

**LIGNES DIRECTRICES PROPRES AU PROJET PRÉALABLE À LA  
PRÉPARATION D'UNE ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET  
DOCUMENT DE DÉTERMINATION DE LA PORTÉE D'UNE ÉTUDE  
APPROFONDIE EN VERTU DE LA *LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION  
ENVIRONNEMENTALE***

**AUTOROUTE 905 – ROUTE TOUTES SAISONS – DE STONY RAPIDS AU  
LAC ATHABASCA PRÈS DE FOND-DU-LAC**

Tel que proposé par le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan

**Juillet 2010**

Le présent document a été rédigé afin de satisfaire aux exigences des lignes directrices propres au projet dans le cadre du processus d'évaluation des incidences environnementales de la Saskatchewan et pour le document de détermination de la portée de l'étude approfondie fédérale tel qu'exigé par la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Il a été préparé par le ministère de l'Environnement de la Saskatchewan et l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour aider le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan à préparer l'étude d'impact environnemental du projet proposé de routes toutes saisons de Stony Rapids au lac Athabasca, près de Fond-du-Lac.

**Canada**



**Saskatchewan**

Canada



Saskatchewan

## Table des matières

Tables des matières	i
Liste des acronymes	iii
<b>1.0 Introduction</b>	<b>1</b>
1.1 Objectif du document de lignes directrices	1
<b>2.0 Le processus d'évaluation environnementale</b>	<b>2</b>
2.1 Coopération fédérale-provinciale en matière d'évaluation environnementale	2
2.2 Nécessité d'une évaluation des impacts environnementaux en vertu de la <i>Environmental Assessment Act</i>	2
2.3 Nécessité d'une évaluation environnementale en vertu de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>	3
2.4 Consultation publique conjointe sur l'évaluation des impacts environnementaux et le rapport d'étude approfondie	4
<b>3.0 Portée proposée du projet</b>	<b>4</b>
3.1 Facteurs proposés à prendre en compte	6
3.2 Portée proposée des facteurs à prendre en compte	7
3.3 Limites spatiales et temporelles proposées	8
<b>4.0 Lignes directrices propres au projet</b>	<b>10</b>
<b>5.0 Exigences générales – Étude d'impact environnemental (EIE)</b>	<b>10</b>
<b>6.0 Résumé – Étude d'impact environnemental (EIE)</b>	<b>12</b>
<b>7.0 Introduction du projet</b>	<b>13</b>
<b>8.0 Description de l'environnement actuel</b>	<b>13</b>
8.1 Milieu biophysique	14
8.1.1 Surface terrestre	14
8.1.2 Hydrologie	15
8.1.3 Ressources aquatiques	15
8.1.4 Végétation	16
8.1.5 Terres humides	18
8.1.6 Faune et habitat faunique	19
Espèces en péril	21
Données de base	21
Évaluation de l'impact	21
Oiseaux migrateurs	22
8.2 Socioéconomique	22
8.2.1 Profil communautaire, conditions sociales et économie locale	22
8.2.2 Utilisations et valeurs traditionnelles liées aux terres et aux ressources	22
8.2.3 Ressources patrimoniales	24
8.2.4 Utilisations et valeurs non traditionnelles liées aux terres et aux ressources	24
8.2.5 Questions liées aux eaux navigables	24
8.2.6 Services de santé et de police	25

<b>9.0</b>	<b>Évaluer les effets environnementaux</b>	<b>25</b>
<b>10.0</b>	<b>Solutions de rechange du projet</b>	<b>29</b>
<b>11.0</b>	<b>Sélection du parcours privilégié et description de l'ensemble du projet</b>	<b>29</b>
<b>12.0</b>	<b>Accidents et défaillances</b>	<b>30</b>
<b>13.0</b>	<b>Les effets environnementaux découlant du projet</b>	<b>30</b>
<b>14.0</b>	<b>Évaluation des effets régionaux/cumulatifs</b>	<b>31</b>
<b>15.0</b>	<b>Mesures d'atténuation</b>	<b>32</b>
<b>16.0</b>	<b>Registre des engagements</b>	<b>35</b>
<b>17.0</b>	<b>Surveillance, rapports et suivi</b>	<b>36</b>
<b>18.0</b>	<b>Importance des effets environnementaux négatifs résiduels</b>	<b>36</b>
<b>19.0</b>	<b>Participation du public</b>	<b>37</b>
<b>20.0</b>	<b>Invitation faite au public de commenter la portée du projet et les lignes directrices provisoires</b>	<b>37</b>
	<b>Annexe A : Exigences recommandées en matière de cartographie</b>	<b>38</b>
	<b>Annexe B : Sources de données et d'information</b>	<b>39</b>

## Liste des acronymes

<b>Acronyme</b>	<b>Signification</b>
Agence	Agence canadienne d'évaluation environnementale
MTDER	Meilleures technologies disponibles économiquement réalisables
RCEE	Registre canadien d'évaluation environnementale
Entente de collaboration	Entente de collaboration Canada-Saskatchewan en matière d'évaluation environnementale (2005)
COSEPAC	Comité sur la situation des espèces en péril au Canada
NPC	Norme pancanadienne
MPO	Pêches et Océans Canada
EE	Évaluation environnementale (fédérale)
DEE	Direction de l'évaluation environnementale du ministère de l'Environnement de la Saskatchewan
EC	Environnement Canada
ECO Plan	Plan de construction et d'exploitation environnementale
EIE	Évaluation des impacts environnementaux (Saskatchewan)
EIE	Étude d'impact environnemental
PLES	Plan de lutte contre l'érosion et la sédimentation
Loi fédérale	<i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>
CFEE	Coordonnateur fédéral de l'évaluation environnementale
PFCTH	Politique fédérale sur la conservation des terres humides
GPS	Système de positionnement global
SC	Santé Canada
EI	Évaluation environnementale initiale
MAINC	ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada
SEL	Secteur d'étude locale
LCOM	<i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i>
AL	Avis de lancement
LPEN	<i>Loi sur la protection des eaux navigables</i>
Loi provinciale	The Environmental Assessment Act (Saskatchewan)
	Lignes directrices propres au projet
AR	Autorité responsable
LEP	<i>Loi sur les espèces en péril</i>
SKCDC	Saskatchewan Conservation Data Centre
	Ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan
TC	Transports Canada
CVE	Composante valorisée de l'écosystème

## 1.0 Introduction

Le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan a présenté un projet pour la construction d'une route toutes saisons de Stony Rapids jusqu'à un point sur la rive-sud du lac Athabasca, près de Fond-du-Lac dans le nord de la Saskatchewan, dans les réserves de Fond-du-Lac 223 et 228.

Les premiers 31,9 km du projet permettront de modifier et de réaligner des sections d'une route d'hiver existante à l'ouest de Stony Rapids afin de créer une section de la route toutes saisons; les autres 56,6 km de la route toutes saisons seront situés dans une nouvelle emprise. Le projet comprend : le dégagement de l'emplacement initial de la ligne médiane; le dégagement et l'essouchement de l'emprise; la construction de la plateforme de la chaussée; le concassage de matériau granulaire pour le revêtement routier; l'installation de passages de cours d'eau nécessaires, y compris des ponceaux et des ponts; le nettoyage de l'emprise, des sources d'emprunt et des sources granulaires; les travaux d'assainissement (au besoin); l'entretien après la construction.

Le projet vise à permettre un transport plus efficace des biens et services vers Fond-du-Lac.

Le projet proposé fera l'objet d'une évaluation environnementale en vertu de l'*Environmental Assessment Act* (loi provinciale) et de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (loi fédérale). Le projet est assujéti à une étude approfondie en vertu de la loi fédérale. La province de la Saskatchewan et le gouvernement du Canada ont accepté d'examiner le projet de façon conjointe conformément à l'*Entente de collaboration Canada-Saskatchewan en matière d'évaluation environnementale* (gouvernement du Canada et gouvernement de la Saskatchewan, 2005) (Entente de collaboration). Les sections suivantes décrivent le processus à suivre en vertu de l'entente de collaboration, y compris les exigences particulières du régime fédéral et provincial d'évaluation environnementale et les exigences particulières en matière d'information concernant l'étude d'impact environnemental (EIE).

### 1.1 Objectif du document concernant les lignes directrices

Le présent document a deux objectifs. D'abord, ces lignes directrices ont été élaborées pour aider le promoteur à réaliser l'évaluation des impacts environnementaux et à préparer l'EIE. Les lignes directrices tiennent compte des préoccupations et des questions soulevées par les représentants fédéraux et provinciaux concernant le projet proposé et indiquent quels renseignements devraient faire partie de l'EIE. Ensuite, l'EIE devrait contenir suffisamment de renseignements pour permettre au gouvernement fédéral de rédiger le rapport d'étude approfondie.

Ces lignes directrices ne doivent pas être considérées comme restrictives ou exhaustives, étant donné que des préoccupations autres que celles indiquées dans le document pourraient être soulevées pendant les enquêtes liées à l'évaluation des impacts environnementaux. Il est recommandé de faire référence au site Web de la Direction de l'évaluation environnementale (DEE) du ministère de l'Environnement de la Saskatchewan pour obtenir des lignes directrices générales sur la réalisation d'une EIE, *EIA Conduct – EIS Content* (ministère de l'Environnement de la Saskatchewan), ainsi qu'aux documents d'orientation sur le site Web de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (Agence) sur la réalisation des

évaluations environnementales, *Éléments de base de l'évaluation environnementale*. La DEE, à titre d'organisme responsable de l'examen conjoint fédéral-provincial, est prête à fournir des conseils et de l'aide tout au long de l'évaluation des impacts environnementaux en ce qui concerne la détermination des préoccupations environnementales et la méthode d'évaluation appropriée.

## **2.0 Le processus d'évaluation environnementale**

### **2.1 Coopération fédérale et provinciale en matière d'évaluation environnementale**

Le gouvernement du Canada et la province de la Saskatchewan ont accepté d'examiner le projet de façon conjointe conformément à l'Entente de collaboration. Le Canada et la Saskatchewan ont l'intention de collaborer tout au long du processus d'une façon qui répond aux exigences imposées par la loi des deux parties en matière d'évaluation environnementale. En vertu de l'Entente de collaboration, les processus fédéral et provincial d'évaluation environnementale, orientés respectivement par la loi provinciale et la loi fédérale, sont coordonnés dans le cadre des propositions assujetties à l'instance provinciale et fédérale, lorsqu'ils ne sont pas limités par une loi en particulier ou les exigences des processus respectifs. Par conséquent, tant les exigences de l'organisme provincial que fédéral en matière d'information ont été incluses dans le présent document afin que l'EIE contienne suffisamment d'information pour répondre aux préoccupations environnementales tant du gouvernement de la Saskatchewan que du gouvernement du Canada.

Les deux gouvernements utiliseront les renseignements générés au moyen de l'évaluation environnementale coopérative comme fondement pour prendre leurs décisions respectives à propos du projet. Cependant, chaque gouvernement conservera sa capacité de prendre des décisions liées au projet sur les aspects relevant de sa propre compétence législative.

En vertu de l'Entente de collaboration, la DEE est l'autorité principale et la ressource du projet et a établi une équipe d'administration du projet pour réaliser l'évaluation environnementale coopérative. Cette équipe est composée de représentants de la Direction de l'évaluation environnementale du ministère de l'Environnement de la Saskatchewan, du ministère des Pêches et Océans Canada (MPO), de Transports Canada, du ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada (MAINC) et de l'Agence. Les membres de l'équipe d'administration du projet seront également responsables de coordonner les décisions nécessaires pendant l'administration de l'évaluation environnementale coopérative.

En vertu du paragraphe 17(1) de la loi fédérale et du paragraphe 9(1) de la loi provinciale, les autorités responsables délèguent la réalisation de l'évaluation environnementale au promoteur. Celui-ci préparera une EIE fondée sur ces lignes directrices. Lorsqu'il aura terminé, le promoteur présentera l'EIE à l'équipe d'administration du projet pour examen.

### **2.2 Nécessité d'une évaluation des impacts environnementaux en vertu de l'Environmental Assessment Act (Saskatchewan)**

En Saskatchewan, lorsque le projet d'un promoteur est jugé être un « développement » en vertu du paragraphe 2(d) de la loi provinciale, il doit réaliser une évaluation des impacts environnementaux du projet proposé et préparer et présenter une EIE au ministre de

## l'Environnement.

Pour effectuer un examen technique de la proposition de projet du ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan, la DEE a demandé aux ministères et aux organismes provinciaux de formuler des commentaires. Selon les résultats de l'examen technique, le projet répondait à la définition de « développement » tel que définie par la loi provinciale, et à ce titre, le promoteur doit effectuer une EIE et satisfaire aux exigences telles que définies dans la loi provinciale.

Les lignes directrices de l'évaluation des impacts environnementaux, particulièrement à partir de la section 3 et les suivantes, aideront le promoteur à réaliser son évaluation des impacts environnementaux. Elles ont été élaborées en collaboration avec les organismes fédéraux et provinciaux. Après la présentation de l'EIE, la DEE envoie l'EIE aux examinateurs techniques provinciaux pour obtenir leurs conseils éclairés. Les organismes examinateurs incluent le ministère de l'Environnement de la Saskatchewan ainsi que les suivants : Health (Santé); Advanced Education (Éducation postsecondaire), Employment and Labour (Emploi et main-d'œuvre); First Nations and Métis Relations (Relations avec les Premières nations et les Métis); Culture Youth and Recreation (Heritage Branch) (La culture, les jeunes et les loisirs (Direction du patrimoine)); Social Services (Services sociaux); Industry and Resources (Industrie et ressources); Northern Affairs (Affaires du Nord); Government Relations (Relations gouvernementales) et une société d'État, la Saskatchewan Watershed Authority. Lorsqu'il s'agit d'un examen conjoint fédéral-provincial, les conseils éclairés sont également fournis par des organismes fédéraux, tel qu'indiqué dans la section 2.3.

Après l'examen de l'EIE par les organismes cités, la DEE préparera des commentaires de l'examen technique qui documenteront les résultats de l'évaluation fédérale et provinciale de l'EIE. L'EIE et les commentaires de l'examen technique, ainsi que le rapport fédéral d'étude approfondie (discutée ci-dessous) sont ensuite mis à la disposition du public pour une période d'examen d'au moins 30 jours. Les commentaires découlant de l'examen sont fournis au ministre provincial de l'Environnement et sont pris en compte avant que ce dernier ne prenne une décision.

