times during the construction of the Development, have available at the construction sites, materials to contain and recover spills of fuel and other fluids associated with construction machinery.
6. The Licencee shall during construction and operation of the Development:
 - a) immediately report any reportable spills to Manitoba Conservation's Accident Reporting Line at (204) 944-4888 pursuant to *Manitoba Regulation 439/87* or any future amendment thereof, respecting *Environmental Accident Reporting*; and
 - b) provide a follow-up report to the Director on any reportable environmental accidents outlining the cause(s) and proposed corrective actions to prevent recurrence.
7. The Licencee shall, during the full term of the construction of the Development, cleanup and deposit all debris from the construction site, including demolition debris, at a Waste Disposal Ground operating under the authority of a permit issued pursuant to *Manitoba Regulation 150/91* or any future amendment thereof, respecting *Waste Disposal Grounds*.

8. The Licencee shall, during construction, dispose of all sewage and septage from on-site sanitary facilities in accordance with *Manitoba Regulation 83/2003* or any future amendment, respecting *Onsite Wastewater Management Systems*.
9. The Licencee shall, during construction, adhere to the general recommendations on design, construction and maintenance of stream crossings as specified in the guidelines titled *Manitoba Stream Crossing Guidelines for the Protection of Fish and Fish Habitat, 1996*.
10. The Licencee shall, prior to construction, provide a copy of this Licence to the contractor and subcontractor(s) involved in the Development.
11. The Licencee shall, during construction, maintenance, and operation of the Development, take all appropriate measures to prevent erosion and the deposition of sediment into any waterbodies.
12. The Licencee shall construct individual stream crossings in accordance with approvals obtained from the Department of Fisheries and Oceans and Transport Canada and in consultation with Manitoba Water Stewardship.
13. The Licencee shall not, during construction, maintenance or decommissioning of the Development, clear, compact, grade or fill any areas of natural vegetation including wetlands, native upland habitat or private or Crown lands other than lands required for the Development. All construction related traffic shall be restricted to the development right-of-way and associated access routes used for construction and maintenance purposes. Existing trails, portages and other travel ways shall not be altered adjacent to the Development other than as required for the Development.
14. The Licencee shall, during construction and operation of the Development, apply measures to protect heritage resources, as directed by the Historic Resources Branch of Manitoba Culture, Heritage and Tourism.
15. The Licencee shall, prior to commencement of any construction activity, submit to the Director for approval, an Environmental Management Plan (EMP) for the Development. If appropriate, separate EMPs can be submitted for the construction and operation phases, as well as for different components of the project, if prior approval by the Director is obtained. The EMP shall describe the approach to be used by the Licencee to monitor environmental conditions during the construction and operation of the Development to ensure that mitigative measures are applied systematically, and in a manner consistent with the commitments made in the PR 304 to Berens River All-Season Road Environmental Impact Assessment. Specifically, the EMP shall for all phases of the development:
 - a) describe the protocol for reporting on compliance monitoring;
 - b) compare and describe the pre-development baseline conditions to projected or predicted conditions and the actual conditions during the different phases of the Development;
 - c) define the parameters to be measured and the methods to be used to evaluate the environment effects of the Development;
 - d) describe how the performance and effectiveness of the recommended mitigation measures will be evaluated during implementation;

- e) plan for ensuring monitoring and follow-up are implemented correctly;
 - f) provide a plan to describe how adverse effects will be adaptively managed, and;
 - g) include, as a minimum, the following components:
 - i) Environmental Protection Plan
 - ii) Wildlife and Vegetation Monitoring Plan
 - iii) Water Quality Monitoring Plan
 - iv) Aquatic Environment Monitoring Plan
 - v) Erosion and Sediment Control Plan
 - vi) Dust Control Plan
 - vii) Waste Management Plan
 - viii) Hazardous Materials Management Plan
 - ix) Decommissioning Plan related to closure and reclamation of temporary construction facilities and borrow pits
 - x) Winter Road Closure and Reclamation Plan
 - xi) Emergency Response Plan for environmental accidents and spills
16. The Licencee shall ensure any right of way vegetation control is conducted in a manner that prevents pesticide drift and/or runoff into the Atikaki Provincial Park.
17. The Licencee shall not cause or permit a noise nuisance to be created as a result of the construction, operation, or maintenance of the Development, and shall take such steps as the Director may require to eliminate or mitigate a noise nuisance.
18. The Licencee shall provide a detailed calculation of greenhouse gas emission of the Development in relation to the existing baseline conditions within three months of the date of this licence.

