

Communauté autochtone de Marten Falls

## Description de projet détaillée – Résumé

*Route d'accès toutes saisons à la communauté autochtone de Marten Falls*

**Préparé par :**

AECOM Canada Ltd.  
105 Commerce Valley Drive West, 7<sup>th</sup> Floor  
Markham, ON L3T 7W3  
Canada

T: 905.886.7022  
F: 905.886.9494  
www.aecom.com

**Préparé pour:**

Communauté autochtone de Marten Falls

**Soumis à:**

Agence d'évaluation d'impact du Canada

**Date :** Novembre 2019

**Projet #:** 60593122

# Réerves et limites

Le rapport ci-joint (le « Rapport ») a été préparé par AECOM Canada Ltd. (« AECOM ») au bénéfice du client (« Client ») conformément à l'entente entre AECOM et le Client, y compris l'étendue détaillée des services (le « Contrat »).

Les informations, données, recommandations et conclusions contenues dans le Rapport (collectivement, les « Informations ») :

- sont soumises à la portée des services, à l'échéancier et aux autres contraintes et limites contenues au Contrat ainsi qu'aux réserves et limites formulées dans le Rapport (les « Limites »);
- représentent le jugement professionnel d'AECOM à la lumière des Limites et des standards de l'industrie pour la préparation de rapports similaires;
- peuvent être basées sur des informations fournies à AECOM qui n'ont pas été vérifiées de façon indépendante;
- n'ont pas été mises à jour depuis la date d'émission du Rapport et leur exactitude est limitée à la période de temps et aux circonstances dans lesquelles elles ont été collectées, traitées, produites ou émises;
- doivent être lues comme un tout et, par conséquent, aucune section du Rapport ne devrait être lue hors de ce contexte;
- ont été préparées pour les fins précises décrites dans le Rapport et le Contrat; et
- dans le cas de conditions souterraines, environnementales ou géotechniques, peuvent être basées sur des tests limités et sur l'hypothèse que de telles conditions sont uniformes et ne varient pas géographiquement ou dans le temps.

AECOM est en droit de se fier sur les informations qui lui ont été fournies et d'en présumer l'exactitude et l'exhaustivité et n'a pas l'obligation de mettre à jour ces informations. AECOM n'accepte aucune responsabilité pour les événements ou les circonstances qui pourraient être survenus depuis la date à laquelle le Rapport a été préparé et, dans le cas de conditions souterraines, environnementales ou géotechniques, n'est pas responsable de toute variation dans de telles conditions, que ce soit géographiquement ou dans le temps.

AECOM convient que le Rapport représente son jugement professionnel tel que décrit ci-dessus et que l'Information a été préparée dans le but spécifique et pour l'utilisation décrite dans le Rapport et le Contrat, mais ne fait aucune autre représentation ou garantie de quelque nature que ce soit, expresse ou implicite, en ce qui concerne le Rapport, les Informations ou toute partie de ceux-ci.

Sans limiter de quelque façon la généralité de ce qui précède, toute estimation ou opinion fournies par AECOM concernant les coûts et l'échéancier de travaux construction ou de toute autre activité professionnelle décrite dans le Contrat représentent le jugement professionnel d'AECOM à la lumière de son expérience et de la connaissance et des informations dont il dispose au moment de la préparation. N'ayant aucun contrôle sur le marché, les conditions économiques, le prix de la main-d'œuvre, du matériel et des équipements de construction ou les procédures d'appel d'offres, AECOM, ses administrateurs, dirigeants et employés ne sont en mesure de faire aucune représentation ou garantie de quelque nature que ce soit, expresse ou implicite, quant à l'exactitude de ces estimations et opinions ou quant à l'écart possible entre celles-ci et les coûts et échéanciers de construction réels ou de toute autre activité professionnelle décrite dans le Contrat, et n'acceptent aucune responsabilité pour tout dommage ou perte découlant ou lié de quelque façon à celles-ci. Toute personne se fiant sur ces estimations ou opinions le fait à ses propres risques.

À moins que (1) AECOM et le Client n'en conviennent autrement par écrit; (2) que ce soit requis en vertu d'une loi ou d'un règlement; ou (3) que ce soit utilisé par un organisme gouvernemental révisant une demande de permis ou d'approbation, seul le Client est en droit de se fier ou d'utiliser le Rapport et les Informations.

AECOM n'accepte et n'assume aucune responsabilité de quelque nature que ce soit envers toute partie, autre que le Client, qui pourrait avoir accès au Rapport ou à l'Information et l'utiliser, s'y fier ou prendre des décisions qui en découlent, à moins que cette dernière n'ait obtenu l'autorisation écrite préalable d'AECOM par rapport à un tel usage (« Usage non conforme »). Tout dommage, blessure ou perte découlant d'un usage non conforme du Rapport ou des Informations sera aux propres risques de la partie faisant un tel usage.

Ces Réerves et Limites font partie intégrante du Rapport et toute utilisation du Rapport est sujette à ces Réerves et Limites.

AECOM: 2015-04-13

© 2009-2015 AECOM Canada Ltd. Tous droits réservés.

# Auteurs

<Original signé par>

**Rapport préparé par:**

---

Robin Reese, M.E. Des, P.Biol, R.P.Bio.  
Chargée de la planification  
environnementale sénior

<Original signé par>

---

Kenndal Soulliere  
Chargée de la planification  
environnementale

<Original signé par>

**Rapport revu par:**

---

Christine Cinnamon  
Gestionnaire de projets sénior

<Original signé par>

---

Marlene Gifford, M.Sc., P.Biol, R.P.Bio.  
Biologiste, Analyste en environnement

<Original signé par>

---

Shawna Kjartanson, M.Sc., EP, P.Biol  
Biologiste de la vie aquatique principal

# Table des matières

<b>Prologue</b> .....	<b>9</b>
<b>Partie A: Informations générales actualisées</b> .....	<b>11</b>
1. Titre, type, désignation du projet, et emplacement proposé.....	11
2. Le nom et les coordonnées du promoteur ainsi que le nom et les coordonnées de son représentant principal aux fins de la description du projet.....	14
<b>Partie B: Résultats de la phase de planification</b> .....	<b>15</b>
3. Un résumé et les résultats de tout engagement entrepris avec une juridiction ou une autre partie, y compris une description de la façon dont le promoteur a l'intention de traiter les questions soulevées dans le résumé mentionné au paragraphe 14 (1) de la Loi (résumé des questions). .....	15
Résumé de la participation – Publique.....	15
Résumé des principales problématiques et les résultats de participation - Publique.....	17
Résumé de participation – Agences gouvernementales.....	18
Résumé des principales questions et résultats des efforts – gouvernement.....	20
4. Un résumé et les résultats de tout engagement entrepris avec les Autochtones du Canada, y compris: .....	24
Résumé de participation - membres de la communauté de la CAMF .....	24
Résumé des principales problématiques et des résultats - communauté de la CAMF .....	26
Identification et participation - Groupes autochtones environnants .....	29
Résultats de participation à ce jour - Communautés autochtones environnantes.....	34
Possibilités de participation actuelles et futures - Groupes autochtones.....	35
5. Toute étude ou tout plan pertinent au projet, qui sont ou ont été connectés à l'égard de la région où le projet doit être réalisé, y compris toute évaluation régionale qui est ou a été menée en vertu des articles 92 ou 93 de la Loi, ou par toute instance, y compris par un organisme dirigeant autochtone ou en son nom, si l'étude ou le plan est accessible au public. ....	50
6. Toute évaluation stratégique correspondant au projet, qui est ou a été effectuée en vertu de l'article 95 de la Loi. ....	50
<b>Partie C: Description du projet</b> .....	<b>51</b>
7. Une déclaration d'intention à jour de l'objet et de la nécessité du projet, y compris les avantages potentiels. ....	51
8. Les dispositions dans l'annexe du Règlement désignant les Activités Concrètes décrivant le projet, en totalité ou en partie. ....	52
9. Une description de toutes les activités, infrastructures, structures permanentes ou temporaires et ouvrages physiques à inclure dans la construction, l'exploitation et le démantèlement du projet, ainsi que leurs objectifs, leur ampleur et leur capacité. ....	52
Route .....	52
Bancs d'emprunt.....	53
Ponts et ponceaux.....	53
Infrastructures connexes dont camps de travail.....	54
Véhicules et équipements de construction.....	54