### **2.3 Nécessité d'une évaluation environnementale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale***

Le projet proposé de route est une réalisation liée à un ouvrage et à ce titre, est défini en vertu du paragraphe 2(1) de la loi fédérale. Le MAINC examine la possibilité d'accorder un intérêt foncier en vertu de l'article 35 de la *Loi sur les Indiens* pour permettre la mise en œuvre du projet. En vertu de l'alinéa 5(1)b) de la loi fédérale, il faut effectuer une évaluation environnementale avant de prendre une décision concernant le protocole sur les terres. Le MAINC est l'autorité responsable (AR) en vertu de la loi fédérale.

Le MPO pourrait devoir délivrer une ou plusieurs autorisations en vertu du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches* en ce qui concerne les passages de cours d'eau. La délivrance de ces autorisations est définie dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* en vertu de la loi fédérale. Par conséquent, le MPO doit veiller à la réalisation d'une évaluation environnementale du projet avant la délivrance d'autorisations en vertu de la *Loi sur les pêches*. Le MPO est une AR en vertu de la loi fédérale.

Il faudra peut-être également que le projet soit approuvé par Transports Canada (TC) en vertu de l'article 5 de la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN), et permettre la perturbation de la navigation. La délivrance d'approbations en vertu de la LPEN est définie dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* et par conséquent, TC doit effectuer une évaluation environnementale en vertu de la loi fédérale. Transports Canada (TC) est également une AR.

Environnement Canada (EC) et Santé Canada (SC) se sont désignés comme autorités fédérales expertes et fourniront des conseils liés à l'évaluation environnementale. L'Agence est la coordonnatrice fédérale de l'évaluation environnementale (CFEE) du projet proposé et est responsable de coordonner les activités de l'autorité responsable et des autorités fédérales expertes conformément à l'article 12 de la loi fédérale.

Le projet est assujéti à une étude approfondie en vertu de la loi fédérale, en vertu de l'alinéa 29(b) du *Règlement sur la liste d'étude approfondie*. Le projet comprend la construction proposée d'une route publique toutes saisons de plus de 50 km menant à une collectivité n'ayant pas de route d'accès publique toutes saisons. En vertu de la loi fédérale, l'Agence dirigera la préparation du rapport d'étude approfondie en partenariat avec les autorités responsables et les autorités fédérales. Ce rapport est présenté au ministre fédéral de l'Environnement.

Le présent document comprend une description de la portée du projet, les facteurs à prendre en compte dans l'étude approfondie et la portée de ces facteurs.

#### **2.4 Consultation publique conjointe sur l'évaluation des impacts environnementaux et le rapport d'étude approfondie**

Le public est invité à commenter le présent document comprenant la portée de l'évaluation environnementale et les lignes directrices provisoires de l'évaluation des impacts environnementaux.

Tel qu'exigé dans les processus fédéral et provincial d'évaluation environnementale, le public aura la possibilité de participer à la réalisation de l'évaluation environnementale au moyen de réunions publiques organisées par le promoteur. Les exigences de cette participation sont établies dans le paragraphe 21.1, le paragraphe 21.2 et l'article 22 de la loi fédérale. Le public aura également l'occasion d'examiner l'EIE, le rapport d'étude approfondie préparé par le gouvernement fédéral et les commentaires de l'examen techniques préparés par la DEE provinciale. Le public sera invité à fournir ses commentaires aux ministres fédéral et provincial respectifs qui publieront une décision sur l'évaluation environnementale. Cette dernière période d'examen public doit durer au moins 30 jours pour satisfaire aux exigences provinciales et sera prolongée au besoin lors de la consultation avec l'équipe d'administration du projet, conformément à l'Entente de collaboration.

### **3.0 PORTÉE PROPOSÉE DU PROJET**

En général, la portée proposée du projet aux fins de l'évaluation des impacts

environnementaux est la construction, l'exploitation et l'entretien d'une route toutes saisons d'environ 88,5 km, à partir d'un point situé à environ 3,5 km au sud de l'aéroport de Stony Rapids jusqu'à la rive-sud du lac Athabasca situé dans la réserve de Fond-du-Lac 223 et 228. Une portion de 31,9 km de la route proposée suivra le tracé actuel de la route d'hiver située à l'ouest de Stony Rapids, avec exceptions lorsque des écarts sont nécessaires pour répondre aux normes géométriques du ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan. Les autres 56,6 km de route seront construits sur la nouvelle emprise. Étant donné que la désaffectation de la route n'est pas proposée en ce moment et ne sera probablement pas proposée dans un proche avenir, car il s'agit de la seule route vers la collectivité, la portée du projet ne tient pas compte de la désaffectation de la route. La portée tiendra compte du fait que la chaussée pourrait être située à n'importe quel endroit dans une largeur d'un kilomètre de chaque côté de la ligne médiane déterminée dans l'annexe B de la proposition de projet.

La proposition fait allusion à un passage de traversier, mais ce n'est pas décrit et par conséquent, ne fait pas partie de la portée du projet.

La portée définie du projet aux fins de l'évaluation des impacts environnementaux comprendra particulièrement ce qui suit, sans toutefois en exclure d'autres :

- Dégagement de l'emplacement initial de la ligne médiane;
- Dégagement des emprises (enlèvement de la végétation, décapage de la terre végétale et stockage);
- Construction de structures ou de routes temporaires;
- Construction et exploitation de l'infrastructure connexe et modification (au besoin) et exploitation de l'infrastructure connexe existante (p. ex. ouvrages de franchissement de cours d'eau, structures de signalisation, ponceaux, caniveaux d'assainissement, installations de prélèvement d'eau pour la construction de campements temporaires);
- Construction et exploitation de tous les travaux accessoires (p. ex. fosses à agrégats et emprunts, campements temporaires);
- Opérations de concassage et de transport;
- Exploitation, entretien et entreposage de machinerie et d'équipement;
- Entretien (p. ex. gestion de la végétation dans les fossés, dispositifs de lutte contre l'érosion sur les pentes de talus et la canalisation; dispositifs de lutte contre l'érosion sur les dépôts de terre, inspection et entretien des franchissements routiers, inspection et entretien des ouvrages de franchissement de cours d'eau, entretien d'été et d'hiver du revêtement routier);
- Remise en état et reverdissement des emprises, fosses à agrégats et emprunts, campements temporaires et autres sites perturbés temporairement.

L'EIE doit inclure une description de chaque composante du projet et de tout ouvrage ou toute activité connexe.

### 3.1 Facteurs proposés à prendre en compte

Tel que stipulé dans la loi fédérale, « environnement » désigne les éléments qui composent la Terre, c'est-à-dire : a) le sol, l'eau et l'air, y compris toutes les couches de l'atmosphère; b) toutes les matières organiques et inorganiques ainsi que les êtres vivants; c) les systèmes naturels en interaction qui comprennent les éléments visés aux alinéas a) et b).

Tel que stipulé dans la loi fédérale, les « effets environnementaux » relativement à un projet correspondent à :

- a) *Tout changement 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 Loi sur les espèces en péril;*
- b) *Toutes les répercussions des changements mentionnés au paragraphe (a) concernant :*
  - (i) *l'état de santé et les conditions socioéconomiques,*
  - (ii) *le patrimoine physique et culturel,*
  - (iii) *l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles par les autochtones,*
  - (iv) *une construction, un emplacement ou une chose d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale.*
- c) *Tout changement susceptible d'être apporté au projet du fait de l'environnement.*

Tel que stipulé dans la loi provinciale, « développement » désigne un projet, une exploitation ou une activité ou toute modification ou tout agrandissement d'un projet, d'une exploitation ou d'une activité susceptible :

- (i) d'avoir des effets sur des caractéristiques uniques, rares ou en voie de disparition de l'environnement;
- (ii) d'utiliser toute ressource provinciale en quantité considérable et de ce fait, en empêche l'usage réel ou possible pour toute autre utilisation;
- (iii) provoque l'émission d'un polluant, quel qu'il soit, ou génère des sous-produits, des résiduels ou des produits de déchets nécessitant une manipulation et une élimination non réglementées par toute autre loi ou tout autre règlement;
- (iv) d'éveiller des préoccupations du public à grande échelle en raison de changements environnementaux potentiels;
- (v) de s'appuyer sur une nouvelle technologie liée à l'utilisation des ressources et qui pourrait provoquer des changements environnementaux importants;
- (vi) d'avoir un impact considérable ou qui nécessite des travaux de développement supplémentaires susceptibles d'avoir un impact important sur l'environnement;

« Environnement » désigne

- (i) l'air, le sol et l'eau;
- (ii) les plantes et la vie animale, y compris les humains;
- (iii) les conditions sociales, économiques et culturelles qui influent sur la vie des humains ou une collectivité dans la mesure où elles sont liées aux questions définies aux paragraphes i) et ii).

Tel que décrits aux paragraphes 16(1) et (2) de la loi fédérale, et conformément à la loi provinciale, l'évaluation des impacts environnementaux et le rapport fédéral d'étude approfondie devront tenir compte des éléments suivants :

- Les effets environnementaux du projet, y compris ceux causés par les accidents ou défaillances pouvant survenir, et les effets cumulatifs que sa réalisation combinée à l'existence d'autres projets ou activités passés ou futurs est susceptible d'avoir sur l'environnement;
- L'importance des effets mentionnés dans le paragraphe précédent;
- Les commentaires du public reçus conformément au processus d'évaluation environnementale coopérative;
- Les mesures réalisables sur les plans techniques et économiques qui atténueraient tout effet négatif environnemental important du projet;
- L'objectif du projet;
- Les autres moyens de réaliser le projet qui sont possibles sur les plans techniques et économiques et leurs effets environnementaux;
- Une description des conditions environnementales qui pourraient influencer sur le projet ou être touchées par le projet;
- Le besoin d'un quelconque programme de suivi lié au projet et les exigences connexes;
- La capacité des ressources renouvelables susceptibles d'être touchées de façon importante par le projet de répondre aux besoins actuels et à venir.

En tenant compte de la définition des « effets environnementaux », l'évaluation des impacts environnementaux doit également aborder les effets de tout changement environnemental que le projet pourrait avoir sur :

- l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles par les autochtones;
- la santé humaine (les résidences sont indiquées dans un rayon de 500 m du tracé proposé);
- le patrimoine physique et culturel, y compris les intérêts des Premières nations et des Métis locaux;
- les conditions socioéconomiques (p. ex. transport, utilisation des terres, population, questions de sécurité);
- toute chose d'importance en matière historique, paléontologique ou architecturale;
- toute autre question d'importance mentionnée dans *Draft Athabasca Land Use Plan: Stage One* (Athabasca Interim Advisory Panel (commission consultative intérimaire), 2006). Même si le plan d'utilisation du sol n'a pas encore été approuvé par le ministre de l'Environnement de la Saskatchewan, le plan tient quand même compte des questions et

des préoccupations des gens de la région et qui pourraient être touchés par la construction de la chaussée toutes saisons. Si vous avez des questions concernant le plan d'utilisation du sol, communiquez avec la personne-ressource du ministère de l'Environnement de la Saskatchewan, Dwayne Rinholm au 306-953-2591.

Par conséquent, l'évaluation des impacts environnementaux inclura de l'information pour chacun des secteurs ci-dessus.

### **3.2 Portée proposée des éléments à prendre en compte**

Conformément à la loi provinciale et en vertu des paragraphes 16(1) et (2) de la loi fédérale, l'évaluation des impacts environnementaux et le rapport fédéral d'étude approfondie examineront les facteurs énumérés ci-dessus et documenteront les questions et les préoccupations pouvant être déterminées au moyen de consultations sur la réglementation et de consultations auprès des intervenants et/ou du public.

L'évaluation tiendra compte des effets potentiels du projet sur l'environnement et d'autres aspects considérés être des composantes valorisées de l'écosystème (CVE). Les effets concernant les limites spatiales et temporelles peuvent varier selon les CVE et l'évaluation de ces effets doit tenir compte :

- du moment et de l'établissement des calendriers des activités du projet;
- des variations naturelles de chaque CVE;
- de la durée nécessaire au rétablissement à la suite d'un effet;
- des effets cumulatifs, y compris des effets d'autres activités susceptibles de se dérouler en raison de la construction de la route et de l'amélioration de l'accès à de nouvelles régions (p. ex. augmentation de l'exploration minérale ou d'autre ressource naturelle fondée sur des projets industriels susceptibles de profiter d'un meilleur accès terrestre à de nouvelles régions).

Les composantes valorisées de l'écosystème (CVE) d'intérêt dans cette zone peuvent inclure, sans toutefois s'y limiter, ce qui suit :

- L'atmosphère (c.-à-d. la qualité de l'air);
- Les oiseaux migrateurs, les oiseaux de proie, etc., le long de l'emprise de la route;
- Les poissons et l'habitat du poisson dans les cours d'eau le long de l'emprise, y compris l'habitat de frai, d'activité d'alevinage, d'alimentation et de migration;
- La qualité des eaux de surface le long de l'emprise et des eaux réceptrices en aval (dans le sens de la pente) de l'emprise;
- Des ressources d'eau souterraine et d'eau de surface qui sont utilisées comme eau potable ou pourraient l'être;
- Les populations d'amphibies et de reptiles le long de l'emprise;
- Les terres humides;

- Les espèces végétales ou animales répondant à un ou à plusieurs des critères suivants : elles sont identifiées en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP), sont reconnues comme étant en péril par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC), sont inscrites au *Wild Species At Risk Regulation* provincial; sont inscrites comme espèces extrêmement rares (S1) ou rares (S2) dans le Saskatchewan Conservation Data Centre (SKCDC);
- Les ressources géologiques, les sols et les éléments paysagers trouvés le long de l'emprise;
- La végétation;
- Les espèces sauvages et l'habitat des espèces sauvages;
- Les terres de réserve ou les terres des Premières nations prises en compte dans les droits fonciers découlant d'un traité;
- Les modes de vie traditionnels dans la région, y compris la chasse, le piégeage et les activités traditionnelles de ramassage de plantes;
- La nourriture locale cultivée comme aliment ou à des fins médicinales ou cérémoniales;
- Les sites archéologiques situés le long de l'emprise et les zones de travail connexes;
- Les pêches commerciales et récréatives dans le lac Wollaston et les plans d'eau à proximité;
- Les concessions minières possiblement touchées par le projet;
- Les pourvoyeurs, les camps de pêche sportive et autres utilisations récréatives touchées par le projet;
- La santé et sécurité humaines;
- La navigation;
- D'autres CVE d'intérêt mentionnées dans *Draft Athabasca Land Use Plan: Stage 1* (Athabasca Interim Advisory Panel 2006).

Les exigences détaillées de ces composantes sont fournies dans la section 8.

### **3.3 Limites spatiales et temporelles proposées**

Il faut limiter conceptuellement dans l'espace et dans le temps l'étude des effets environnementaux dans l'évaluation environnementale. C'est ce qu'on appelle fréquemment définir les zones d'étude et les horizons temporels ou les limites spatiales et temporelles de l'évaluation environnementale.