SPECIFICATIONS, LIMITS, TERMS AND CONDITIONS

Respecting Construction

19. The Licencee shall notify the assigned Environment Officer not less than two weeks prior to beginning construction of the Development. The notification shall include the intended starting date of construction.
20. The Licencee shall not undertake construction activities in connection with the Development in fish bearing waters or potentially fish bearing waters between April 1 and July 15 of any year, or during periods of high stream flow.
21. The Licencee shall not construct other roads connected to the Development. Short access routes for construction and maintenance purposes shall be approved in writing by the Integrated Resource Management Team, Eastern Region prior to construction.
22. The Licencee shall not remove, destroy or disturb species pursuant to *Manitoba Regulation 25/98*, or any future amendment thereof, respecting *Threatened, Endangered and Extirpated Species*, or species listed in the federal Species at Risk Act.

23. The Licencee shall, during construction, maintain a minimum distance of 30 meters from all streams and waterbodies, with the exception of approaches to water crossings, unless separation of less than 30 meters has been authorized by the Integrated Resource Management Team, Eastern Region.
24. The Licencee shall for dust control measures during construction, obtain water from a source other than waste water treatment facilities.
25. The Licencee shall, during construction, undertake temporary erosion control measures to reduce siltation from erosion prone areas.
26. The Licencee shall, during construction and operation of the Development, minimize impacts to surface drainage patterns, flow rates, and the function of wetlands.
27. The Licencee shall restrict access to work areas including construction activities and blast areas.

Respecting Operation

28. The Licencee shall not use chemical means for dust or ice control within 100m of any stream crossing.
29. The Licencee shall ensure that access roads necessary for on-going maintenance of the Development are gated and securely locked or access otherwise restricted to prevent access of unauthorized vehicles not directly related to the maintenance of the Development.

Respecting Alterations to the Development

30. The Licencee shall obtain approval from the Director for any proposed alterations to the Development before proceeding with the alteration.

REVIEW AND REVOCATION

- A. If, in the opinion of the Director, the Licencee has exceeded or is exceeding or has or is failing to meet the specifications, limits, terms, or conditions set out in this Licence, the Director may, temporarily or permanently, revoke this Licence.
- B. If, in the opinion of the Director, new evidence warrants a change in the specifications, limits, terms or conditions of this Licence, the Director may require the filing of a new proposal pursuant to Section 11 of The Environment Act.

Manitoba Floodway and
East Side Road Authority
Licence No. 2929
Page 6 of 6

- C. If construction of the Development has not commenced within three years of the date of this Licence, this Licence is revoked.



Tracey Braun, M. Sc.
Director
Environment Act

Client File: 5388.00

10.2 Appendice II Letter of Follow-up Confirmation from Proponent

MANITOBA
Floodway & East Side Road
AUTHORITY

Room 200, 155 Carlton Street
Winnipeg, MB R3C 3H8
Phone: (204) 945-4900
Fax: (204) 948-2462
Toll-Free: 1-866-356-6355

April 28, 2011

Kris Frederickson, MSc., P.Eng.
Senior Program Officer, Prairie Region
Canadian Environmental Assessment Agency
Suite 101, 167 Lombard Ave
Winnipeg MB R3B 0T6

Re : Follow-up Program - Federal Comprehensive Study Lake Winnipeg East Side Road (PR 304 to Berens River All Season Road) Project

Dear Mr. Frederickson;

Manitoba Floodway and East Side Road Authority (MFESRA) has developed a detailed monitoring and follow-up program as per our environmental management plan prepared for the Environment Act Licence #2929 issued August 16, 2010 for Lake Winnipeg East Side Road (PR 304 to Berens River All Season Road) Project (hereafter described as "the Project"). Monitoring and follow-up programs for the Project have been developed to not only monitor compliance with regulatory requirements, but are part of an adaptive management and follow-up program geared towards determining the effectiveness of the environmental mitigation measures, identifying where improvements might be useful and implementing those alternate practices.

Follow up activities have also been identified during the Federal Comprehensive Study Report for the Project. These activities are understood to comprise the following:

- Follow-up and report to the Department of Fisheries and Oceans on authorized components of the Project under the Fisheries Act for harmful alteration, destruction, and disruption of fish habitat including three year post-construction monitoring where directed.
- In relation to aquatic species at risk, document salvaged fish species and mussel relocations and report annually during construction plus assess and document mussel relocation one year following construction to the Department of Fisheries and Oceans.
- As outlined in the Project Environmental Management Plan, collect information on moose, caribou and other fur-bearing populations in relation to the Project for a three-year period in addition to preconstruction monitoring already conducted. As the Project is being phased over multiple years, both construction and operational portions of the project will be monitored during this timeframe. The need for future monitoring will be assessed at the conclusion of this period.

This letter confirms that MFESRA will undertake these follow-up activities under the Canadian Environmental Assessment (CEA) Act as outlined in the Federal Comprehensive Study Report for the Project.

Sincerely,



Leanne Shewchuk
Manager Special Projects and Environmental Services

c.c. Doug Peterson, P. Eng. MFESRA
Darrell Ouimet, Manitoba Conservation