10.	Estimation de la capacité de production maximale du projet et Description des processus de production à utiliser. ....	54
11.	Le calendrier prévu pour la construction, l'exploitation, le démantèlement, et la désaffectation du projet, y compris toute extension du projet. ....	55
	Phase 1 : Planification et conception .....	55
	Phase 2 : Construction .....	55
	<i>Défrichage et essouchement</i> .....	56
	<i>Construction de la route d'accès et des aménagements connexes</i> .....	56
	<i>Désaffectation et démobilitation du site du projet</i> .....	57
	Phase 3 : Exploitation et entretien.....	57
12.	Une description de potentiel: .....	57
	a) Les autres moyens de réaliser le projet envisagé par le promoteur, faisables sur les plans technique et économique, en utilisant les meilleures technologies disponibles; .....	57
	b) Variantes au projet considérées par le promoteur, faisables techniquement et économiquement, et directement liées au projet .....	59

## **Partie D: Localisation et contexte du projet ..... 60**

13a.	Ses coordonnées géographiques, comprenant, pour les projets de développement linéaire, les emplacements proposés pour les principaux aménagements connexes qui font partie intégrante du projet, et une description des limites spatiales du corridor d'étude proposé. ....	60
13b.	Cartographie du site établie avec une échelle appropriée dans le but de déterminer l'emplacement général proposé et la relation spatiale avec les éléments du projet.....	61
13c.	La description juridique du terrain à utiliser pour le projet, y compris, si le terrain a déjà été acquis, son titre, acte ou document et toute autorisation relative à un plan d'eau. Le niveau de détail doit être adapté au type de projet. ....	61
13d.	La proximité du projet avec toute résidence, permanente, saisonnière ou temporaire, et la proximité avec les communautés affectées les plus proches. ....	62
13e.	La proximité du projet avec : .....	62
	Réserves des Premières Nations.....	62
	Aires d'utilisation traditionnelle .....	62
13f.	La proximité du projet avec tout terrain fédéral.....	63
14.	Une description de l'environnement physique et biologique du site du projet sur la base des informations disponibles au public. ....	63
	Environnement acoustique et bruit.....	66
	Physiographie, géologie, géomorphologie et sols.....	66
	Végétation .....	67
	Eaux souterraines.....	68
	Eaux de surface.....	68
	Faune .....	69
	Poisson et Habitat du Poisson .....	70
15.	Une description du contexte sanitaire, social et économique dans la région du projet, à partir des informations disponibles au public ou résultant des engagements pris.....	71
	Social .....	71
	Économie.....	72
	Services de santé .....	73
	Paysage.....	73

<b>Partie E:</b>	<b>Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux.....</b>	<b>74</b>
16.	La description de tout soutien financier que les autorités fédérales apportent ou pourraient apporter au projet. ....	74
17.	Une description de tout terrain fédéral pouvant être utilisé aux fins de la réalisation du projet. ....	74
18.	Une liste des permis, licences et autres autorisations pouvant être exigés par les juridictions disposant de pouvoirs, de tâches ou de fonctions pour l'évaluation des effets environnementaux du projet. ....	74
	Exigences légales.....	74
	Fédéral.....	74
	Provincial .....	75
	Exigences légales supplémentaires.....	75
<b>Partie F:</b>	<b>Effets potentiels du projet.....</b>	<b>81</b>
19.	La description de tout changement qui, du fait de la réalisation du projet, peut être provoqué sur les composants environnementaux suivants, relevant de la compétence législative du Parlement .....	81
	Poisson et habitat du poisson au sens du paragraphe 2(1) de la Loi sur les pêches.....	81
	Espèces aquatiques telles que définies dans la Loi sur les espèces en péril .....	82
	Oiseaux migrateurs au sens de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs. ....	82
20.	Une description de tout changement dans l'environnement qui, à la suite de la réalisation du projet, peut survenir sur les : .....	82
	Terres fédérales .....	82
21.	En ce qui concerne les peuples autochtones du Canada, tout impact décrit, du fait de la réalisation du projet, pourrait se produire au Canada et provoquer un changement à l'environnement, notamment : .....	82
22.	La description de tout changement qui, du fait de la réalisation du projet, peut survenir au Canada en ce qui concerne les conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones du Canada, en fonction des informations disponibles au public ou découlant de tout engagement avec les peuples autochtones du Canada. ....	83
	Effets potentiels du projet sur l'environnement atmosphérique. ....	86
	Effets potentiels du projet sur l'environnement acoustique.....	86
	Effets potentiels du projet sur la physiographie, la géologie, le terrain et les sols.....	87
	Effets potentiels du projet sur la végétation .....	87
	Effets potentiels du projet sur les eaux souterraines .....	88
	Effets potentiels du projet sur les eaux de surface .....	88
	Effets potentiels du projet sur la faune et l'habitat faunique.....	89
	Effets potentiels du projet sur les espèces fauniques en voie de disparition ou dont la conservation est une préoccupation .....	90
23.	Une estimation des émissions de gaz à effet de serre associées au projet. ....	90
24.	Une description de tous les déchets et émissions susceptibles d'être générés (dans l'air, dans ou sur l'eau, et dans ou sur les terres) pendant toute phase du projet ainsi qu'une description du plan de gestion. ....	93
	Émissions .....	93
	Rejets .....	93
	Déchets .....	93
<b>Références</b>	<b>.....</b>	<b>94</b>

## Liste des figures

Figure 1-1:	Variantes de routes nordiques proposées – Page 1 .....	12
Figure 1-2:	Variantes de routes nordiques proposées – Page 2 .....	13
Figure 4-1:	Communautés autochtones avoisinantes identifiées par l'AEIC .....	30
Figure 13-1:	Région touchée par le projet – Page 1 .....	64
Figure 13-2:	Région touchée par le projet – Page 2 .....	65
Figure 22-1:	Zones humides, parcs et zones protégées d'aires écologiquement sensibles .....	91
Figure 22-2:	Habitat essentiel – Zone écologiquement sensible .....	92

## Liste des tableaux

Tableau 3-1:	Intervenants publics sur la liste de diffusion du projet .....	15
Tableau 3-2:	Résumé des activités de participation avec le public et les autres parties prenantes intéressées .....	16
Tableau 3-3:	Liste de contact du projet des agences gouvernementales .....	18
Tableau 3-4:	Résumé des activités de participation avec les agences gouvernementales .....	19
Tableau 3-5:	Résumé des commentaires des agences de réglementation .....	20
Tableau 4-1:	Participation des membres de la communauté de la CAMF à ce jour .....	25
Tableau 4-2:	Résumé des principales problématiques et des résultats – communauté de la CAMF .....	26
Tableau 4-3:	Commentaires sur les avantages du projet et les réponses à la CAMF .....	28
Tableau 4-4:	Communautés autochtones environnantes .....	31
Tableau 4-5:	Résumé des premières activités d'implication de projet auprès des communautés et des groupes autochtones .....	31
Tableau 4-6:	Tableau résumant la participation de la communauté autochtone .....	36
Tableau 4-7:	Résumé des rencontres/discussions à jour de 2019 avec les communautés environnantes et les réponses de la CAMF .....	39
Tableau 9-1:	Nombre Estimé de Ponts et Ponceaux pour le Franchissement des Cours d'Eau .....	53
Tableau 14-1:	Espèces en péril potentiellement présentes dans la zone du projet .....	69
Tableau 18-1:	Législation fédérale, provinciale et juridictionnelle applicable .....	76
Tableau 22-1:	Identification préliminaire des effets potentiels du projet sur les conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones du Canada .....	84