Les secteurs d'étude doivent englober toutes les composantes pertinentes de l'environnement, y compris les individus, les biotes non humains, les terres, l'eau, l'air et d'autres aspects de l'environnement naturel et humain. Les limites d'étude doivent être définies en prenant en compte les facteurs écologiques, techniques et sociaux. Les limites spatiales doivent tenir compte de l'étendue géographique dans laquelle les effets environnementaux du projet pourraient se produire, même si ces effets dépassent l'empreinte du projet.

L’empreinte du projet comprend la zone où se déroulera la construction, ainsi que les zones ou structures désaffectées ou fermées.

Les zones d’étude géographiques suivantes sont proposées comme point de référence. On s’attend à des variations dans les limites spatiales pour chaque composante environnementale, selon la nature des effets prévus. Les limites spatiales particulières doivent être définies dans l’EIE.

Secteur d’étude du site	Le secteur d’étude du site est l’empreinte du projet, telle que définie ci-dessus.
Secteur d’étude locale	Le secteur d’étude local est la zone extérieure aux limites du secteur d’étude du site, où existent des risques vraisemblables d’effets environnementaux découlant du projet. Les limites peuvent changer, au besoin, après une évaluation préliminaire de l’étendue spatiale des effets environnementaux potentiels.
Secteur d’étude régionale	Le secteur d’étude régional est la zone dans laquelle des effets cumulatifs sont possibles.

Les limites temporelles de l’évaluation environnementale doivent établir la période au cours de laquelle les effets propres au projet et les effets cumulatifs seront pris en compte et doivent au moins aborder l’horizon de planification du projet.

Le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan définira clairement la justification des limites spatiales et temporelles et la fournira. Il faut examiner avec une attention suffisante toutes les CVE dans l’ensemble du secteur d’étude principal. Par exemple, les limites doivent englober des aspects du projet tels que l’exploitation et l’entretien de la route, qui s’étendront au-delà de la phase initiale de construction de la route. Il faut indiquer tout écart propre aux CVE par rapport au secteur d’étude principal et fournir la justification. Les limites doivent être souples et adaptatives pour permettre un rajustement ou une modification en fonction des données sur le terrain.

#### **4.0 LIGNES DIRECTRICES PROPRES AU PROJET**

Les sections suivantes décrivent les études particulières à entreprendre et les renseignements à obtenir dans le cadre de l’évaluation des impacts environnementaux et la manière de les présenter et de les évaluer dans l’EIE. Ces sections décrivent ce qui serait conventionnellement compris comme des lignes directrices provisoires propres au projet dans le cadre du processus d’examen environnemental de la province de la Saskatchewan. Ces lignes directrices propres au projet ont été élaborées grâce aux commentaires et suggestions des experts-conseils provinciaux et fédéraux.

## 5.0 EXIGENCES GÉNÉRALES DE L’EIE

L’EIE est un énoncé des conclusions et des engagements environnementaux du ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan concernant le développement et à ce titre, il doit être appuyé explicitement par le Ministère.

L’EIE sera rendue disponible aux fins d’examen par le public et doit être rédigée de manière à être comprise par des non-spécialistes. En particulier, le résumé doit être facile à comprendre et être imprimé en noir et blanc afin de pouvoir faire facilement des reproductions. Il serait également utile d’inclure une liste des acronymes utilisés et un glossaire de termes techniques.

Les sections suivantes décrivent les différents sujets abordés dans l’EIE. Chacune doit contenir suffisamment d’information afin de tirer des conclusions éclairées concernant la possibilité d’effets sur les diverses composantes de l’environnement. Cependant, il faut consacrer le plus de temps et d’effort à la collecte de données et à l’interprétation qui sont liées aux plus importants effets déterminés par le promoteur et au moyen des lignes directrices propres au projet. Le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan doit justifier pourquoi des questions définies dans les lignes directrices n’ont pas été abordées dans l’EIE et souligner les principaux effets déterminés pour faire une enquête plus poussée.

Lorsque des sources externes d’information ou de données sont utilisées, le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan fournira une brève référence sur la source d’information au moment où est présentée l’information et la référence complète à la fin de l’EIE. Lorsque des conclusions essentielles à l’évaluation des impacts environnementaux sont citées d’autres rapports, le Ministère doit fournir suffisamment de détails sur les données et l’analyse initiales de manière à permettre l’examen critique de ces documents. Ces documents de référence doivent faire partie d’une annexe de l’EIE. L’EIE constituera un document à part entière à partir duquel sera effectué l’examen critique.

Pour présenter l’EIE, il faut fournir une copie numérique (Word et/ou PDF) et environ 25 copies papier (confirmer le nombre avec l’administrateur de l’élaboration du projet de la DEE). Le promoteur peut imprimer et relier l’EIE de manière à ce qu’elle puisse faire l’objet d’une révision s’il fallait apporter des changements à l’EIE à la suite de l’examen technique et/ou du public.

Voici une table des matières proposée pour l’EIE :

- Résumé;
- Table des matières;
- Liste des tableaux;
- Liste des figures;
- Acronymes et abréviations;
- Application du processus provincial d’évaluation des impacts environnementaux et du processus fédéral d’évaluation environnementale;
- Introduction du projet;
- Portée du projet;

- Portée de l'évaluation;
- Portée des facteurs;
- Limites spatiales et temporelles de l'évaluation;
- Description de l'environnement actuel (description des composantes environnementales et des interactions possibles avec le projet);
- Description des routes de rechange;
- Évaluation des effets environnementaux (provinciale et fédérale);
- Sélection de la route privilégiée et description de l'ensemble du projet;
- Accidents et défaillances;
- Effets de l'environnement sur le projet;
- Évaluation des effets environnementaux cumulatifs;
- Mesures d'atténuation;
- Résumé des engagements;
- Description du processus de surveillance, de rapport et de suivi;
- Importance des effets résiduels;
- Résumé des consultations auprès des intervenants;
- Résumé des consultations auprès des Premières nations/groupes autochtones;
- Conclusions et recommandations sur les décisions.

## **6.0 RÉSUMÉ DE L'EIE**

Il faut fournir un résumé de l'EIE. Il faut résumer l'EIE selon les sujets suivants :

- Objectif de la réalisation du développement;
- Description des autres moyens pour le développement (le cas échéant) et l'option privilégiée;
- Les avantages et les coûts de l'option privilégiée et les solutions de rechange (le cas échéant);
- Si d'autres moyens pour le développement ne sont pas pris en compte, expliquez les raisons;
- Le potentiel d'effets environnementaux à court et/ou à long terme du développement, y compris le potentiel de déversements, de défaillances et d'accidents;
- Les effets environnementaux cumulatifs potentiels susceptibles de découler du développement, combinés à d'autres projets locaux/adjacents (passés, présents et futurs) et activités à court et à long terme;
- Mesures d'atténuation, y compris leur résultat environnemental et leur faisabilité

technique et économique;

- Importance des effets environnementaux résiduels déterminés;
- Désaffectation et remise en état
- Programmes de surveillance pour le développement pour toutes les phases;
- Activités de participation du public et commentaires reçus, accompagnés des réponses du ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan.

Pour améliorer la participation du public, rédigez le résumé dans un langage clair, évitez l'utilisation de termes et de jargons techniques et placez le résumé séparément de l'EIE.

## **7.0 INTRODUCTION DU PROJET**

Décrire la nécessité et l'objectif de la construction d'une chaussée toutes saisons et offrir un aperçu de la région qui pourrait être touchée par le projet, en tenant compte du fait que la région touchée pourrait être plus grande que la région située immédiatement à côté de la route privilégiée. Il faut tenir compte des effets sur la faune, la végétation, les poissons, l'eau, l'air, les utilisations et les valeurs du sol, les collectivités et les entreprises locales lorsqu'on sélectionne la région à décrire dans le projet.

Fournir une carte décrivant le secteur du projet, sans souligner encore le tracé privilégié pour le projet (sélection du tracé, route d'accès et emplacement des carrefours, emplacements des emprunts, sources d'agrégats et emplacements des campements temporaires). La sélection du tracé privilégié pour le projet (peut inclure ou non le tracé indiqué dans la proposition) et la description de solutions de rechange doivent être indiquées seulement après la prise en compte et la description de l'environnement actuel. Indiquez les caractéristiques importantes pour le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan pour atteindre l'objectif général. Fournir suffisamment de détails sur la carte de façon à ce que le lecteur puisse se situer dans la province de la Saskatchewan. À titre de suggestion, cette carte et les autres cartes dans l'EIE devraient au moins contenir l'information fournie dans l'annexe A.

## **8.0 DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT ACTUEL**

Décrire l'environnement actuel du secteur du projet avec suffisamment de détails pour permettre de comprendre comment les conditions environnementales actuelles pourraient être touchées (positivement ou négativement) par les solutions de rechange au projet. Cette section doit également aider à sélectionner l'approche privilégiée et à élaborer des stratégies d'atténuation pour empêcher ou réduire les effets prévus. Il faut inclure des cartes, des tableaux et des figures au besoin.

Pour élaborer une base de données propre au projet qui tient compte des conditions environnementales actuelles dans le secteur d'étude, on peut utiliser des données existantes dans la mesure du possible. Certains documents de base, comprenant le secteur du projet, ont été compilés dans le document *Draft Athabasca Land Use Plan, Stage 1* (Athabasca Interim

Advisory Panel, 2006), qui peut être consulté et téléchargé sur le site Web du ministère de l'Environnement (en anglais seulement). On peut obtenir d'autres sources de données en communiquant avec la Section de la géomatique boréale du ministère de l'Environnement (306-953-2376). Les données existantes seront complétées par les données obtenues sur le terrain nécessaires pour prévoir les impacts. Ces données doivent être recueillies à l'aide de méthodes connues et acceptées. Le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan doit veiller à ce que les données pertinentes soient recueillies dans un format qui sera compatible à celui du Saskatchewan Conservation Data Centre (SKCDC). En plus de les inclure dans l'EIE, ces ensembles de données doivent être envoyés directement au ministère de l'Environnement de la Saskatchewan. Le promoteur ou l'expert-conseil devrait également communiquer avec le SKCDC pour obtenir de l'information sur les espèces rares.

Les données contenues dans l'EIE devraient répondre aux critères suivants :

- (i) Les données de base décriront avec exactitude l'environnement actuel qui risque d'être touché par le projet proposé;
- (ii) Les données serviront de ligne de référence fiable pour permettre d'effectuer une surveillance comparative;
- (iii) L'intégralité de l'EIE sera assurée, en termes de disponibilité et de présentation des données, et ce document devrait être axé sur les questions qui revêtent beaucoup d'importance sur les plans environnemental et social.

Il ne faut pas recueillir et présenter plus de données que nécessaire pour répondre à ces objectifs.

## **8.1 Milieu biophysique**

### **8.1.1 Surface terrestre**

L'information sur la surface terrestre est essentielle pour déterminer un emplacement convenable à la nouvelle section de chaussée ainsi que les sources d'emprunts et les fosses à agrégats connexes parmi un choix de sélections de solutions de rechange. Indiquer ce qui suit à l'aide d'un texte et d'une carte : « modelé de surface », « matériaux de surface », « texture du matériau originel », « développement du sol » et zones de « pergélisol ». Les terrains propices à l'érosion doivent être déterminés et les éléments paysagers uniques doivent être présentés. Les données numériques de Pédopaysages du Canada peuvent être consultées sur le site Web d'Agriculture et Agroalimentaire Canada. L'information pourrait être complétée en examinant les images numériques ou autres formes de données que le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan pourrait posséder et en consultant *The Ecoregions of Saskatchewan*, (Canadian Plains Research Centre, 1998) contenant des descriptions de la surface terrestre de chaque « espace paysager ».

Le document *Draft Athabasca Land Use Plan, Stage 1* (Athabasca Interim Advisory Panel 2006) indique que des eskers, tout particulièrement, sont des habitats essentiels pour une grande variété d'espèces fauniques. Le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan indiquera clairement les emplacements de ces uniques formes de reliefs.

### 8.1.2 Hydrologie

Le projet pourrait avoir une incidence sur le réseau hydrographique local. Le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan doit obtenir de l'information sur les tracés du réseau hydrographique local en téléchargeant de l'information numérique sur le bassin versant sur le site Web d'Agriculture et Agroalimentaire Canada. Le Ministère doit également déterminer les zones sensibles connues où le réseau hydrographique risque d'être détérioré en raison de l'érosion et/ou d'inondations liées au projet.

### 8.1.3 Ressources aquatiques

La construction de la chaussée toutes saisons près de cours d'eau ou de lacs pourrait entraîner la détérioration, la destruction et la perturbation de l'habitat du poisson, l'augmentation de la charge sédimentaire dans l'habitat du poisson et les entraves au déplacement des poissons. L'aménagement de la route pourrait également provoquer une augmentation de l'accès aux lacs et entraîner des répercussions sur les populations de poissons dans la région.

L'EIE doit également comprendre un catalogue de chaque cours d'eau ou plan d'eau qu'on propose de traverser ainsi que le nom des espèces vivant dans chaque région. Chaque emplacement proposé à traverser doit être cartographié sur une carte à grande échelle (carte topographique 1:50 000). Il faut déterminer et caractériser toutes les régions servant d'habitat du poisson aux emplacements des passages (c.-à-d. type d'habitat, communauté végétale, déclinaison, aménagement des berges, type de substrat) en portant une attention particulière à l'habitat essentiel ou limité.