## Annexes

Annexe 1:	Tableau du résumé des questions
-----------	---------------------------------

## Liste des acronymes et des abréviations

RAC.....	Route d'accès à la communauté
ACEE .....	Agence canadienne d'évaluation environnementale
PCAT.....	Plan communautaire d'aménagement du territoire
CO <sub>2</sub> e.....	Équivalent Dioxyde de carbone
dBA .....	Décibels en pondération A
EDNM.....	Ministère de l'Énergie, du développement du nord et des mines
EES .....	<i>Loi sur les espèces en voie de disparition</i>
IAA .....	<i>Loi sur l'évaluation de l'impact</i>
AEIC.....	Agence d'évaluation d'impact du Canada
Km.....	Kilomètres
m .....	Mètres
mm .....	Millimètres
MBCA.....	<i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, 1994</i>
MECP .....	Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs
CAMF .....	Communauté autochtone de Marten Falls
MRNF .....	Ministère des Richesses naturelles et des Forêts
MTCS .....	Ministère du tourisme, de la culture, et des sports
MTO .....	Ministère des Transports de l'Ontario
LEP .....	<i>Loi sur les espèces en péril</i>

# Prologue

La communauté autochtone de Marten Falls (CAMF) a soumis leur description de projet pour la route d'accès toutes saisons vers la communauté (RAC; le projet) à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) le 29 juillet 2019 et ont lancé le processus d'examen public de la description de leur projet en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012*.

Le 28 août 2019, la *Loi sur l'évaluation de l'impact (IAA)* s'est entrée en vigueur et a remplacé la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE, 2012)*, nécessitant la transition de la description du projet CAMF afin de satisfaire aux exigences de la nouvelle loi. Cette modification législative a exigé que la description de projet soumise soit redéfinie à titre de description initiale du projet en vertu de la nouvelle loi et a donné lieu à une deuxième période d'examen public en vertu de la nouvelle loi.

Le 11 octobre 2019, la CAMF a reçu un résumé des questions publié par la nouvelle Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC). Conformément à la nouvelle loi, les objectifs de la description détaillée du projet sont de résumer tout changement survenu depuis la présentation de la description initiale du projet, de faire le point sur les activités en cours et prévues et de fournir une réponse officielle au résumé des questions. Le présent document et l'**annexe 1** reflètent ces trois principaux objectifs.

Principaux changements / Sujet actualisé	Description de projet initial	Description de projet détaillée
<b>Variantes proposées</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quatre (4) variantes des routes d'accès sont envisagées (deux (2) à l'est et deux (2) à l'ouest)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Décision communautaire de ne pas aller de l'avant avec deux (2) variantes des routes d'accès à l'est ; deux (2) variantes des routes d'accès à l'ouest sont encore possibles</li> </ul>
<b>Conception de projet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conçue avec un trafic quotidien moyen annuel de 300 véhicules</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les critères de conception géométrique examinés par le ministère des Transports de l'Ontario tiennent compte d'un trafic quotidien moyen annuel de 400 véhicules, ce qui est bien adapté aux variantes de routes proposées pour la RAC.</li> </ul>
<b>Études environnementales de référence</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les études de référence préliminaires sur l'environnement ont commencé et sont axées sur la planification d'études de référence subséquentes dans le cadre du processus d'examen réglementaire provincial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des études environnementales de référence continue dans le cadre du processus d'examen réglementaire provincial.</li> </ul>
<b>Évaluation des effets</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liste initiale des effets potentiels liés au projet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Tableau 22-1</b> résume des sujets supplémentaires de discussion concernant les effets potentiels liés au projet.</li> <li>Mise à jour du calcul des émissions de gaz à effet de serre selon le trafic quotidien moyen annuel mis à jour</li> </ul>
<b>Réglementaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Description de projet originale soumise en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, 2012.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La nouvelle Loi sur l'évaluation d'impact et d'autres lois fédérales, associées à l'entrée en vigueur du projet de loi C-69, ont été modifiées le 28 août 2019.</li> </ul>

Principaux changements / Sujet actualisé	Description de projet initial	Description de projet détaillée
<b>Participation et consultation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Annonce faite au sujet du projet et début de l'examen réglementaire provincial au moyen de la presse écrite, d'annonces à la radio et d'avis aux personnes inscrites sur la liste des personnes-ressources du projet.</li> <li>▪ Avis de projet aux 22 premières communautés autochtones désignées par le MEPNP, dont 14 communautés désignées par l'ACEE en 2018.</li> <li>▪ Contact et appels effectués aux 22 communautés pour identifier le niveau d'intérêt envers le projet</li> <li>▪ Rencontres avec la communauté autochtone de Marten Falls et les six (6) communautés environnantes.</li> <li>▪ Centres d'information publique à Thunder Bay et à Geraldton</li> <li>▪ Site Web / ligne d'assistance téléphonique pour le projet</li> <li>▪ Rencontre avec le Geraldton Areas Natural Resource Advisory Committee (GANAC) [le Comité consultatif des ressources naturelles de la région de Geraldton]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Des efforts continus sont déployés pour organiser des rencontres avec les communautés autochtones potentiellement intéressées.</li> <li>▪ Avis d'études sur le terrain soumis aux parties prenantes et aux communautés autochtones.</li> <li>▪ Contact établi avec d'autres communautés (communauté autochtone de Mishkeegogamang) pendant l'été 2019 par lettre.</li> <li>▪ Deuxième réunion (téléconférence) avec la communauté autochtone d'Aroland (octobre 2019)</li> <li>▪ Rencontre communautaire de la CAMF à Thunder Bay et à Marten Falls (octobre 2019)</li> <li>▪ Participation à la Conférence et foire commerciale sur l'environnement des Premières nations du Nord de l'Ontario</li> <li>▪ Une annonce publiée dans le magazine « Le Cercle » pour mieux faire connaître le projet et fournir les coordonnées des personnes-ressources.</li> </ul>
<b>Autre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les améliorations au chemin Painter Lake ne sont pas prévues dans le cadre du projet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La communauté autochtone d'Aroland est bien consciente que les améliorations au chemin Painter Lake devraient être terminées par un autre promoteur de la Première nation d'Aroland afin de permettre l'accès au projet de la réserve autochtone d'Aroland. La communauté autochtone d'Aroland a reçu une entente de financement de la province de l'Ontario pour entreprendre une étude de planification et de conception des travaux d'amélioration du chemin Painter Lake à titre de projet indépendant du RAC de la CAMF.</li> </ul>

---

# Partie A: Informations générales actualisées

---

## 1. Titre, type, désignation du projet, et emplacement proposé.

<b>Titre / type / désignation du projet:</b>	<b>Route d'accès toutes saisons à la communauté autochtone de Marten Falls</b>
--	--

La communauté autochtone de Marten Falls (CAMF; la Communauté) est une des communautés isolées des Premières nations situées dans le nord de l'Ontario à la jonction des rivières Albany et Ogoki, environ 430 kilomètres (Km) de Thunder Bay, Ontario. La communauté propose une route d'accès communautaire toutes saisons (RAC ; le projet) qui reliera la communauté au réseau routier provincial de l'Ontario (route 643) au sud par la route existante de Painter Lake. Deux variantes proposées sont à l'étude et sont illustrées aux **figures 1-1 et 1-2**.





## 2. Le nom et les coordonnées du promoteur ainsi que le nom et les coordonnées de son représentant principal aux fins de la description du projet.

**Nom du promoteur:**

Communauté autochtone de Marten Falls, telle que représentée par son chef et les membres de son conseil de bande.