- Le promoteur obtiendra des données sur la composition, la distribution, l'abondance relative, les déplacements et les paramètres généraux du cycle biologique des poissons pour tous les lacs et tous les cours d'eau situés dans un rayon d'un kilomètre de chaque côté du parcours sélectionné. L'inventaire des espèces locales de poissons et d'autres caractéristiques des lacs et cours d'eau serviront de ligne de référence fiable pour déterminer la nécessité de concevoir des structures de passage de poissons et évaluer la possibilité d'effets sur les poissons et l'habitat du poisson;
- Le relevé des espèces de poissons doit prendre en compte toute espèce de poisson qui pourrait être présente dans le secteur du projet et qui répond à l'un des critères suivants : est inscrite par le SKCDC comme extrêmement rare (S1) et rare (S2); est inscrite dans le *Wildlife Species at Risk Regulations* du gouvernement provincial; est inscrite aux annexes 1, 2 et 3 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) du gouvernement fédéral; est reconnue en péril par le COSEPAC. Pour déterminer si des espèces rares inscrites sont présentes dans le secteur du projet, le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan doit consulter le site Web de recherche avancée d'Environnement Canada ([www.sararegistry.gc.ca](http://www.sararegistry.gc.ca)) ainsi que le document intitulé *Expected Animal and Invertebrate Species List by Ecoregion* (Saskatchewan Conservation Data Centre, 2010a), qui peut être téléchargé à partir du site Web du SKCDC. Le biologiste des pêches par secteur du

ministère de l'Environnement à La Ronge, Mark Duffy (306-425-4247), peut fournir d'autres connaissances sur la présence d'espèces rares inscrites;

- Les relevés sur le terrain mettront en pratique des procédures normalisées capables de donner des résultats reproductibles, de sorte que des comparaisons ultérieures pourront être établies. Les données tirées de ces relevés faciliteront l'évaluation des effets directs et indirects de l'accroissement de l'accès public aux cours d'eau et aux plans d'eau dans la région où l'on propose d'aménager un passage;
- Les renseignements obtenus au sujet de la présence ou de l'absence d'espèces de poissons devraient être complétés par des résultats d'analyse d'échantillons. Le prélèvement d'échantillons sur les cours d'eau où l'on propose d'aménager un passage devrait coïncider avec le moment où les poissons sont les plus susceptibles d'utiliser le cours d'eau pour au moins l'un de leurs cycles biologiques (p. ex., début du printemps/de l'été et peut-être à l'automne pour évaluer la présence d'espèces fruyantes d'automne);
- L'évaluation de l'habitat du poisson et de l'utilisation par le poisson devrait tenir compte des observations et des commentaires des Premières nations, car celles-ci possèdent souvent une connaissance directe et à long terme sur ces questions;
- Le promoteur fournira des plans proposés pour compenser toute perte de productivité dans l'habitat du poisson afin d'assurer qu'il n'y a « aucune perte nette » d'habitat du poisson en raison de l'aménagement de la route.

Il faut obtenir des permis spéciaux de cueillette et discuter des méthodes d'échantillonnage avec Mark Duffy au 306-425-4247 à La Ronge, biologiste des pêches du ministère de l'Environnement de la Saskatchewan, avant de prélever des échantillons. Les données tirées de ces relevés faciliteront l'évaluation des effets directs et indirects de l'accroissement de l'accès aux cours d'eau où l'on propose d'aménager un passage. Dans le cadre des méthodes employées pour atténuer les répercussions sur les lacs et sur les ressources piscicoles connexes, on devrait modifier le parcours routier de manière à ce qu'il ne permette pas un accès direct aux lacs, notamment à ceux fréquentés par le touladi et le doré jaune.

En ce qui concerne les activités de construction et la sédimentation, il convient de noter que le promoteur a des responsabilités en vertu du paragraphe 36(3) de la *Loi sur les pêches* qui stipule :

« Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit d'immerger ou de rejeter une substance nocive — ou d'en permettre l'immersion ou le rejet — dans des eaux où vivent des poissons, ou en quelque autre lieu si le risque existe que la substance ou toute autre substance nocive provenant de son immersion ou rejet pénètre dans ces eaux ».

Étant donné que malgré les approbations qui pourraient être données, il est interdit de rejeter des matières définies ci-dessus dans le cadre de la *Loi sur les pêches*. L'aménagement de la route et les pratiques de travail connexes doivent être mis en œuvre de manière à ce qu'il n'y ait pas de rejet d'une substance nocive.

#### 8.1.4 Végétation

La route proposée et les caractéristiques auxiliaires connexes peuvent avoir des répercussions sur les espèces végétales en péril et sur les espèces auxquelles les habitants de la région attachent de l'importance et pourraient introduire des espèces non indigènes dans la région. Afin d'évaluer la possibilité que ces types d'effets se fassent sentir, le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan doit documenter tous les types de végétation trouvés dans l'ensemble du secteur d'étude, et compléter et documenter les conclusions d'un relevé sur les espèces végétales rares ou autres espèces végétales d'intérêt ou préoccupantes.

Le relevé des espèces rares doit prendre en compte les plantes, les mousses, les lichens et les champignons qui pourraient être présents dans le secteur du projet et répondent à l'un des critères suivants : sont inscrites par le SKCDC comme extrêmement rares (S1) et rares (S2); sont inscrites dans le *Wildlife Species at Risk Regulations* du gouvernement provincial; sont inscrites aux annexes 1, 2 et 3 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) du gouvernement fédéral; sont reconnues comme étant en péril par le COSEPAC. Veuillez noter qu'en vertu de la LEP, les plantes, les mousses, les lichens et les champignons correspondent à la définition « d'espèces sauvages ».

Les autres espèces végétales d'intérêt ou préoccupantes seront déterminées en communiquant avec les résidents de la Première nation denesuline de Black Lake, la Première nation denesuline de Fond du Lac et les collectivités métisses locales. Des plantes qui pourraient ne pas être reconnues comme rares par la loi fédérale et provinciale pourraient être importantes pour les collectivités locales à des fins alimentaires, cérémoniales, médicinales ou de revenu.

Pour déterminer si des espèces rares inscrites ou d'autres espèces d'intérêt ou préoccupantes pourraient être présentes dans le secteur du projet, le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan devrait consulter le site Web de recherche avancée d'Environnement Canada ([www.sararegistry.gc.ca](http://www.sararegistry.gc.ca)) et les documents intitulés *Expected Plant Species List by Ecoregion* (Saskatchewan Conservation Data Centre 2010c) et *Expected Fungi Species List by Ecoregion* (Saskatchewan Conservation Data Centre 2010b), qui peuvent être téléchargés à partir du site Web du SKCDC. Vous pouvez obtenir d'autres renseignements sur la présence d'espèces rares inscrites et d'espèces d'intérêt ou préoccupantes auprès de la biologiste des espèces en péril du ministère de l'Environnement, Karyn Scalise, au 306-787-8665 et/ou du biologiste spécialiste de l'habitat, Dave Arneson, au 306-787-8457, de la Première nation denesuline de Black Lake, de la Première nation denesuline de Fond du Lac, des collectivités métisses locales et d'autres personnes possédant des connaissances spéciales de la région.

L'EIE doit indiquer comment les plantes inscrites et les autres espèces d'intérêt ou préoccupantes sont prises en compte dans la conception de relevés et comment les méthodes employées dans la réalisation des relevés sont conformes au document *Standardized Methodology for Surveys of Rare Plants* (Saskatchewan Conservation Data Centre, 2009), qui peut être téléchargé à partir du site Web du SKCDC. Le document intitulé *Terrestrial Field Surveys: Permit Requirements, and Design & Methodology Guidelines* (ministère de l'Environnement de la Saskatchewan, 2009) fournit plus d'orientation sur les relevés généraux de plantes et de plantes rares et peut également être téléchargé à partir du site Web du SKCDC.

Toutes les données enregistrées dans le cadre de relevés des plantes doivent être présentées en format numérique au SKCDS. S'il faut recueillir des plantes rares inscrites au *Wild Species at Risk Regulations* (Saskatchewan) pendant les relevés sur le terrain, il faudra obtenir un permis de recherche scientifique auprès de la Direction de la pêche sportive et de la chasse du ministère de l'Environnement de la Saskatchewan.

Il faut fournir en annexe une liste des plantes extrêmement rares (S1) et rares (S2) potentielles qui pourraient être présentes dans le secteur d'étude. Cette liste devrait inclure des espèces qui pourraient être présentes dans la région, mais dont la présence n'a pas été signalée. Il sera important de consulter une liste des espèces extrêmement rares et rares potentiellement présentes pendant les activités de construction, car de telles plantes dont la présence n'a pas été documentée pourraient être découvertes. Des mesures d'atténuation seront nécessaires.

### 8.1.5 Terres humides

La *Politique fédérale sur la conservation des terres humides* (gouvernement du Canada, 1991) fait valoir l'exploitation judicieuse des terres humides et leur protection au moyen d'un examen adéquat des préoccupations relatives aux terres humides dans le cadre des évaluations environnementales ayant trait à de projets de développement. L'objectif principal de la politique est de promouvoir la conservation des terres humides du Canada afin de mettre en valeur leurs fonctions écologiques et socio-économiques, maintenant et pour l'avenir. Les objectifs secondaires de la Politique sont de maintenir les fonctions et les valeurs associées aux terres humides dans l'ensemble du Canada, de tenir compte des fonctions des terres humides dans la planification et la prise de décisions économiques relatives aux ressources, de mettre en valeur et restaurer les terres humides dans les secteurs où leur élimination ou dégradation, ou celle de leurs fonctions, a atteint des proportions critiques et exploiter les terres humides de manière à mettre en valeur leurs possibilités, assurant ainsi leur rendement durable et leur utilisation productive par les générations futures. Les terres humides ne sont pas isolées et les milieux secs adjacents jouent un rôle intégral dans le maintien des fonctions des terres humides.

Les terres humides sont d'importants habitats pour plusieurs espèces de plantes, de faune, d'amphibiens et autres espèces extrêmement rares, rares et rares à non communes ayant une importance environnementale et sociale.

L'EIE doit répondre aux besoins suivants en matière d'information :

#### *Données de référence*

- Établir le plan de toutes les terres humides, indiquer la direction des courants de déversement et de débordement et décrire le lieu, la taille, le type de terres humides, les conditions, les types de communautés écologiques, la flore et la faune;
- Décrire la contribution des terres humides à la quantité et à la qualité de l'eau de surface et de l'eau souterraine;
- Décrire les fonctions de l'habitat terrestre et aquatique;
- Décrire la fonction écologique des terres humides dans l'écosystème environnant et l'utilisation des terres adjacentes;

- Décrire l'utilisation des terres humides par les Autochtones.

### *Évaluation des impacts*

- Expliquer en quoi la fonction des terres humides et les fonctions de l'écosystème qui contribuent à l'intégrité des terres humides seront touchées par le projet;
- Étudier les effets environnementaux cumulatifs sur les terres humides et leurs fonctions;
- Présenter les mesures d'atténuation qui permettent de s'assurer de ne subir aucune perte nette de la fonction des terres humides;
- Expliquer comment les mesures d'atténuation devraient se conformer à la *Politique fédérale sur la conservation des terres humides* (gouvernement du Canada, 1991).

L'EIE doit également indiquer les mesures adoptées pour maintenir la continuité du débit d'eau de tout marais ou de toute tourbière ou passe la route.

### **8.1.6 Faune et habitat faunique**

La route proposée et les caractéristiques accessoires connexes peuvent avoir des répercussions sur les espèces sauvages en péril, sur les espèces auxquelles les habitants de la région attachent de l'importance, sur l'habitat faunique et le comportement des espèces sauvages. De plus, les espèces sauvages rares, les loisirs, la chasse, le piégeage et l'utilisation traditionnelle des terres liée aux espèces sauvages pourraient être touchés. En vue de déterminer comment les espèces sauvages seraient touchées par le projet, il est important d'identifier les espèces rares et autres espèces d'intérêt ou préoccupantes qui pourraient être touchées par le projet.

Les emplacements actuels et les habitats éventuels de ces espèces doivent être décrits par rapport au site du projet et aux terres adjacentes au sein des secteurs d'étude du projet.

Les espèces sauvages rares doivent inclure les mammifères, les oiseaux, les amphibiens, les reptiles, les arthropodes et les mollusques terrestres présents dans le secteur du projet et qui répondent à l'un des critères suivants : sont inscrits par le SKCDC comme extrêmement rares (S1) et rares (S2); sont inscrits au *Wildlife Species at Risk Regulations* du gouvernement provincial; sont inscrits aux annexes 1, 2 et 3 de la LEP; sont reconnues comme étant en péril par le COSEPAC.

On déterminera la présence d'autres espèces d'intérêt ou préoccupantes avec l'aide de résidents de la Première nation denesuline de Black Lake, de la Première nation denesuline de Fond du Lac, des collectivités métisses locales et d'autres parties intéressées et en communiquant avec le biologiste de la faune du ministère de l'Environnement, Tim Trottier, au 306-425-4237.

Pour déterminer si des espèces rares inscrites et d'autres espèces d'intérêt ou préoccupantes pourraient être présentes dans le secteur du projet, le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan devrait consulter le site Web de recherche avancée d'Environnement Canada ([www.sararegistry.gc.ca](http://www.sararegistry.gc.ca)) et le document intitulé *Expected Animal and Invertebrate Species by Ecoregion* (Saskatchewan Conservation Data Centre 2010a), qui peuvent être téléchargés à partir du site Web du SKCDC. Vous pouvez obtenir d'autres renseignements sur la présence d'espèces rares inscrites et d'espèces d'intérêt ou préoccupantes auprès de la

biologiste de la faune du ministère de l'Environnement à La Ronge, Tim Trottier, au 306-425-4237; de la Première nation denesuline de Black Lake, de la Première nation denesuline de Fond du Lac; des collectivités métisses locales; d'autres personnes possédant des connaissances spéciales de la région. En particulier, on devrait procéder à la consultation de résidents bien informés en vue de recenser les roqueries de grands hérons et les aires de nidification d'autres oiseaux migrateurs inscrits d'intérêt ou préoccupants dans le secteur du projet, les habitats occupés actuellement et autrefois par le caribou des bois et l'orignal dans un rayon de 5 kilomètres des parcours, ainsi que les tanières connues pour les loups, les carcajous et les ours noirs. De plus, toute information obtenue au sujet de l'utilisation par le caribou de la toundra des terrains de la région devrait être documentée; il est question notamment d'habitats d'hivernage et de corridors de déplacement qui croisent les deux parcours. (À cet effet, il serait utile de communiquer avec le Beverly & Qamanirjuaq Caribou Management Board). Il faudrait recueillir d'autres renseignements disponibles sur la santé de la population de chaque espèce trouvée.

Le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan devrait compléter les renseignements obtenus au sujet des gros mammifères (p. ex. l'orignal, le caribou des bois, le caribou des toundras et le loup) par un relevé aérien hivernal de reconnaissance dans un rayon de 5 kilomètres de chaque parcours proposé. Les observations consignées devraient indiquer les endroits où on a trouvé des espèces sauvages et leur abondance, des pistes, ainsi qu'une description des types d'habitat faunique. En outre, les endroits où l'on a découvert des tanières pour les loups, les carcajous et les ours noirs devraient être consignés et complétés par des renseignements recueillis au cours des consultations mentionnées antérieurement.

Le *Draft Athabasca Land Use Plan: Stage 1* (Athabasca Interim Advisory Panel 2006) indique que le pygargue à tête blanche et le balbuzard pêcheur sont des espèces d'intérêt ou préoccupantes. Des relevés aériens seront effectués au début avril pour déceler les nids du pygargue à tête blanche et du balbuzard pêcheur dans un rayon d'un kilomètre du parcours proposé (Il convient d'entreprendre un tel relevé applicable aux deux parcours possibles et d'utiliser les renseignements obtenus pour déterminer le parcours privilégié). Toute roquerie de grands hérons observée au cours du relevé devrait être signalée.