**Coordonnées du promoteur:**

- Chef Bruce Achneepineskum
- Qasim Saddique, directeur de projet
- c / o Marten Falls First Nation  
General Delivery  
Ogoki Post  
Ontario, P0T 2L0  
Téléphone: 1-800-764-9114  
Courriel: [info@martenfallsaccessroad.ca](mailto:info@martenfallsaccessroad.ca)

Le promoteur (et dirigeant) du projet proposé est la CAMF. Conformément à l'accord de financement conclu avec la province de l'Ontario, CAMF sera responsable de la planification et de la conception du projet proposé, y compris de l'évaluation environnementale et de l'obtention des permis. La responsabilité de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de la RAC sera déterminée dans le cadre des négociations en cours entre la CAMF et la province de l'Ontario.

## Partie B: Résultats de la phase de planification

### 3. Un résumé et les résultats de tout engagement entrepris avec une juridiction ou une autre partie, y compris une description de la façon dont le promoteur a l'intention de traiter les questions soulevées dans le résumé mentionné au paragraphe 14 (1) de la Loi (résumé des questions).

Tout au long de la présente description détaillée du projet, les termes « engagement » et « consultation » désignent les activités entreprises par la CAMF pour fournir de l'information sur le projet aux communautés autochtones environnantes, aux intervenants, au public, aux ministères gouvernementaux et à d'autres personnes susceptibles de s'intéresser au projet et recueillir leurs commentaires sur ces activités de sensibilisation. En vertu des lois fédérales et provinciales concernant les projets de développement tels que ce projet, les gouvernements fédéraux et provinciaux ont une « obligation de consultation ». En Ontario, la Couronne peut déléguer cette obligation de consultation au promoteur. L'Ontario partage l'obligation de consultation pour ce projet avec le promoteur (CAMF) au moyen d'un protocole d'entente. Le gouvernement fédéral ne délègue pas l'obligation de consultation.

#### Résumé de la participation – Publique

Les parties prenantes publiques sont des particuliers et des groupes qui pourraient avoir un intérêt dans le projet, notamment les communautés de la région (p. ex. Geraldton, Longlac), ceux qui ont un intérêt récréatif (p. ex. randonneurs, campeurs, chasseurs et groupes environnementaux) et ceux qui ont des intérêts commerciaux (p. ex. exploitants forestiers, trappeurs, pourvoyeurs et autres propriétaires de terrains minéraux dans le secteur). Une liste initiale des coordonnées des parties prenantes, publiques et autres, a été dressée à partir des discussions tenues avant le début du processus d'examen réglementaire provincial et continue de s'allonger à mesure que le projet évolue. Le **tableau 3-1** confirme le nombre d'intervenants du public figurant sur la liste des personnes-ressources du projet au moment de la présente description détaillée du projet.

**Tableau 3-1: Intervenants publics sur la liste de diffusion du projet**

Nombre d'intervenants / groupes d'intervenants	Type d'intervenant
1	Sans but lucratif / organisation à but non lucratif
4	Groupes de défense
3	Association / institut
12	Affaires / industrie
4	Détenteurs de permis miniers
~ 100	Particuliers (non identifiés à la CAMF)

Les communications relatives au projet ont été envoyées aux personnes figurant sur la liste des personnes-ressources du projet, y compris des invitations aux centres d'information publique. Les centres d'information publique ont fait partie d'une journée portes ouvertes et comportaient une série de 25 tableaux d'affichage. Ils ont présenté un aperçu du projet, y compris la nécessité d'une route d'accès communautaire à la CAMF et l'approche de planification dirigée par la communauté, la zone d'étude, les routes alternatives proposés pour le projet et la façon dont un tracé privilégié serait choisi, un aperçu du processus d'approbation environnementale, notamment la nécessité éventuelle d'une évaluation fédérale des répercussions et le programme proposé de participation. Les participants à l'événement ont été encouragés à examiner les tableaux d'affichage et à soumettre leurs

commentaires en utilisant le matériel et les formulaires de commentaires fournis ou en ayant des discussions individuelles avec les membres de l'équipe de projet. Des experts en la matière de l'équipe de projet ont été affectés aux groupes de tableaux d'affichage correspondants pour s'assurer que les questions étaient documentées.

Les activités de participation, y compris les occasions de mettre à jour la liste des personnes-ressources du projet, sont résumées ci-dessous au **tableau 3-2**. Ces consultations ont été principalement de nature préliminaire. Des activités de participation supplémentaires sont prévues pour la fin de 2019 et se poursuivront jusqu'en 2020, y compris une autre série de centres d'information publique pour faire le point sur le projet et l'état des processus d'examen des projets provinciaux et fédéraux.

**Tableau 3-2: Résumé des activités de participation avec le public et les autres parties prenantes intéressées**

Date	Description d'activité
<b>Août 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présentation de l'introduction du projet à la Northern Ontario Expo à Thunder Bay par le chef de la communauté de Marten Falls</li> </ul>
<b>Décembre 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présentations introduisant le projet au public lors du symposium minier « Ring of Fire » à Thunder Bay, Geraldton et Marten Falls</li> </ul>
<b>Mars 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lettres et courriels envoyés à la liste des personnes-ressources du projet, publication d'avis dans sept journaux et d'une publicité radiodiffusée de 30 secondes concernant le projet et le début du processus réglementaire provincial. Lancement d'un site Web public avec de l'information sur le projet et la possibilité d'obtenir les commentaires du public. <a href="http://www.martenfallsaccessroad.ca/">http://www.martenfallsaccessroad.ca/</a>.</li> </ul>
<b>Avril 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Première série de centres d'information publique à Thunder Bay, 39 personnes se sont inscrites sur la liste des personnes-ressources du projet pour demander de plus amples renseignements sur le projet.</li> <li>Wawatay News et Thunder Bay CTV ont publié des reportages dans les médias sur les centres d'information publique, augmentant ainsi la promotion du projet.</li> </ul>
<b>Mai 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deuxième série de centres d'information publique à Geraldton, 9 personnes se sont inscrites sur la liste des contacts du projet.</li> <li>Rencontre de projet avec le Comité consultatif des ressources naturelles de la région de Geraldton (GANRAC)</li> </ul>
<b>Août / septembre 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publication de la description initiale du projet par l'ACÉE, puis de nouveau par l'AEIC pour l'examen et les commentaires du public.</li> </ul>
<b>Octobre 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des représentants du projet ont assisté à la Conférence sur l'environnement des Premières nations du Nord de l'Ontario, à laquelle ont participé des représentants des Premières nations, du gouvernement et de l'industrie, et 21 personnes se sont inscrites sur la liste des personnes-ressources du projet.</li> <li>Une annonce publiée dans le « Le Cercle » pour mieux faire connaître le projet et fournir les coordonnées.</li> <li>Résumé des questions présenté à l'équipe de projet par l'AEIC à partir des commentaires formulés au sujet de la description initiale du projet.</li> </ul>
<b>Continu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création et mise à jour du site Web du projet: <a href="http://www.martenfallsaccessroad.ca/">http://www.martenfallsaccessroad.ca/</a></li> </ul>

En plus des activités susmentionnées, depuis de nombreuses années, la CAMF collabore directement avec des intervenants industriels tels que Ressources Noront et KWG Resources Inc. à la planification et à l'aménagement de la route d'accès communautaire et se tient au courant des activités futures d'exploration et d'aménagement miniers dans la région, notamment dans la zone du « Circle of Fire ».