Le document intitulé *Terrestrial Field Surveys: Permit Requirements, and Design & Methodology Guidelines* (ministère de l'Environnement de la Saskatchewan, 2009) donne une orientation sur la façon d'effectuer des relevés appropriés des vertébrés terrestres en Saskatchewan. Le document peut être téléchargé à partir du site Web du SKCDC.

Le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan doit démontrer que les relevés sur les espèces sauvages ont optimisé la capacité de détection, qu'ils ont été effectués à un moment (jour, année et dans des conditions météorologiques appropriées) et dans un endroit convenables (par rapport à l'empreinte écologique du développement) et que des efforts suffisants ont été consacrés pour obtenir une couverture complète de la région potentiellement touchée.

Veillez remarquer que dans le cas des espèces en péril et des espèces reconnues « en péril » par le CISEPAC, il faut fournir des estimations de l'abondance et de la distribution; déterminer les résidences, le déplacement saisonnier, les corridors de déplacement, les besoins en matière

d'habitat, les habitats clés, les habitats essentiels et le cycle biologique général. La méthode utilisée pour déterminer l'habitat faunique est traitée ci-dessous.

La méthode utilisée pour effectuer les relevés d'espèces sauvages et les résultats des relevés doivent être documentés. Toutes les données tirées des relevés d'espèces sauvages doivent être présentées en format numérique au SKCDC. Si des espèces sauvages protégées ou des espèces en péril sont perturbées pendant les enquêtes de relevés, il faut obtenir un permis de recherche scientifique auprès de la Direction de la pêche sportive et de la chasse du ministère de l'Environnement.

L'EIE devrait contenir des cartes d'information faunique provenant du document *Athabasca Land Use Plan: Stage 1* (Interim Advisory Panel (Comité consultatif intérimaire), 2006), ainsi qu'une carte des habitats de végétation et d'espèces sauvages des espèces sauvages préoccupantes trouvées dans le secteur d'étude. Les cartes devraient indiquer les endroits le long des parcours de recharge où il existe des habitats fauniques vulnérables. Ces habitats fauniques peuvent assurer ou non la subsistance de populations fauniques existantes, mais la présence des habitats pourrait être essentielle pour assurer la subsistance de futures populations fauniques. Les renseignements présentés sur les habitats des espèces préoccupantes devraient être suffisamment détaillés pour permettre soit la prise d'une décision sur la sélection du parcours et sur les modifications du tracé qui s'imposeraient pour éviter les zones vulnérables soit l'évaluation des incidences et la sélection des mesures d'atténuation appropriées au cas où il serait impossible d'éviter de tels habitats. Les renseignements sur l'habitat faunique peuvent être tirés de l'analyse des types de végétation (abordée dans la section 8.14).

### **Espèces en péril**

La LEP impose des obligations de traiter les effets potentiels sur les espèces sauvages inscrites dans une évaluation environnementale fédérale. Les évaluations environnementales fédérales sont exigées par la loi pour aborder les effets potentiels d'un projet proposé sur des espèces sauvages inscrites, leur habitat essentiel et les résidences de ces espèces et prendre en compte les effets environnementaux cumulatifs. Les évaluations environnementales doivent également inclure les espèces non inscrites légalement en vertu de la LEP, à savoir les espèces dont le COSEPAC a recommandé l'inscription légale.

Pour donner plus de détails dans le paragraphe 10 de cette section, il faut satisfaire aux besoins suivants en matière de renseignements :

### ***Données de référence***

- Déterminer toutes les espèces inscrites à l'annexe 1 de la LEP et celles reconnues comme « en péril » par le COSEPAC qui pourraient être présentes dans le secteur du projet à l'aide de protocoles reconnus des relevés pour fournir des données actuelles recueillies sur le terrain;
- Fournir des évaluations de l'abondance et de la distribution à l'aide de protocoles reconnus de relevés pour optimiser la détectabilité de toutes les espèces inscrites à l'annexe 1 de la LEP et celles reconnues comme « en péril » par le COSEPAC et déployer suffisamment d'effort lors des relevés pour obtenir une couverture complète;
- Déterminer les résidences, les déplacements saisonniers, les corridors de déplacement, les besoins en matière d'habitat, les habitats clés, les habitats essentiels et le cycle biologique

général de toutes les espèces inscrites à l'annexe 1 de la LEP et celles reconnues comme « en péril » par le COSEPAC qui pourraient être présentes dans le secteur du projet.

### ***Évaluation des impacts***

- Décrire les effets potentiels d'un projet proposé sur les espèces inscrites à l'annexe 1 de la LEP et celles reconnues comme « en péril » par le COSEPAC, leur habitat essentiel et les résidences des individus de ces espèces;
- Discuter des mesures adoptées pour éviter ou diminuer ces effets;
- Discuter des mesures adoptées pour surveiller tous les effets négatifs sur les espèces sauvages inscrites et leur habitat essentiel;
- Discuter de la façon dont les mesures adoptées pour surveiller les effets négatifs sont conformes à toute stratégie de rétablissement, plan de gestion et plan d'action pertinents;
- Discuter des effets environnementaux cumulatifs sur les espèces inscrites à l'annexe 1 de la LEP et celles reconnues « en péril » par le COSEPAC, sur les résidences des individus de ces espèces et leur habitat essentiel ainsi que les mesures adoptées pour réduire ces effets;
- Discuter des effets résiduels sur les espèces en péril et le degré d'incertitude scientifique entourant les renseignements utilisés.

Pour aider les promoteurs à tenir compte des espèces en péril et à les gérer, Environnement Canada a élaboré un guide intitulé « *Guide des meilleures pratiques en matière d'évaluation environnementale pour les espèces sauvages en péril au Canada* » (Environnement Canada 2004). Il est possible d'obtenir la plus récente version de ce document en communiquant avec la coordonnatrice de l'évaluation environnementale d'Environnement Canada pour la Saskatchewan, Amy Wilker (306-780-5399, [Amy.Wilker@ec.gc.ca](mailto:Amy.Wilker@ec.gc.ca)). Les contraintes de temps et les retraits précis devraient être respectés en fonction de l'espèce. Pour obtenir une liste des retraits appropriés concernant les espèces végétales et des protocoles de relevé, le promoteur est invité à consulter le document intitulé *Directives pour confirmer la présence - Végétation des prairies, espèces en périls* d'Environnement Canada (Henderson, D. 2009b) et *Lignes directrices sur la distance de retrait sécuritaire pour les plantes en péril* (Henderson, D. 2009a). Il est également possible d'obtenir ces documents en communiquant avec Amy Wilker.

### **Oiseaux migrants**

La Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrants (LCOM) assure la protection des oiseaux migrants, de leurs œufs et de leurs nids. Pour minimiser la perturbation des oiseaux migrants nicheurs, il faut éviter les activités de construction et d'enlèvement de la végétation au moins entre le 1<sup>er</sup> mai et le 31 juillet. S'il doit enlever la végétation pendant cette période, le promoteur doit veiller à ce qu'une personne qualifiée possédant une expertise en matière d'oiseaux confirme qu'il n'y a aucun nid actif avant le début de l'enlèvement de la végétation. Il faut également rappeler au promoteur que le dépôt de pétrole, de déchets d'hydrocarbures ou de tout autres substances nocives pour les oiseaux migrants dans l'eau ou dans toute aire fréquentée par ces oiseaux est interdit.

L'EIE doit préciser les dates de l'enlèvement de l'ensemble de la végétation et définir les mesures d'atténuation adoptées pour minimiser les répercussions sur les oiseaux migrants, leurs œufs et leurs nids.

Dans une annexe, veuillez fournir une liste des espèces sauvages potentielles extrêmement rares (S1) et rares (S2) qui pourraient être présentes dans le secteur d'étude. Cette liste doit inclure les espèces qui pourraient être présentes dans la région, mais dont on n'a pas signalé la présence. Il sera important de consulter une liste des espèces extrêmement rares et rares potentiellement présentes pendant les activités de construction, car de telles espèces sauvages qui n'ont pas été documentées auparavant pourraient être découvertes et des mesures d'atténuation pourraient être nécessaires.

## **8.2 Socioéconomique**

### **8.2.1 Profil communautaire, conditions sociales et économie locale**

La route toutes saisons permettra d'accéder à la collectivité actuellement isolée de Fond-du-Lac. Les résidents pourront désormais se promener le long de la nouvelle route toutes saisons jusqu'à un point sur la rive-sud du lac Athabasca et parcourir la courte distance vers la collectivité soit en utilisant une route de glace en hiver, soit en prenant le traversier en été. L'EIE doit contenir des renseignements de base sur les caractéristiques socioéconomiques de la collectivité de Fond-du-Lac. Il faut que la collectivité confirme les données socioéconomiques actuelles et comprenne bien quelles conditions sociales pourraient être touchées par le développement ainsi que les conditions de l'économie qui soutient la population en place.

### **8.2.2 Utilisations et valeurs traditionnelles liées aux terres et aux ressources**

Une description devrait être fournie concernant l'utilisation et les valeurs traditionnelles liées aux terres et aux ressources qui pourraient être touchées par le projet de route, telles que déterminées au moyen de discussions et de consultations auprès de la Première nation denesuline de Black Lake et de la Première nation denesuline Fond du Lac, avec le Grand conseil de Prince Albert qui possède une base de données sur les connaissances traditionnelles de la région et les associations locales des Métis liées à la Région du Nord 1. Sauf stipulation contraire par les deux Premières nations et les associations locales des Métis liées à la Région du Nord 1, il faut au moins décrire les activités traditionnelles de chasse et de cueillette ainsi que les pratiques spirituelles et cérémoniales. Le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan est encouragé à obtenir la participation des deux Premières nations et des associations locales des Métis liées à la Région du Nord 1 pour déterminer comment les utilisations et les valeurs traditionnelles doivent être décrites. Une discussion particulière sera nécessaire à propos de parties du parcours proposé et des parcours de rechange se retrouvant dans les régions zonées dans *Draft Athabasca Land Use Plan: Stage 1* (Athabasca Interim Advisory Panel 2006) comme « zone spéciale de gestion » et zone de « conservation ».

Si vous avez besoin d'une orientation supplémentaire concernant le *Cadre stratégique en matière de consultation auprès des Premières nations et des Métis* du gouvernement de la Saskatchewan (gouvernement de la Saskatchewan 2010), veuillez communiquer avec la directrice des consultations du ministère des Relations avec les Premières nations et les Métis, Crystal McLeod, au 306-798-5166. Pour obtenir plus d'information sur le Plan d'action sur la consultation auprès des Premières nations, des Métis et des peuples inuits du gouvernement du

Canada, veuillez communiquer avec Jeanne Cadorette, ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada, au 613-944-9321.

### **8.2.3 Ressources patrimoniales**

Bien qu'il n'y ait pas de sites archéologiques qui se trouvent à proximité des parcours proposés, la possibilité de trouver des sites archéologiques le long du parcours de la route proposée est modérée à élevée.

Toutes les parties du projet entrant dans l'une des zones suivantes nécessiteront le recours à une évaluation des incidences sur les ressources patrimoniales :

- Le long des hautes lisières sèches de tous grands marais ou tourbières (longueur supérieure à un kilomètre);
- Dans un rayon de 250 mètres de tous cours d'eau ou lacs (longueur supérieure à un kilomètre);
- Dans un rayon de 50 mètres de tout sentier historique;
- Dans un rayon de 250 mètres de toute ligne de rivage;
- Sur les escarpements (par cela on entend au moins deux courbes de l'équidistance situées à 200 mètres les unes des autres), d'importantes hautes terres, et les collines/crêtes (y compris les eskers) qui se trouvent dans un rayon de 500 mètres d'une source d'eau.

L'évaluation des incidences sur les ressources patrimoniales englobera un relevé pédestre systématique ainsi que des travaux de vérification et d'exploration du sous-sol. La première composante de l'évaluation permettra de déterminer la présence de lieux patrimoniaux situés à l'intérieur du secteur du projet.

### **8.2.4 Utilisations et valeurs non traditionnelles liées aux terres et aux ressources**

Il faut recueillir et décrire les données de base sur les utilisations et les valeurs non traditionnelles liées aux terres et aux ressources (p.ex. chasse, piégeage, pêche, pourvoirie, exploitation minière, tourisme, loisirs, milieu sauvage) qui pourraient être touchées par le projet. Les données comprendront les emplacements connus des installations prévues, y compris les installations récréatives et les pourvoiries situées dans la région de la route proposée. Ces données peuvent être obtenues en communiquant avec la Section de la géomatique boréale du ministère de l'Environnement (306-953-2376). On décrira également les ressources naturelles et récréatives qui se trouvent dans les secteurs contigus à la route proposée ou situés à proximité de celle-ci.

### **8.2.5 Eaux navigables**

Tout ouvrage lié au projet devant être construit dans des eaux navigables ou sur, sous, au-dessus ou à travers celles-ci, pouvant compromettre le droit du public à la navigation.

L'EIE doit inclure une description des utilisateurs connus de la voie navigable, ainsi que des embarcations qui y sont utilisées. L'EIE devrait également faire état de toutes les voies navigables touchées par les ouvrages proposés (nouvelle infrastructure ou modification à l'infrastructure existante) devant être construits dans des eaux navigables ou sur, sous, au-dessus ou à travers celles-ci, ainsi que de tout ouvrage temporaire susceptible de gêner la navigation et d'en compromettre la sécurité.

L'EIE devrait comprendre ce qui suit :

- Des cartes à une échelle adéquate illustrant l'emplacement des voies navigables et des ouvrages construits dans l'eau (latitude et longitude);
- Les caractéristiques physiques de la voie navigable (telles que la longueur, la largeur, la profondeur, le flux et les fluctuations saisonnières);
- Des photographies de l'emplacement proposé des ouvrages (des vues transversales, en amont et en aval), si elles sont disponibles, à présenter dans une annexe;
- Les dessins conceptuels (vue en plan et de profil) ainsi que calendriers et méthodes de construction de tous les ouvrages, tant permanents que temporaires, devant être construits dans l'eau.

La présentation de demandes en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN) au bureau régional du Programme de protection des eaux navigables sera nécessaire pour tous les ouvrages de franchissement de cours d'eau auxquels l'arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires (LPEN) ne s'applique pas.

### **8.2.6 Services de santé et de police**

Il se peut que la nouvelle route ait des répercussions sur le transport aérien des services de santé dans les collectivités de Fond-du-Lac et Uranium City. De plus, les services de police pourraient être touchés par une augmentation du trafic routier. Il faudrait fournir une description de ces services actuels et des effets potentiels.

## **9.0 ÉVALUER LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX**

Lors de la réalisation de l'évaluation des impacts environnementaux, la prise en compte des effets environnementaux potentiels doit s'effectuer de façon systématique et retraceable, et il faut décrire la méthodologie utilisée. Les résultats du processus d'évaluation doivent être clairement documentés sous forme de sommaire ou de tableaux le cas échéant. L'évaluation doit inclure une évaluation des solutions de rechange pour déterminer l'approche privilégiée. Il faut tenir compte des mesures d'atténuation réalisables sur les plans technique et économique pour les effets environnementaux (y compris les effets cumulatifs) déterminés dans l'approche privilégiée. En tenant compte des mesures d'atténuation déterminées, le rapport doit également indiquer clairement les effets résiduels du projet (les effets présents après la mise en œuvre des mesures d'atténuation) et déterminer l'importance des effets après l'adoption de mesures d'atténuation.

L'évaluation des impacts environnementaux doit fournir les renseignements nécessaires pour déterminer si les avantages du développement proposé justifient les coûts environnementaux de l'approche privilégiée. Les renseignements fournis dans l'évaluation des impacts environnementaux, liés aux impacts potentiels (y compris les effets bénéfiques), pour chaque solution de rechange, doivent être complets et détaillés, y compris les tableaux, les figures, les cartes et les graphiques le cas échéant. Il faut évaluer les impacts en tant que changements par rapport aux conditions de base (la différence entre les conditions environnementales prévues si le projet n'est pas réalisé et les conséquences prévues qui pourraient en découler). Il faut décrire les impacts potentiels quant à leur probabilité, étendue, fréquence, réversibilité et durée. Il faut documenter clairement les méthodes et les hypothèses utilisées pour évaluer les impacts et fournir une justification des conclusions. Il faut expliquer les écarts dans la qualité des données limitant l'analyse et les conclusions et imposer des restrictions appropriées à la fiabilité des prévisions.

Voici une liste des impacts potentiels déterminés qu'il faut aborder dans l'EIE :

- Perturbation des espèces végétales rares et des espèces végétales d'intérêt ou préoccupantes;
  - Les AR ont des responsabilités en vertu des paragraphes 79(1) et 79(2) de la LEP. EC rappelle aux AR que :
    - « Toute personne tenue, sous le régime d'une loi fédérale, de veiller à ce qu'il soit procédé à l'évaluation des effets environnementaux d'un projet notifié sans tarder à tout ministre compétent tout projet susceptible de toucher une espèce sauvage inscrite ou son habitat essentiel »,
    - « La personne détermine les effets nocifs du projet sur l'espèce et son habitat essentiel et, si le projet est réalisé, veille à ce que des mesures compatibles avec tout programme de rétablissement et tout plan d'action applicable soient prises en vue de les éviter ou de les amoindrir et les contrôler »,
- Par conséquent, il faut informer les AR le plus rapidement possible de la présence de toute espèce connue en péril aux alentours du site du projet.
- Perturbation d'espèces sauvages rares (oiseaux, insectes, mammifères et amphibiens) et de leurs habitats et d'espèces sauvages préoccupantes ou d'intérêt et de leurs habitats. Veuillez prendre note que la discussion ci-dessus portant sur la LEP en ce qui concerne les plantes rares s'applique également aux espèces sauvages rares;
  - Perturbation du fonctionnement de l'écosystème attribuable à une fragmentation;
  - Perturbation de la faune pendant la construction et l'exploitation de la chaussée et risque pour la faune;
  - Impacts sur l'eau et le poisson causés par les déversements et fuites de carburant, de produits chimiques ou de matières dangereuses pendant l'utilisation, le transport ou l'entreposage de ces matières;
  - Impacts de la construction d'un passage de cours d'eau sur l'eau (tant la qualité que la quantité), le poisson et l'habitat du poisson (s'il est présent);

- Les impacts potentiels doivent tenir compte de l'érosion du sol (tel que l'érosion des berges, l'érosion éolienne et l'érosion le long des revêtements routiers), perturbation directe du sol ou perturbation du lit du cours d'eau (pendant la construction par exemple), mouvement de masse (attribuable à des chenaux d'érosion dans des barrage routier, fermeture ou dans des structures de passage de cours d'eau défailantes) ou d'autres processus. La perte directe d'habitat du poisson en raison de l'aménagement d'un passage de cours d'eau pourrait être attribuable au remplissage d'une voie navigable.
- Impacts du drainage sur la qualité de l'eau et la quantité de milieux récepteurs, tant pendant la phase de construction que la phase d'exploitation;
- Impacts sur la végétation, y compris l'enlèvement de la végétation (particulièrement dans les habitats sensibles); les effets négatifs potentiels sur la biodiversité (tels que la possibilité d'établissement d'espèces végétales exotiques envahissantes et les effets possibles sur la diversité génétique et des espèces); effets de la perturbation (tels que l'effet de lisière); (le cas échéant) effets potentiels de la maîtrise de la végétation, sel de voirie et autres facteurs opérationnels;
- Impacts sur la fonction des terres humides et les fonctions de l'écosystème qui contribuent à l'intégrité des terres humides et seront touchées par le projet :
  - Les fonctions des terres humides doivent inclure les fonctions hydrologiques, biogéochimiques, écologiques et de l'habitat, ainsi que les valeurs sociales/culturelles/commerciales, esthétiques/récréatives et éducatives et de sensibilisation du public.
- Impacts sur les espèces inscrites en vertu de la LEP et celles reconnues « en péril » par le COSEPAC, ainsi que les impacts sur leurs habitats essentiels et les résidences des individus de ces espèces;
- Impacts sur les utilisations et les valeurs traditionnelles liées aux terres et aux ressources :
  - Au moyen de discussions et de consultations auprès de la Première nation denesuline de Black Lake et de la Première nation denesuline de Fond du Lac, décrire comment les utilisations et les valeurs traditionnelles déterminées et liées aux terres et aux ressources pourraient être touchées par l'emplacement du parcours proposé,
  - Les associations locales des Métis liées aux Métis de la Région du Nord 1 peuvent avoir un certain intérêt dans la région et si oui, il conviendrait d'organiser des discussions sur la manière dont l'emplacement du parcours proposé pourrait influencer sur leurs utilisations et valeurs traditionnelles liées aux terres et aux ressources.
- Impacts sur les ressources patrimoniales;
- Impacts sur les utilisations et les valeurs non traditionnelles liées aux terres et aux ressources :
  - Estimer comment les solutions de rechange au parcours proposé pourraient nuire ou augmenter les impacts sur le piégeage, l'exploitation minière, la chasse, la pêche, le camping, les loisirs, les pourvoiries, le milieu sauvage et autres valeurs. Examiner particulièrement comment la route pourrait toucher les pourvoyeurs offrant à l'heure actuelle des possibilités de pêche avec transport par hydravion dans les limites du secteur du projet ou à proximité. On devrait aussi signaler la possibilité que des

sentiers et/ou des rives soient soumis au défrichage en vue de l'utilisation de rampes de mise à l'eau et d'autres activités. Communiquez avec la Première nation denesuline de Black Lake, la Première nation denesuline de Fond du Lac, le Grand conseil de Prince Albert, la municipalité de Fond-du-Lac et la municipalité de Stony Rapids pour discuter comment des parties de la route et le parcours de rechange pourraient influencer sur les utilisations et les valeurs non traditionnelles dans les régions zonées dans *Draft Athabasca Land Use Plan: Stage 1* (Athabasca Interim Advisory Panel, 2006) comme « zone spéciale de gestion » et zone de « conservation ».

- Impacts sur le bien-être social autres que les impacts sur les utilisations et les valeurs liées aux terres et aux ressources :
  - Par exemple, les personnes vivant dans les collectivités de Fond-du-Lac, d'Uranium City et de Camsell Portage et qui dépendent du transport aérien pourraient être touchées de façon nuisible si la route entraîne indirectement une augmentation des prix du transport aérien et une réduction des vols réguliers. Communiquez avec les collectivités de Fond-du-Lac, de Camsell Portage et d'Uranium City pour comprendre comment elles pourraient être touchées par la route. Les autres impacts peuvent inclure des déchets qui offusquent la vue le long de la route et au terminus de la route au traversier et le malaise des voyageurs s'il n'y a pas assez de relais routiers.
- Avantages sociaux et économiques locaux liés aux emplois, aux occasions d'affaires ou aux possibilités de formation générés par le projet, en mettant l'accent sur les avantages pour les Premières nations et les Métis;
- Impacts sur la sécurité et la santé des travailleurs et du grand public pendant les activités de construction. Le document d'orientation de Santé Canada, *Information utile lors d'une évaluation environnementale* (Santé Canada, 2010), peut être consulté sur leur site Web;
- Impacts sur la sécurité des usagers de la route et impacts connexes sur la sécurité des usagers d'autres routes, reliées à la route 908, qui pourraient maintenant connaître une plus grande circulation;
- Impacts sur les services de santé fournis par transport aérien aux collectivités de Fond-du-Lac et d'Uranium City :
  - La chaussée toutes saisons pourrait réduire la quantité de déplacements aériens découlant d'une augmentation des prix du transport aérien et le nombre de vols réguliers pourrait diminuer, ce qui pourrait avoir des répercussions sur la capacité de transporter rapidement et de façon abordable les patients nécessitant des soins médicaux. Les personnes dont le transport pour des services de santé n'est pas subventionné seraient les plus touchées. Communiquez avec les collectivités de Fond-du-Lac et d'Uranium City pour comprendre les répercussions et les problèmes que la chaussée pourrait avoir indirectement sur les services de santé liés au transport aérien. Le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan peut également communiquer avec David Sampson au 306-425-8584 pour obtenir plus d'aide pour comprendre les répercussions de la chaussée sur les services de santé liés au transport aérien.
- Les questions et les préoccupations découlant des consultations menées auprès du public jusqu'à maintenant :

- En plus de résumer les questions et les préoccupations soulevées, le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan devrait également fournir un tableau indiquant chaque consultation, le nom de la personne ayant posé des questions ou soulevé des préoccupations et la date. Le tableau peut également inclure des déclarations d'appui. Le tableau doit également contenir un résumé de la manière dont ont été/seront abordées les préoccupations, commentaires ou demandes d'information du public. Il faut mentionner toute modification apportée aux mesures d'atténuation ou toute mesure d'atténuation supplémentaire présentée pour réduire le risque d'effets environnementaux résiduels.

La liste ci-dessus n'est pas nécessairement complète et il faudra aborder tout impact potentiel supplémentaire défini par le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan, les organismes de réglementation, les examinateurs techniques, le public et les collectivités des Premières nations et des Métis.

## **10.0 SOLUTIONS DE RECHANGE DU PROJET**

Il faut prendre en compte différentes solutions de rechange au projet qui sont jugées réalisables sur les plans technique et économique et analyser et expliquer les effets environnementaux de chaque solution de rechange dans l'EIE afin de fournir la justification de l'approche privilégiée. L'analyse des solutions de rechange doit tenir compte du cycle de vie du projet de développement tel que la construction, l'exploitation, l'entretien, la désaffectation et la remise en état. L'évaluation des solutions de rechange peut tenir compte de la sélection du parcours, de l'emplacement de la route d'accès et du carrefour, de l'emplacement des emprunts et des sources de granulat.

Il faut également inclure une discussion sur les effets environnementaux potentiels qui ont été pris en compte concernant de telles solutions de rechange. De plus, l'EIE devrait contenir une discussion sur le processus de sélection du site pour toutes les composantes importantes du projet. Les renseignements présentés devraient inclure la justification de la sélection des sites proposés (parcours) ainsi que la manière dont les conditions environnementales actuelles, les effets environnementaux prévus et les consultations auprès du public ont été pris en compte dans la prise de décision. Les renseignements doivent être fournis dans des tableaux, des figures et des textes pour présenter les enjeux et les résultats et les compromis environnementaux liés à chaque parcours de rechange.

## **11.0 SÉLECTION DU PARCOURS PRIVILÉGIÉ ET DESCRIPTION DE L'ENSEMBLE DU PROJET**

Il faut fournir une description détaillée de l'approche privilégiée décrivant toutes les phases du projet, y compris la construction, l'exploitation, l'entretien, la désaffectation, la remise en état et la surveillance. La description doit fournir les renseignements nécessaires pour déterminer si les avantages du développement proposé offerts à la province et à ses citoyens justifient les coûts environnementaux du parcours privilégié. Il faut inclure les détails suivants dans la description du parcours privilégié de la manière suivante :

- Les emplacements exacts (indiqués sur une ou des cartes et expliqués dans un texte) des nouveaux parcours de la route et des emprises, des routes d'accès et des carrefours à une échelle appropriée aux effets et comprenant des caractéristiques géographiques et environnementales définissables, les ressources d'eau de surface et souterraine, l'utilisation actuelle des terres ainsi que les collectivités, les résidences et les industries à proximité;
- Dans la mesure du possible, les emplacements exacts des emprunts, des sources d'agrégats, des campements temporaires, des installations d'entretien, des installations de prélèvement d'eau et autres activités liées au projet à une échelle appropriée aux effets comprenant des caractéristiques géographiques et environnementales définissables, les ressources d'eau de surface et souterraine, l'utilisation actuelle des terres ainsi que les collectivités, les résidences et les industries à proximité;
- Une carte détaillée à grande échelle et une photomosaïque montrant le secteur du projet par rapport aux caractéristiques topographiques environnantes et les caractéristiques en matière d'utilisation des terres. À l'aide de cartes, indiquer l'emplacement du projet dans le contexte des réserves actuelles d'aires protégées, des réserves de Premières nations, des sélections des terres avec droits fonciers découlant d'un traité, des aires récréatives, des terres de protection de la faune, des collectivités, des sites de ressources patrimoniales, etc.
- Le calendrier prévu de toutes les phases du projet;
- Descriptions détaillées de l'échéancier et des méthodes proposées pour les diverses réalisations liées à la construction du passage de cours d'eau (construction de ponts, emplacement des ponceaux, batardeaux, assèchement, lutte contre l'érosion, etc.);
- Un résumé de tous les impacts environnementaux potentiels du parcours privilégié documenté au moyen de l'évaluation des impacts environnementaux concernant le parcours privilégié;
- Il faut décrire tous les impacts potentiels et toutes les mesures d'atténuation de l'approche privilégiée avant le début de la construction de la route.

## 12.0 ACCIDENTS ET DÉFAILLANCES

L'EIE doit indiquer les effets environnementaux potentiels (y compris les effets cumulatifs) découlant d'accidents et de défaillances et d'événements imprévus susceptibles de se produire au cours de toutes les phases du projet et évaluer la probabilité que ces événements surviennent et les circonstances dans lesquelles ces événements risquent de survenir. Il faut également indiquer en détail dans cette section la mise en œuvre des mesures d'atténuation, des plans d'urgence et des mécanismes d'intervention.