## Résumé des principales problématiques et les résultats de participation - Publique

Voici un résumé des commentaires reçus des intervenants du public à ce jour concernant le projet et les réponses du promoteur à ces commentaires:

- Intérêt pour les échéanciers de construction et si le projet s'étendrait jusqu'au cercle de feu [Circle of Fire].
  - *Réponse: Actuellement, on estime que la construction du projet s'échelonne sur une période de 3 à 10 ans, selon les modalités de financement et l'entente, et sous réserve de l'obtention des approbations. Le projet de route d'accès communautaire ne comprend pas le prolongement jusqu'au cercle de feu. Il s'agirait d'un projet distinct nécessitant des approbations distinctes.*
- Des commentaires concernant la construction de routes et les routes potentielles. Le public local a fait remarquer à quel point il est difficile d'obtenir du matériel pendant les mois d'hiver, car l'équipement lourd n'est pas toujours disponible quand on en a besoin;
  - *Réponse: Des routes alternatives ont été identifiées et seront évaluées et analysées, y compris la rétroaction découlant de la participation, dans le cadre d'activités futures de planification et de conception.*
- Intérêt pour les avantages qui découleraient du développement qui pourrait découler de la route (p. ex. exploitation minière, foresterie, tourisme);
  - *Réponse: Les avantages potentiels et les possibilités de développement seront identifiés dans le cadre des activités futures de planification et de conception du projet. La CAMF s'est engagée à faire en sorte que le projet procure des avantages à l'échelle locale.*
- Un appui général en faveur d'une route d'accès communautaire à Marten Falls, mais certaines personnes a fait remarquer que la protection de l'environnement devrait également être assurée ;
  - *Des mesures de protection de l'environnement seront développées dans le cadre de la planification et de la conception du projet.*
- Le désir de voir les peuples autochtones participer au projet et en bénéficier de ceci parce que, dans le passé, ils n'ont pas bénéficié de ce type de projets;
  - *Réponse: Les avantages potentiels pour les communautés autochtones seront étudiés dans le cadre des futures activités de planification et de conception du projet. La CAMF s'est engagée à tirer des avantages locaux du projet, y compris des membres des communautés et des entreprises autochtones.*
- Intérêt pour la façon dont les communistes ont besoin de bénéficier concernant tout développement découlant de la route (p. ex., exploitation minière, foresterie, tourisme);
  - *Réponse: Les avantages potentiels et les possibilités de développement seront identifiés dans le cadre des activités futures de planification et de conception du projet. Tous les avantages qui en découleraient devraient être pris en considération et comparés aux effets négatifs possibles associés à l'utilisation industrielle de la route d'accès. La CAMF s'est engagée à tirer des avantages locaux du projet, y compris des membres des communautés et des entreprises autochtones*
- Des préoccupations en matière de santé et d'environnement exprimées au sujet de la pulvérisation possible de pesticides et d'herbicides le long du corridor ;
  - *Réponse: Des pesticides et herbicides pourraient être utilisés pour les activités d'entretien. Toute utilisation respectera la réglementation en vigueur et les meilleures pratiques de gestion approuvées*

- La suggestion de tenir un centre d'information publique à Longlac plutôt qu'à Geraldton afin d'attirer une foule légèrement différente de l'industrie; Ginoogaming et Long Lake 58 sont situés à proximité;
  - Réponse: Le projet accueillera un centre d'information publique à Longlac.
- Questions concernant si le RAC est ouvert au public; le public pourrait-il chasser et pêcher dans la région ou le RAC serait-il semblable au chemin forestier Ogoki qui ne permet qu'un accès industriel et une utilisation par les Premières nations pour la chasse et la pêche ;
  - Réponse: L'accès du public à la MFCAR sera examiné dans le cadre des activités futures de planification et de conception du projet. Les recommandations concernant la nécessité d'un contrôle de l'accès du public seront formulées.
- Intérêt pour la façon dont la proposition de voie ferrée à l'appui du cercle de feu s'inscrit dans le cadre du projet et pour savoir si elle est également prise en considération.
  - Réponse: Ce projet ne concerne qu'une route d'accès communautaire. Il n'inclut pas le chemin de fer.

### Résumé de participation – Agences gouvernementales

Le ministère provincial de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines (EDNM) participe à la planification du projet depuis de nombreuses années étant donné son rôle dans le financement du projet. Depuis 2017, la CAMF a discuté du projet avec les organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux lors de conférences téléphoniques et de réunions régulières sur divers aspects de la phase de planification du projet, y compris le calendrier du processus provincial d'examen du projet, la disponibilité des données, le processus d'identification des routes de rechange et les activités de consultation, particulièrement en ce qui concerne les communautés autochtones. Les organismes gouvernementaux qui assistent régulièrement aux réunions de coordination interagences du projet en matière d'évaluation environnementale comprennent (sans toutefois s'y limiter):

- EDNM;
- Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPNP);
- Ministère des Transports de l'Ontario (MTO);
- Ministère des Richesses naturelles et des Forêts (MRNF); et,
- AEIC; anciennement l'ACEE

En plus des réunions de coordination entre les différentes agences de l'évaluation environnementale, les avis de projet ont été largement diffusés aux divers organismes gouvernementaux. Le **tableau 3-3** indique le nombre de divers organismes gouvernementaux figurant sur la liste des personnes-ressources du projet au moment de la présente description détaillée du projet.

**Tableau 3-3: Liste de contact du projet des agences gouvernementales**

Nombre d'intervenants / groupes d'intervenants	Niveau de l'agence
13	Fédéral
15	Provincial
6	Municipal

Le **tableau 3-4** met en valeur l'engagement des organismes de réglementation à l'égard du projet à ce jour.

**Tableau 3-4: Résumé des activités de participation avec les agences gouvernementales**

Date	Sujets abordés
<b>2017</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Routes alternatives</li> <li>▪ Processus-cadre de référence</li> <li>▪ Plan de participation autochtone</li> </ul>
<b>Janvier – mars 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entente volontaire pour un décret provincial d'évaluation environnementale et d'application en vertu de la Loi de 2010 sur le Grand Nord</li> <li>▪ Coordination et exigences fédérales-provinciales en matière de coordination entre les organismes               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Aperçu du projet de loi C-69</li> <li>– Permis</li> <li>– Description du projet</li> </ul> </li> <li>▪ Commentaires provenant des organismes sur la proposition de projet de la CAMF de mai 2017</li> <li>▪ Entente de communication de l'information la MRNF</li> <li>▪ Collecte de données de référence pour l'hiver et routes alternatives en RAC</li> <li>▪ Disponibilité de données historiques pertinentes pour le projet</li> <li>▪ Désignation d'une zone de planification</li> <li>▪ Routes alternatives               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Obligation de consulter</li> </ul> </li> </ul>
<b>Avril - juin 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mise à jour de l'entente provinciale d'évaluation environnementale volontaire</li> <li>▪ Entente de partage de données mise à jour avec le MRNF</li> <li>▪ Commentaires sur le résumé de la description du projet de la CAMF de 2017</li> <li>▪ Harmonisation et coordination des études d'impact fédérales-provinciales</li> <li>▪ Clarification de la description du projet</li> <li>▪ Processus d'examen réglementaire et nouvelle législation éventuelle</li> <li>▪ Mise à jour sur les études de référence</li> <li>▪ Mise à jour sur les enquêtes hivernales sur place</li> <li>▪ Programmes de formation et de suivi pour les membres des communautés</li> <li>▪ Consultation</li> <li>▪ Financement de l'évaluation d'impact et de l'examen réglementaire et de la participation au processus de participation</li> </ul>
<b>Août - octobre 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Demande de propositions pour que l'expert-conseil entreprenne les processus d'examen réglementaire pour le projet</li> <li>▪ Préparation des études de référence de l'automne</li> <li>▪ Mise à jour de la consultation</li> <li>▪ Coordination des échéanciers du processus fédéral-provincial d'examen réglementaire</li> <li>▪ Entente de communication de l'information avec la MRNF</li> <li>▪ Vol EDNM, CAMF et MTO au-dessus des divers corridors proposés</li> </ul>
<b>Novembre 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Liste préliminaire des communautés autochtones pour la planification de l'engagement et les « prochaines étapes ».</li> <li>▪ Tableau d'alignement de l'examen réglementaire et le processus d'examen réglementaire</li> <li>▪ Prochaines étapes clés du projet pour le processus d'examen réglementaire provincial (avis initial du promoteur et de l'État, avis de lancement du processus d'examen réglementaire provincial) et description du projet pour le processus fédéral d'examen réglementaire.</li> </ul>
<b>Janvier 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mise à jour du projet: Symposium « Ring of Fire », mise à jour des lettres d'avis, site Web</li> <li>▪ Tableau d'alignement du processus d'examen réglementaire et consultation sur le processus d'évaluation des impacts</li> </ul>
<b>Février 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mise à jour du projet: Avis de lancement et plan de consultation</li> <li>▪ Engagement communautaire et de l'industrie</li> <li>▪ Lettres de notification aux communautés autochtones</li> <li>▪ Atelier de consultation auprès des agences</li> <li>▪ Discussion sur la description du projet</li> </ul>
<b>Avril 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Présentation à l'agent administratif en chef et maire de la municipalité de Greenstone à Geraldton</li> </ul>
<b>Mai 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Téléconférence de l'ACEE sur l'ébauche de la description du projet et l'échéancier</li> <li>▪ Rencontre du MEPNP et du EDNM pour discuter du plan de consultation, du protocole d'entente entre la CAMF et les provinces sur la consultation autochtone, et de l'aperçu du processus d'examen réglementaire provincial - calendrier prévu pour le processus</li> </ul>