**Tous les déversements** de pétrole, de carburant ou d'autre matière nocive, **peu importe la taille**, doivent être signalés au numéro d'appel 24 heures sur 24 de la Saskatchewan en cas de déversements au 1-800-667-7525.

### **13.0 EFFETS DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE PROJET**

L'EIE doit également tenir compte de la façon dont l'environnement est susceptible de toucher le projet. Elle doit tenir compte des effets de phénomènes météorologiques violents tels qu'une sécheresse extrême, des précipitations anormales, des écoulements/inondations, des incendies, des tremblements de terre, des éboulements. L'EIE doit également tenir compte des effets potentiels des changements climatiques sur le projet, notamment une évaluation pour déterminer si le projet sera sensible aux changements dans les conditions climatiques pendant sa durée de vie.

### **14.0 ÉVALUATION DES IMPACTS RÉGIONAUX ET CUMULATIFS**

L'EIE devrait indiquer si les conditions environnementales actuelles, notamment d'autres projets de développement dans la région, pourraient influencer sur le projet ou ses impacts potentiels. Il faudrait indiquer si les effets propres au projet, combinés aux impacts des projets en cours et prévus dans la région entraîneront, ou contribueront à entraîner, des effets environnementaux cumulatifs ou des effets régionaux à court et à long terme.

Les effets cumulatifs sont des effets résiduels sur l'environnement (c.-à-d. des impacts présents après la mise en place de mesures d'atténuation) combinés aux effets environnementaux des activités ou projets passés, présents ou à venir. Les effets cumulatifs peuvent également découler de la combinaison de différents effets environnementaux individuels du projet agissant sur la même composante environnementale. À ce titre, les effets du présent projet doivent être pris en compte avec ceux d'autres projets et activités exécutés ou qui seront exécutés, et dont les effets pourraient chevaucher les effets découlant du projet (c.-à-d. un chevauchement dans la même région géographique et en même temps).

Afin de tenir compte des effets environnementaux cumulatifs potentiels du projet, l'EIE doit indiquer les autres projets passés, présents ou raisonnablement prévisibles exécutés dans le secteur d'étude. Il faut mettre l'accent dans cette section sur les projets « raisonnablement prévisibles » (p. ex. les projets approuvés ou en cours de processus d'approbation réglementaire). Il est recommandé d'entreprendre une discussion continue avec les autorités fédérales pour préparer une liste d'autres projets et activités qu'il faudrait aborder. Il faudrait au moins s'efforcer de découvrir quels autres projets sont prévus par les administrations locales et régionales ainsi que les organismes provinciaux et fédéraux.

Les projets ne doivent pas se limiter aux autres projets de transport en commun/d'infrastructure de transports. Il faut tenir compte de tous les projets, particulièrement ceux qui peuvent avoir des effets cumulatifs sur la qualité de l'eau, la végétation, l'habitat faunique, la qualité de l'air et les bruits. Ces éléments environnementaux sont susceptibles de subir un impact considérable à la suite de la mise en œuvre de projets/effets cumulatifs multiples et devraient faire l'objet d'une attention particulière lors d'une analyse des effets cumulatifs. En règle générale, les renseignements dont on dispose pour évaluer les effets environnementaux des autres projets peuvent vraisemblablement être plus conceptuels et moins détaillés à mesure que les effets s'éloignent du projet dans l'espace et dans le temps ou quand l'information sur un autre projet ou une autre activité n'est pas disponible. Par conséquent, l'examen des effets

environnementaux cumulatifs pourrait contenir des détails plus généraux que l'évaluation des interactions directes du projet et de l'environnement.

Il pourrait être nécessaire d'adopter des mesures d'atténuation supplémentaires lorsque des effets négatifs cumulatifs d'une importance éventuelle sont déterminés.

Il faudrait également consulter les documents d'orientation de l'Agence, Énoncé de politique opérationnelle — Aborder les effets environnementaux cumulatifs en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (Agence canadienne d'évaluation environnementale. 2007) et *Évaluation des effets cumulatifs, Guide du praticien* (Agence canadienne d'évaluation environnementale. 1999) en ce qui concerne la portée des effets cumulatifs à évaluer dans l'EIE.

## 15.0 MESURES D'ATTÉNUATION

Il faut décrire les mesures qui seront mises en œuvre pour minimiser les effets négatifs et améliorer les effets positifs du parcours privilégié. Il faut expliquer les effets négatifs découlant du projet qui ne peuvent être atténués. Un tableau résumant les mesures d'atténuation concernant les impacts éventuels décelés pour ce qui est du parcours privilégié serait utile pour les examinateurs techniques et du public.

Il faut déterminer tous les impacts potentiels ainsi que les mesures d'atténuation du parcours privilégié avant le début de la construction de la route. Des spécialistes des gouvernements provincial et fédéral ont fourni quelques détails et considérations qu'il faut inclure pour élaborer les mesures d'atténuation :

- Les exigences relatives aux passages de cours d'eau – construction de ponts, l'emplacement des ponceaux (et coupes transversales connexes);
- Les structures de pont qui enjambent complètement un cours d'eau sans modifier le lit ou les berges sont préférables aux structures portantes dans le cours d'eau et qui causent la perte de l'habitat du poisson ou la modification de l'état naturel du chenal;
- Dans le cas des franchissements routiers construits sur des eaux poissonneuses, il faut élaborer et mettre en œuvre des pratiques de gestion exemplaires pour réduire ou éliminer les impacts sur le poisson et l'habitat du poisson. Ces pratiques devraient aborder la perte d'habitat, l'indemnisation pour la perte d'habitat et la gestion des sédiments et la lutte contre l'érosion pendant toutes les phases de construction et d'exploitation de la route;
- Mesures de remise en état des sources d'emprunt;
- Exigences estimées relatives aux agrégats et durée de vie prévue des sources d'agrégats, notamment l'utilisation dans d'autres projets (le cas échéant) et la remise en état;
- Mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments et les emplacements connexes;
- En ce qui concerne la remise en état et le reverdissement dans l'emprise, la section 9.1 de l'EEI indique que dans les deux à quatre semaines après le reverdissement, un relevé sur l'établissement des semis sera effectué. Il se peut que le rétablissement de certaines des espèces inscrites dure plus de deux à quatre semaines ou qu'elles ne soient pas rétablies

avant la prochaine saison. Par conséquent, EC recommande de réaliser un relevé sur l'établissement des semis un an après le reverdissement ainsi qu'au cours de la période proposée de deux à quatre semaines;

- Fournir un plan de contrôle de l'érosion et de la sédimentation (CES) dans l'EIE pour examen par EC;
- Normes pour l'ensemble des travaux de construction;
- Les procédures et les lignes directrices utilisées pendant les activités de construction, d'exploitation et d'atténuation;
- Fournir un plan de construction et d'exploitation environnementale (ECO Plan) dans l'EIE pour examen par EC;
- Procédures pour documenter les types, les quantités, les lieux d'entreposage et les procédures de manipulation des déchets, du carburant, des substances dangereuses et de déchet, ainsi que les marchandises dangereuses;
- Mesures de gestion de déchets et de débris (y compris le bois invendable) pendant le dégagement et la construction. Il se peut qu'un permis soit nécessaire en vertu du *Règlement sur la destruction des déchets dans les réserves indiennes* de la *Loi sur les Indiens* lorsque des déchets sont déposés sur des terres de réserve;
- Mesures de prévention des déversements ou des fuites de carburant, de produits chimiques ou de déchets dangereux pendant l'utilisation, le transport ou l'entreposage de ces matières :
  - Il faut indiquer les volumes approximatifs de carburant et de lubrifiant entreposés pour l'équipement ainsi que les emplacements probables et les mesures d'atténuation connexes pour assurer la protection de l'environnement. Il faut expliquer toutes les mesures qui seront mises en œuvre pour recycler et réutiliser les matières, augmenter l'efficacité énergétique et réduire la quantité de déchets.
- Mesures pour assurer la santé et la sécurité au travail des travailleurs pendant la construction, notamment des mesures pour la santé et la sécurité lorsqu'ils travaillent avec des explosifs;
- Mesures pour assurer la sécurité des utilisateurs de la chaussée toutes saisons et mesures supplémentaires qui pourraient être prises pour assurer la sécurité des utilisateurs des chaussées voisines qui pourraient recevoir plus de trafic en raison de la nouvelle chaussée toutes saisons;
- Mesures pour offrir des possibilités de formation et de l'emploi continu aux collectivités locales, aux Premières nations et aux peuples des Métis;
- Mesures pour atténuer les impacts sur les plantes rares;
- Mesures pour empêcher la propagation de végétation allogène;
- Mesures pour atténuer les impacts sur les espèces sauvages rares et leur habitat;
- Mesures pour atténuer les impacts sur les oiseaux migrateurs :
  - Si le dégagement doit être effectué dans un délai restreint, le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan veillera à ce qu'une personne qualifiée

possédant de l'expertise en matière d'oiseaux confirme qu'il n'y a aucun nid actif dans la région avant de commencer le dégagement.

- Mesures prises pour éviter ou diminuer les effets du projet proposé sur les espèces sauvages rares et autres espèces sauvages préoccupantes ou d'intérêt, ainsi que les mesures prises pour éviter ou diminuer les effets sur les habitats essentiels et les résidences des individus de ces espèces. Conformément au document *Draft Athabasca Land Use Plan: Stage 1* (Athabasca Interim Advisory Panel, 2006), la discussion devrait inclure les mesures prises pendant les phases de construction, d'exploitation et de fermeture de la route pour limiter l'accès aux chasseurs et minimiser l'impact sur le caribou et son habitat;
- Mesures prises pour surveiller tous les effets négatifs sur les espèces sauvages inscrites et leur habitat essentiel;
- Mesures prises pour surveiller les effets négatifs, conformément aux stratégies de rétablissement, aux plans de gestion et aux plans d'action pertinents;
- Mesures prises pour réduire les effets environnementaux cumulatifs sur toutes les espèces inscrites en vertu de la LEP et celles reconnues « en péril » par le COSEPAC, ainsi que les effets cumulatifs sur les habitats essentiels et les résidences des individus de ces espèces;
- Discussion sur les effets résiduels sur les espèces en péril et le degré d'incertitude scientifique entourant les renseignements utilisés :
  - En vertu de la LEP, toute personne tenue par une loi du Parlement ou en vertu d'une loi fédérale de s'assurer qu'une évaluation des effets environnementaux d'un projet est menée a l'obligation d'informer, dans les plus brefs délais, le ou les ministres compétents, par écrit, concernant le projet, s'il s'avérait probable que ledit projet toucherait une espèce sauvage inscrite ou son habitat essentiel. La personne doit répertorier les effets négatifs du projet sur l'espèce sauvage inscrite et son habitat essentiel et, si le projet est réalisé, s'assurer que des mesures sont prises pour éviter ou atténuer ces effets ainsi que pour les surveiller. Les mesures doivent être prises de manière à respecter la conformité à la stratégie de rétablissement et du tout plan d'action pertinent,
  - De plus, en vertu de l'article 79 de la LEP, les AR doivent informer EC si le projet « est susceptible de toucher une espèce sauvage inscrite dans son habitat essentiel ». Par conséquent, il faut informer les AR le plus rapidement possible si une espèce en péril est présente à proximité du projet. Il faut élaborer une stratégie pour protéger les espèces en péril identifiées, en mettant l'accent principalement sur l'évitement. Il faut indiquer les méthodes utilisées pour effectuer l'inventaire biologique ainsi que les mesures pour protéger et identifier les espèces en péril aux fins d'examen et obtenir plus d'orientation. Ces renseignements doivent également être indiqués dans l'EIE.
- Mesures pour atténuer les impacts sur les terres humides :
  - Expliquer comment les mesures d'atténuation devraient se conformer à la *Politique fédérale sur la conservation des terres humides* (gouvernement du Canada, 1991) ou la dépasser, dans le but d'obtenir « aucune perte nette » des fonctions de terres humides en vertu de la politique,

- Expliquer comment l'élaboration de plans de compensation des terres humides répond ou dépasse les exigences des Directives relatives aux mesures d'atténuation pour l'aménagement des routes dans les hautes terres et les habitats humides (TEC, 2006),
- Pour aborder les mesures d'atténuation des terres humides, le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan peut vouloir élaborer des stratégies semblables à celles utilisées pour l'échangeur Lewvan le long de la Transcanadienne dans le sud de Regina.
- Mesures pour atténuer les changements sur les réseaux hydrographiques naturels locaux. Veuillez prendre note que si de tels impacts se produisent, il faut obtenir un permis de drainage auprès de la Saskatchewan Watershed Authority;
- Mesures pour empêcher la perturbation des eaux et du poisson en raison de l'écoulement de l'eau, de l'érosion du sol, de la perturbation du sol ou d'un mouvement de masse;
- Mesures pour veiller à la protection des ressources patrimoniales :
  - Lorsqu'on trouve des ressources patrimoniales dans le secteur du projet, l'évaluation des incidences sur les ressources patrimoniales indiquera les lieux où l'on peut mettre en œuvre des mesures d'évitement adéquates (y compris la relocalisation d'emprises). L'évaluation des incidences sur les ressources patrimoniales permettra également d'établir le contenu, la structure et l'importance des lieux patrimoniaux qui sont inévitablement en contradiction avec le projet. Dans ce contexte, on déterminera la nécessité et la portée de tout suivi de mesures d'atténuation (y compris les travaux de récupération et d'excavation des sites archéologiques). L'évaluation des incidences sur les ressources patrimoniales doit être effectuée par des personnes qualifiées en vertu d'un permis d'enquête approuvé qui est délivré par Culture, Jeunesse et Loisirs, section qui relève de la Direction générale du patrimoine du ministère du Tourisme, des Parcs, de la Culture et du Sport.
- Mesures pour donner suite aux questions et aux préoccupations documentées pendant les consultations publiques.

## 16.0 Registre des engagements

Les examinateurs techniques s'attendent à la création d'un registre des engagements indiquant chaque engagement pris pour atténuer les effets environnementaux du parcours privilégié et répondre aux exigences réglementaires. Le registre doit fournir une brève description de l'engagement, indiquer comment l'engagement sera mis en œuvre et à quel moment cette mise en œuvre sera évaluée et décrire les mesures de suivi. Le registre doit être élaboré avec la collaboration de la DEE, des AR et de l'Agence.

## **17.0 Surveillance, rapports et suivi**

Les examinateurs techniques s'attendent à l'élaboration d'une stratégie de surveillance et de rapports sur les engagements définis dans le registre des engagements. Les rapports doivent expliquer comment l'engagement a été respecté ou le sera, indiquer les mesures préventives dans le cas où un engagement pourrait ne pas être respecté ainsi que les mesures visant à corriger les non-conformités lorsqu'un engagement n'a pas été ou n'est pas respecté.