**Tableau 3-4: Résumé des activités de participation avec les agences gouvernementales**

Date	Sujets abordés
<b>Juin 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rencontre de l'ACEE pour discuter de l'ébauche préliminaire de la description du projet</li> <li>▪ Les rencontres du MEPNP pour discuter des évaluations alternatives pour l'ébauche du mandat, rencontres pour discuter des documents de consultation</li> <li>▪ Diffusion de l'examen du plan de travail de l'enquête de référence sur le terrain au MRNF et au MEPNP - Environnement terrestre</li> </ul>
<b>Juillet 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Discussion avec le MEPNP et le MRNF au sujet des données de référence sur le caribou et de l'évaluation des impacts.</li> <li>▪ Rencontre de l'ACEE pour discuter de la façon dont les commentaires de l'ACEE au sujet de l'ébauche de description de projet ont été abordés dans la description de projet mis à jour.</li> <li>▪ Soumission de la description du projet de l'ACEE</li> </ul>
<b>Août 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012) est remplacée par la Loi de 2019 sur l'évaluation des impacts. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réunion de l'AEIC pour discuter de la façon dont les dispositions transitoires de l'AAI s'appliqueront au projet</li> </ul> </li> <li>▪ Nouvelle publication de la description du projet comme description initiale du projet aux fins d'examen en vertu de la Loi sur l'évaluation des impacts.</li> <li>▪ Diffusion de l'ébauche du cadre de référence du MEPNP aux fins de l'examen de l'intégralité du processus d'examen réglementaire provincial.</li> <li>▪ Diffusion de l'examen du plan de travail de l'enquête de référence sur le terrain au MRNF et au MEPNP - Eau et géotechnique</li> </ul>
<b>Septembre 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rencontre de l'AEIC afin de discuter des exigences relatives au contenu de la description détaillée du projet</li> <li>▪ Rencontre du MEPNP concernant le plan provincial de consultation sur l'évaluation environnementale</li> <li>▪ Diffusion de l'examen du plan de travail de l'enquête de référence sur le terrain au MRNF et au MEPNP - Archéologie et qualité de l'air</li> </ul>
<b>Octobre 2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le résumé des questions relatives à la description initiale du projet est envoyé à l'équipe de projet.</li> <li>▪ Diffusion de l'examen du plan de travail de l'enquête de base sur le terrain - Bruit au MRNF et au MEPNP</li> <li>▪ Rencontre du MEPNP et du EDNM sur le protocole d'entente entre la CAMF et les provinces sur la consultation</li> </ul>

### Résumé des principales questions et résultats des efforts – gouvernement

Le **tableau 3-5** résume les commentaires reçus des organismes de réglementation avant la présentation de la description du projet et au cours de la période de commentaires de l'ACEE et de la période de commentaires de l'AEIC, y compris les réponses de la part du promoteur. Si une évaluation d'impact est requise par l'AEIC dans le cadre du projet, les commentaires des organismes gouvernementaux seront pris en compte et traités, au besoin, dans un document d'étude d'impact.

**Tableau 3-5: Résumé des commentaires des agences de réglementation**

Agence	Description générale des commentaires
<b>Ministère de l'Énergie, du développement du nord et des mines (Ontario)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tenir compte des changements climatiques et des espèces en péril dans l'évaluation des effets physiques <i>Réponse: La planification et la conception du projet tiendront compte des changements climatiques et des impacts possibles sur les espèces en péril.</i></li> </ul>
<b>Ministère des Transports (Ontario)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inclure l'évaluation de l'archéologie et du patrimoine dans le choix de la route préféré ou final. <i>Réponse: Une évaluation archéologique de phase 1 est actuellement en cours. Une évaluation supplémentaire peut être nécessaire (p. ex. étapes 2 et 3) selon la route choisie et les résultats de l'évaluation de l'étape 1.</i></li> <li>▪ Prise en compte des critères de conception du MTO <i>Réponse: Oui - Les critères de conception du MTO sont envisagés dans le cadre de la conception des routes.</i></li> </ul>

Tableau 3-5: Résumé des commentaires des agences de réglementation

Agence	Description générale des commentaires
<b>Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (Ontario)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inclure l'évaluation de la quantité et de la qualité des eaux de surface, des changements dans la couverture terrestre, de l'installation de franchissements de cours d'eau, des eaux souterraines, etc. et des autres caractéristiques biophysiques. <i>Réponse:</i> La planification et la conception du projet tiendront compte des impacts potentiels sur les caractéristiques environnementales telles que les cours d'eau, la couverture du sol, etc. Des mesures d'atténuation seront recommandées et intégrées à la conception, s'il y a lieu.</li> <li>▪ Dans l'évaluation, il faut tenir compte de l'infrastructure auxiliaire (c.-à-d. les camps de construction, les aires de dépôt). <i>Réponse:</i> Oui, dans le cadre de la planification et de la conception du projet, le besoin et l'emplacement des installations auxiliaires seront examinés, y compris les impacts connexes possibles.</li> <li>▪ Élaborer des mesures d'urgence et des mesures d'atténuation (fondées sur des pratiques de gestion exemplaires éprouvées et reconnues, des protocoles normalisés pour le franchissement des cours d'eau, le défrichage et/ou le travail près de l'eau avec de la machinerie) qui sont bien comprises pour la construction routière. <i>Réponse:</i> La planification et la conception du projet permettront de formuler des recommandations en matière d'atténuation qui tiennent compte des meilleures pratiques de gestion et des approches standards.</li> <li>▪ Évaluation des activités de dynamitage, au besoin <i>Réponse:</i> La planification et la conception du projet tiendront compte de la nécessité du dynamitage.</li> <li>▪ Respect des règlements provinciaux, au besoin, pour les composantes du projet <i>Réponse:</i> Les règlements en vigueur seront respectés</li> </ul>
<b>Ministère des Richesses naturelles et des Forêts (Ontario)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dans l'évaluation, tenir compte de l'impact de la chasse, de la pêche, des autres activités récréatives, de la sécurité alimentaire et des parcs provinciaux. <i>Réponse:</i> Les changements apportés aux activités l'exploitation des terres dans les parcs provinciaux environnants seront évalués dans le cadre des activités de planification et de conception du projet.</li> <li>▪ Dans l'évaluation, tenir compte du type et du volume des ressources en granulats nécessaires. <i>Réponse:</i> Les besoins de granulats pour la construction du projet et l'emplacement des matériaux d'origine seront évalués dans le cadre des activités de planification et de conception du projet.</li> <li>▪ Dans l'évaluation, aborder l'introduction et l'établissement potentiels d'espèces envahissantes. <i>Réponse:</i> Le risque de transfert des espèces envahissantes sera évalué dans le cadre des activités de planification et de conception du projet.</li> <li>▪ Élaborer des mesures d'atténuation (fondées sur des pratiques de gestion exemplaires éprouvées et reconnues, des protocoles normalisés pour le franchissement des cours d'eau, le défrichage et/ou le travail près de l'eau avec de l'équipement) bien comprises. <i>Réponse:</i> Des mesures d'atténuation liées aux franchissements de cours d'eau seront recommandées dans le cadre des activités de planification et de conception du projet.</li> </ul>
<b>Office des transports du Canada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aucune autorisation n'est requise pour la construction de la route proposée par la CAMF. <i>Réponse:</i> Reconnu</li> </ul>

Tableau 3-5: Résumé des commentaires des agences de réglementation

Agence	Description générale des commentaires
<b>Emploi et Développement social Canada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inclure les caractéristiques socio-démographiques actuelles de la main-d'œuvre du secteur économique du projet. <i>Réponse: Les conditions socio-économiques de base seront définies et évaluées dans le cadre des activités de planification et de conception du projet.</i></li> <li>▪ Inclure les caractéristiques de la population active selon l'âge, le groupe et le sexe (si possible) de toutes les collectivités touchées, y compris la disponibilité de travailleurs qualifiés et non qualifiés, les conditions de travail actuelles, les salaires et/ou l'échelle salariale moyenne, les emplois à temps plein et à temps partiel et la formation. <i>Réponse: Les caractéristiques de la population active tel qu'indiqué seront décrites dans les travaux sur les conditions de référence.</i></li> <li>▪ Le nombre prévu d'emplois créés, le type de compétences et de connaissances qui pourraient être requis pour appuyer la réalisation du projet. <i>Réponse: Le nombre approximatif de nouveaux emplois et de nouvelles compétences nécessaires sera indiqué.</i></li> <li>▪ Les principales activités économiques de la zone d'étude <i>Réponse: Les activités actuelles de développement économique seront décrites dans le cadre des travaux de référence.</i></li> <li>▪ Obstacle à l'emploi en ce qui concerne la participation des groupes locaux sous-représentés; et <i>Réponse: Les obstacles à la participation des communautés locales au projet et les mesures d'atténuation seront examinés dans le cadre des activités de planification et de conception du projet.</i></li> <li>▪ Les conditions de référence et les impacts prévus, tel qu'elles sont décrites dans le modèle adapté d'énoncé des impacts. <i>Réponse: Bien noté</i></li> </ul>
<b>Environnement et Changement climatique Canada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les permis délivrés en vertu de la Loi sur les espèces en péril (LEP) ne peuvent être délivrés que si toutes les solutions alternatives raisonnables à l'activité qui permettraient de réduire l'impact sur l'espèce ont été envisagées et que la meilleure solution a été adoptée; toutes les mesures possibles seront prises pour minimiser l'impact de l'activité sur l'espèce ou son habitat essentiel ou la résidence des individus; et si cette activité ne compromet pas la survie ni le rétablissement des espèces <i>Réponse: Une évaluation des routes alternatives en matière de tracé doit être entreprise afin d'évaluer les incidences possibles sur les espèces en péril.</i></li> <li>▪ Présentation d'exemples d'activités de projet qui pourraient nécessiter un permis d'espèce en péril. <i>Réponse: Il y aura une description des activités du projet qui pourraient nécessiter un permis d'espèces en péril.</i></li> <li>▪ Si une étude d'impact fédérale s'avère nécessaire, Environnement et changements climatiques Canada dispose de spécialistes et d'informations/connaissances d'experts sur la faune et l'habitat, la qualité de l'air, les changements climatiques, la qualité et la quantité d'eau, les urgences environnementales, les sites contaminés et les sédiments. <i>Réponse: Reconnu</i></li> <li>▪ Indique que le quiscale rouilleux (espèce préoccupante) en vertu de la Loi sur les espèces en péril pourrait également se trouver dans la zone du projet. <i>Réponse: Reconnu et inclus dans cette description détaillée du projet</i></li> </ul>

Tableau 3-5: Résumé des commentaires des agences de réglementation

Agence	Description générale des commentaires
<b>Innovation, Sciences et Développement économique – FedNor</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En 2015, FedNor a financé une étude routière toutes saisons menée par la collectivité (communautés autochtones de Nibinamik, Webequie, Eabametoong et Neskantaga). L'étude a identifié un certain nombre de routes possibles, ainsi que d'autres questions qui nécessitent une étude plus approfondie (c.-à-d. la propriété, l'accès, les permis et les questions de compétence). Les problèmes identifiés pour cette étude sont susceptibles d'être les mêmes pour la CAMF. <i>Réponse: Reconnu</i></li> <li>▪ L'investissement dans le corridor d'infrastructure nord-sud est un catalyseur pour le développement régional - besoin d'une planification provinciale en collaboration avec les Premières nations <i>Réponse: Reconnu</i></li> <li>▪ Recommandations pour des partenariats de travail avec les peuples autochtones afin de développer des économies autochtones dynamiques au sein de la région <i>Réponse: Reconnu</i></li> </ul>
<b>Pêches et Océans Canada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ On ne sait pas exactement comment les plans d'eau seront touchés pendant la construction ou l'exploitation du RAC. Les changements de vitesse et les impacts potentiels sur le passage des poissons n'ont pas été évalués. L'information concernant le poisson et l'habitat du poisson dans les cours d'eau n'a pas été fournie. <i>Réponse: Les impacts sur les plans d'eau seront détaillés dans le cadre des activités futures de planification et de conception du projet, y compris les recommandations d'atténuation.</i></li> <li>▪ Des mesures d'atténuation sont requises pour le projet en ce qui concerne tous les aspects des activités qui peuvent entraîner des effets environnementaux négatifs sans des mesures d'atténuation. <i>Réponse: Reconnues, des recommandations de mesures d'atténuation seront formulées et intégrées à la conception du projet.</i></li> </ul>
<b>Santé Canada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La possibilité que le projet modifie les tourbières et les milieux humides environnants et qu'il augmente les processus de méthylation du mercure sera incluse dans l'évaluation. <i>Réponse: Les impacts potentiels du projet sur les tourbières seraient pris en compte.</i></li> <li>▪ Étant donné que le projet relie les communautés au réseau routier provincial et éventuellement à la zone d'exploration minière, la demande d'une évaluation détaillée des impacts sur la santé, y compris d'autres projets futurs raisonnablement prévisibles, serait appropriée pour saisir les effets positifs et négatifs potentiels. <i>Réponse: Dans le cadre de la planification et de la conception du projet, on se penchera sur la possibilité de changements sur le plan de la santé pour les membres de la CAMF et peut-être d'autres membres des communautés.</i></li> </ul>
<b>Services aux Autochtones Canada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le rôle de Services aux autochtones Canada à l'heure actuelle consistera à délivrer des permis pour les tronçons de route dans les réserves, au besoin. <i>Réponse: Reconnu</i></li> </ul>
<b>Infrastructure Canada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Infrastructure Canada fournit des financements fédéraux pour les projets admissibles par l'entremise de programmes de financement. Actuellement, Infrastructure Canada n'accorde pas de financement fédéral à ce projet. Cependant, si cette situation devait changer, Infrastructure Canada serait responsable du respect de son obligation de consulter et s'appuierait donc sur le processus d'évaluation des impacts. <i>Réponse: Reconnu</i></li> </ul>
<b>Ressources naturelles Canada</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Détails sur les carrières et les fosses de construction et leur impact sur l'habitat du caribou lorsqu'elles se trouvent à proximité de dépôts d'eskers <i>Réponse: Les travaux de planification et de conception du projet définiront les besoins globaux en ressources. Les impacts liés à l'extraction d'agrégats seront pris en compte, y compris les impacts potentiels sur l'habitat du caribou.</i></li> <li>▪ Impact de la linéarité de la route sur l'habitat du caribou <i>Réponse: Les travaux de planification et de conception du projet tiendront compte de l'impact potentiel sur l'habitat du caribou.</i></li> </ul>