La stratégie devrait indiquer à quel organisme d'examen il faut signaler chaque engagement et inclure une stratégie sur la façon de tenir au courant la DEE et les organismes de réglementation fédéraux de l'ensemble de la surveillance et des rapports pour veiller à ce que ces mesures soient prises. On propose de présenter un rapport annuel à la DEE, résumant les activités de surveillance et de rapports.

L'EIE doit contenir une déclaration d'inspection et d'activités de surveillance de la conformité pour veiller à ce que les mesures d'atténuation proposées soient mises en œuvre et fonctionnent tel que prévu (remarque : des renseignements supplémentaires sur la surveillance des mesures d'atténuation pourraient également être demandés pendant le projet de construction). Il est préférable de présenter un plan initial de surveillance des mesures d'atténuation dans le cadre de l'EIE et que les modifications nécessaires soient effectuées et présentées avant le début des travaux de construction.

Le MAINC, TC et le MPO n'ont pas encore déterminé s'ils auront besoin d'un programme de suivi fédéral officiel dans le cadre du projet proposé. On prend habituellement une décision sur la nécessité d'un programme de suivi lorsque l'on connaît les effets probables du projet et les mesures d'atténuation proposées.

## **18.0 IMPORTANCE DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX NÉGATIFS RÉSIDUELS**

Les critères d'évaluation et de description de l'importance des effets (y compris les effets cumulatifs) résiduels (après les mesures d'atténuation) peuvent inclure : l'ampleur, la durée et la fréquence; le contexte écologique; l'étendue géographique; le degré de réversibilité. Les normes et lignes directrices établies par l'industrie ou prévues par les réglementations fédérale et provinciale sont des points de référence utiles pour évaluer l'importance. Toutefois, on devra aussi faire appel à la compétence et au jugement de spécialistes pour établir l'importance d'un effet environnemental. Il faut respecter toutes les lois fédérales et provinciales applicables.

Pour répondre aux exigences de la LCEE, cet énoncé doit aussi comprendre des conclusions précises, à savoir si le projet est susceptible d'avoir des effets négatifs sur l'environnement. L'analyse devra être documentée pour que l'on puisse tirer facilement des conclusions concernant l'importance des effets environnementaux. Les AR prendront la décision définitive en ce qui a trait à l'importance des effets environnementaux.

## **19.0 Participation du public**

En plus d'avoir la possibilité de formuler des commentaires sur la portée et les lignes directrices provisoires propres au projet tel qu'expliqué dans la section 19 ci-dessous, le public aura l'occasion de participer à la tenue de l'évaluation environnementale au moyen de réunions publiques tenues par le promoteur, tel qu'exigé dans les procédures fédérales et provinciales d'évaluation environnementale. Le ministère des routes et des infrastructures de la Saskatchewan entreprendra un important programme de participation du public pour informer le public à propos du projet et recevoir une rétroaction sur les questions, les intérêts et les préoccupations éventuels liés au projet et aux parcours de rechange. Ces questions devraient ensuite être consignées dans l'EIE, accompagnées des mesures qui seront prises pour répondre aux préoccupations et améliorer les possibilités. Il faudrait tenir des réunions publiques ou des séances portes ouvertes dans les collectivités touchées pour expliquer le parcours privilégié et les parcours de rechange et obtenir des commentaires sur les options. Avant tout, il faudrait tenir des réunions/entrevues avec des trappeurs, des pêcheurs, des chasseurs, des aînés, des conseillers et d'autres personnes des collectivités/Premières nations pour bien comprendre les questions, les utilisations des terres et les connaissances locales pour aider à choisir un parcours privilégié.

Le public aura également l'occasion d'examiner l'EIE, le rapport d'étude approfondie préparé par le gouvernement fédéral et les commentaires de l'examen technique préparés par la Direction de l'évaluation environnementale provinciale. Le public sera invité à formuler ses commentaires au ministre fédéral et provincial respectif qui prendra une décision sur l'évaluation environnementale. Cette dernière période d'examen public doit durer au moins 30 jours pour répondre aux exigences provinciales et sera prolongée au besoin au moyen de consultation avec l'équipe d'administration du projet, conformément à l'Entente de collaboration.

## **20.0 Invitation faite au public de commenter la portée du projet et les lignes directrices provisoires**

Le ministère de l'Environnement a pour principe de mettre à la disposition du public les lignes directrices provisoires propres aux projets afin que le public puisse formuler des commentaires et suggestions sur les lignes directrices et indiquer toute autre question d'intérêt pour le public qu'il faudrait inclure dans les lignes directrices. Les personnes intéressées peuvent présenter leurs commentaires à propos des questions précédentes à :

Howard DeLong,  
Administrateur de projet d'élaboration d'EE  
Ministère de l'Environnement de la Saskatchewan  
Direction de l'évaluation environnementale  
3211, rue Albert, 4<sup>e</sup> étage  
REGINA (SK) S4S 5W6  
Téléphone : 306-787-6138  
Télécopieur : 306-787-0930

## **Annexe A : Exigences recommandées en matière de cartographie**

La description des travaux proposés doit inclure un ou des cartes indiquant les travaux proposés avec suffisamment de détails pour permettre au lecteur de comprendre les travaux et savoir où ils sont situés dans la province de la Saskatchewan. Voici une liste des éléments minimums que chaque carte doit comporter :

- Titre;
- Nom du ministère des routes et des infrastructures;
- Auteur de la carte;
- Date de la carte;
- Noms des endroits à proximité;
- Noms des principaux lacs;
- Noms de principales rivières;
- Noms des principales routes à proximité;
- Flèche d'orientation dirigée vers le Nord;
- Échelle graphique;
- Coordonnées;
- Normes utilisées pour les coordonnées des cartes (le ministère de l'Environnement utilise habituellement NAD83(CSRS98));
- Zone UTM (le cas échéant);
- Légende;
- Une petite carte-index de référence montrant l'emplacement du projet proposé par rapport à l'ensemble de la province de la Saskatchewan. Les autres renseignements sur la ou les cartes pour aider à évaluer la proposition incluent les emplacements d'autres ressources ou valeurs qui pourraient être touchées par le ou les programmes. Une carte devrait également indiquer les travaux proposés.

## **Annexe B : Sources de données et d'information**

Agriculture et Agroalimentaire Canada. *Bassins hydrographiques*; <http://www4.agr.gc.ca/AAFC-AAC/display-afficher.do?id=1229003100989&lang=fra>, ou suivre le lien — Agriculture et Agroalimentaire Canada/Programmes et services/Agrogéomatiques/Bassin hydrographiques.

Agriculture et Agroalimentaire Canada. *Pédo-paysages du Canada*, <http://sis.agr.gc.ca/siscan/nsdb/slc/intro.html>, ou en suivant le lien – Système d'information sur les sols du Canada d'Agriculture et Agroalimentaire Canada / Base nationale de données sur les sols (BNDS)/ Pédo-paysages du Canada.

Athabasca Interim Advisory Panel. 2006. *Draft Athabasca Land Use Plan, Stage One*, <http://www.environment.gov.sk.ca/Default.aspx?DN=77e08791-38ff-4b6c-bbd3-79c2af8320cc>, ou suivre le lien (en anglais seulement) - Government of Saskatchewan/Ministries and Agencies/Environment/Programs and Services/Land/Land Use Planning/Athabasca/Athabasca LUP Stage 1 Document.

Agence canadienne d'évaluation environnementale. 2007. *Énoncé de politique opérationnelle - Aborder les effets environnementaux cumulatifs en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, <http://www.ceaa.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=1F77F3C2-1>, ou en suivant le lien – Agence canadienne d'évaluation environnementale/Politiques et Orientation/Matériel d'orientation/Énoncés de politique opérationnelle/Aborder les effets environnementaux cumulatifs en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

Agence canadienne d'évaluation environnementale. 1999. *Évaluation des effets cumulatifs, Guide du praticien*. Préparé par le Groupe de travail sur l'évaluation des effets cumulatifs et AXYS Environmental Consulting Ltd. 134 pages. <http://www.ceaa.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=1F77F3C2-1>, ou en suivant le lien — Agence canadienne d'évaluation environnementale/Politiques et Orientation/Matériel d'orientation /Guides de procédure/ Guide de référence : Évaluer les effets environnementaux cumulatifs

Agence canadienne d'évaluation environnementale. *Éléments de base de l'évaluation environnementale*. <http://www.ceaa.gc.ca/default.asp?lang=En&n=B053F859-1> ou en suivant le lien – Agence canadienne d'évaluation environnementale/Évaluations environnementales/ Éléments de base de l'évaluation environnementale

Canadian Plains Research Centre. 1998. *The Ecoregions of Saskatchewan*, University of Regina, Regina, Saskatchewan. 204 pages. Disponible pour achat auprès du gouvernement de la Saskatchewan, <http://www.publications.gov.sk.ca/details.cfm?p=11934>, ou en suivant le lien (en anglais seulement) – Government of Saskatchewan/Publication/Canadian Plains Research Centre/Natural Sciences/The Ecoregions of Saskatchewan.

Environnement Canada. 2004. *Guide des meilleures pratiques en matière d'évaluation environnementale pour les espèces sauvages en péril au Canada*. Première édition, Service canadien de la faune, Environnement Canada. 68 pages. Pour obtenir un exemplaire,

communiquiez avec la coordonnatrice d'évaluations environnementales pour la Saskatchewan d'Environnement Canada, Amy Wilker (306-780-5399, [Amy.Wilker@ec.gc.ca](mailto:Amy.Wilker@ec.gc.ca))

Gouvernement du Canada. 1991. *Politique fédérale sur la conservation des terres humides*. Service canadien de la faune, Environnement Canada, Ottawa, Ontario. 15 pages. <http://www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=Fr&xml=BBAAE735-EF0D-4F0B-87B7-768745600AE8>, ou suivre le lien –Environnement Canada/Rapports et Publications/Trouver une publication/.

Gouvernement du Canada et gouvernement de la Saskatchewan. 2005. Entente de collaboration Canada-Saskatchewan en matière d'évaluation environnementale. 16 pages.

Gouvernement de la Saskatchewan. 2010. *First Nation and Métis Consultation Policy Framework*. 20 pages. <http://www.fnmr.gov.sk.ca/Consultation-Policy-Framework>, ou en suivant le lien (en anglais seulement) – Government of Saskatchewan/Ministries and Agencies/First Nations and Métis Relations/Aboriginal Consultation/Government of Saskatchewan First Nations and Métis Consultation Policy Framework.

Santé Canada. 2010. *Information utile lors d'une évaluation environnementale*. Ottawa, Ontario. 17 pages. [http://www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/alt\\_formats/hecs-sesc/pdf/pubs/eval/environ\\_assess-eval/environ\\_assess-eval-fra.pdf](http://www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/alt_formats/hecs-sesc/pdf/pubs/eval/environ_assess-eval/environ_assess-eval-fra.pdf), ou en suivant le lien Santé Canada/ Santé de l'environnement et du milieu de travail/Rapports et publications/Évaluation de la santé environnementale/ Information utile lors d'une évaluation environnementale.

HENDERSON, Darcy. 2009a. *Lignes directrices sur la distance de retrait sécuritaire pour les plantes en péril*. Canada, Environnement Canada, Service canadien de la faune, Région des Prairies et du Nord, Saskatoon, Saskatchewan. 18 pages. Pour obtenir un exemplaire, communiquez avec la coordonnatrice d'évaluations environnementales pour la Saskatchewan d'Environnement Canada, Amy Wilker (306-780-5399, [Amy.Wilker@ec.gc.ca](mailto:Amy.Wilker@ec.gc.ca)).

HENDERSON, Darcy. 2009b. *Directives pour confirmer la présence - Végétation des prairies, espèces en péril*, Canada, Environnement Canada, Service canadien de la faune, Région des Prairies et du Nord, Saskatoon, Saskatchewan. 44 pages. Pour obtenir un exemplaire, communiquez avec la coordonnatrice d'évaluations environnementales pour la Saskatchewan d'Environnement Canada, Amy Wilker (306-780-5399, [Amy.Wilker@ec.gc.ca](mailto:Amy.Wilker@ec.gc.ca)).

Saskatchewan Conservation Data Centre. 2010a. *Expected Animal and Invertebrate Species List by Ecoregion*. <http://www.biodiversity.sk.ca/SppList.htm>

Saskatchewan Conservation Data Centre. 2010b. *Expected Fungi Species List by Ecoregion*. <http://www.biodiversity.sk.ca/SppList.htm>

Saskatchewan Conservation Data Centre. 2010c. *Expected Plant Species List by Ecoregion*. <http://www.biodiversity.sk.ca/SppList.htm>

Saskatchewan Conservation Data Centre. 2009. *Standardized Methodology for Surveys of Rare Plants*. <http://www.biodiversity.sk.ca/Pubs.htm>.

Ministère de l'Environnement de la Saskatchewan. 2009. *Terrestrial Field Surveys: Permit Requirements, and Design & Methodology Guidelines*.  
<http://www.biodiversity.sk.ca/Pubs.htm>.

Ministère de l'Environnement de la Saskatchewan. *EIA Conduct – EIS Content*  
<http://www.environment.gov.sk.ca/Default.aspx?DN=2eea259e-3f48-41af-9cb7-0a9f650762b3>, ou en suivant le lien (en anglais seulement) – Government of Saskatchewan/Ministries and Agencies/Environment/Programs and Services/Environmental Assessment/A Guide to the Environmental Assessment Process/EIA Conduct – EIS Content.

Ministère de l'Environnement de la Saskatchewan. 2009. *Past/Historical Fire Activity*.  
<http://www.environment.gov.sk.ca/Default.aspx?DN=e3b65a62-d11c-4a21-bd82-5247414d0f7d>, en suivant le lien (en anglais seulement). Government of Saskatchewan/Ministries and Agencies/Environment/Programs and Services/Wildfire Management/Past-Historical Fire Activity. Vous pouvez également communiquer directement avec direction de la gestion des incendies et de la protection des forêts, la Direction des sciences et de la planification (206-953-3459) du ministère de l'Environnement pour obtenir des renseignements numériques sur la perturbation par les feux, des cartes à grande échelle et les plus récentes mises à jour sur la perturbation par les feux.  
Ministère de l'Environnement de la Saskatchewan.

Saskatchewan Research Council. 2006. *Landcover, Northern Digital Land Cover*, Saskatoon, Saskatchewan. Disponible (en anglais seulement) en communiquant avec la Section de la géomatique boréale du ministère de l'Environnement (306-953-2376).