**Tableau 3-5: Résumé des commentaires des agences de réglementation**

Agence	Description générale des commentaires
	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="537 296 1482 457">           ▪ Utilisation d'herbicides en bordure des routes, y compris les préoccupations des Premières nations concernant les impacts sur les espèces de plantes médicinales et autres espèces végétales préoccupantes, ainsi que sur les terres humides.  <i>Réponse: Les impacts des activités de construction et d'entretien du projet sur les espèces végétales d'intérêt seront pris en compte dans la planification et la conception futures du projet.</i> </li> <li data-bbox="537 457 1482 569">           ▪ Mesure dans laquelle le projet contribue au développement minier dans la région  <i>Réponse: Les possibilités de développement économique qui pourraient se présenter, comme l'exploitation minière, seront examinées dans le cadre des activités de planification et de conception du projet.</i> </li> <li data-bbox="537 569 1482 730">           ▪ Analyse des eaux souterraines, y compris les impacts temporaires et localisés pendant la construction et l'impact des franchissements de cours d'eau sur l'hydrologie (eaux souterraines et eaux de surface)  <i>Réponse: Les impacts de la construction et de l'exploitation des routes sur les ressources en eau souterraine seront étudiés dans le cadre de la planification et de la conception du projet.</i> </li> <li data-bbox="537 730 1482 789">           ▪ Présence, distribution et impacts sur le pergélisol  <i>Réponse: La planification et la conception du projet tiendront compte du pergélisol.</i> </li> </ul>

Le résumé des questions compilé par l'AEIC présente les principales questions soulevées par les groupes gouvernementaux. Les réponses au résumé des questions de l'AEIC figurent à l'annexe 1.

#### **4. Un résumé et les résultats de tout engagement entrepris avec les Autochtones du Canada, y compris:**

- ***Une liste des groupes autochtones susceptibles d'être touchés par le projet, y compris les groupes qui se sont identifiés au cours de la phase de planification comme étant potentiellement touchés; et***
- ***Une description de la manière dont le promoteur prévoit aborder les questions soulevées dans le Résumé des questions, y compris le point de vue des groupes autochtones concernant tout impact négatif potentiel que le projet pourrait avoir sur les droits des peuples autochtones du Canada reconnus et confirmés par l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982.***

La présente section résume les activités de participation avec les communautés autochtones (c.-à-d. les communautés autochtones environnantes) qui pourraient être touchées par le projet, y compris la communauté de Marten Falls (qui est à la fois une collectivité potentiellement touchée et le promoteur du projet). Les résultats de toute mission menée jusqu'à la fin octobre 2019 sont également communiqués.

#### **Résumé de participation - membres de la communauté de la CAMF**

Les activités de consultation et de participation suivantes ont été menées à ce jour auprès des membres de la communauté autochtone de Marten Falls. Les consultations et/ou l'engagement menés à ce jour avec les communautés autochtones environnantes sont décrits plus loin dans cette section.

La CAMF a mené de nombreuses activités de participation auprès des membres de la communauté autochtone de Marten Falls, la communauté la plus directement touchée par le projet, dans divers milieux, notamment à Marten Falls (Ogoki Post) et à Thunder Bay et Geraldton pour les communautés. L'objectif de ces activités de participation était de donner aux membres de la collectivité l'occasion de se renseigner sur le projet, y compris sur les processus d'examen fédéral et provincial, de faire le point régulièrement sur le projet (progrès et décisions prises) tout en recueillant des commentaires sur la zone d'étude et sur les autres routes possibles et d'examiner le plan proposé de participation.

Le **tableau 4-1** ci-dessous présente les réunions qui ont eu lieu jusqu'à ce jour dans les réserves et à l'extérieur des réserves avec les membres de la CAMF; chaque réunion était ouverte aux membres de la CAMF. Pour s'assurer que les membres de la CAMF sont au courant des réunions prévues, des avis ont été envoyés à l'avance par courriel direct aux personnes inscrites sur la liste des contacts du projet et par les médias sociaux. Pour les réunions de juin et d'octobre 2019, des avis ont également été affichés au bureau de la bande (à Marten Falls et à Thunder Bay) indiquant la date, l'heure et l'objectif de chaque réunion.

**Tableau 4-1: Participation des membres de la communauté de la CAMF à ce jour**

<p><b>2017</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Janvier: Séance d'information initiale concernant le projet et premières impressions de la communauté</li> <li>◆ Mars: Description des variantes de tracé potentielles et premières impressions de la communauté</li> <li>◆ Août: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Assemblée communautaire tenue à Thunder Bay pendant deux jours afin de permettre aux membres de la communauté de Marten Falls de rencontrer les entreprises menant des activités d'exploration dans le secteur riche en chromite et nickel dans la région du « Ring of Fire ».</li> <li>– Assemblée communautaire tenue à Marten Falls afin de discuter de l'entente avec la province dans le but de mener une évaluation environnementale provinciale et d'annoncer que la route ne servira pas qu'à la communauté puisqu'elle pourra aussi être utilisée à d'autres fins.</li> </ul> </li> <li>◆ Novembre - décembre: Présentation du responsable technique de l'évaluation environnementale, discussions concernant le processus d'évaluation environnementale et mise à jour concernant les activités liées au projet (à Marten Falls, ainsi qu'à Thunder Bay).</li> <li>◆ Des membres de l'équipe chargée de mettre en place le plan communautaire d'aménagement du territoire (PCAT) étaient présents lors de plusieurs activités menées en 2017 à la suite de la séance d'information initiale, notamment celles tenues à: <ul style="list-style-type: none"> <li>– CAMF – à l'école Henry Coaster, 17 janvier 2017</li> <li>– CAMF – à l'école Henry Coaster, 13 mars 2017</li> <li>– CAMF – à l'école Henry Coaster, 28 mars 2017</li> <li>– Geraldton – Stade de hockey, 29 mars 2017</li> <li>– Thunder Bay– Prince Arthur, 30 mars 2017</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>2018</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Février: Discussions concernant les études environnementales de référence, prise en compte du point de vue des membres concernant les composantes valorisées de l'écosystème et les variantes potentielles de la route proposée. <ul style="list-style-type: none"> <li>– CAMF – 28 février 2018</li> </ul> </li> <li>◆ Mars: Discussions et planification entourant l'évaluation environnementale et les sujets d'intérêt pour les études de référence. <ul style="list-style-type: none"> <li>– CAMF – 1 mars 2018</li> <li>– CAMF – 22 mars 2018</li> </ul> </li> <li>◆ Juin: Historique de la route d'accès à la communauté (RAC), présentation de l'équipe de travail et de l'étendue du projet, présentation du calendrier des travaux, discussions concernant les intérêts et les préoccupations de la communauté. <ul style="list-style-type: none"> <li>– CAMF – 18 juin 2018</li> <li>– Thunder Bay – 19 juin 2018</li> </ul> </li> <li>◆ Septembre: Mise à jour concernant les activités liées au projet et les études environnementales de référence, sélection de membres de la communauté pour certains postes liés au projet, présentation du consultant, implication de la communauté et formation. <ul style="list-style-type: none"> <li>– CAMF – 11 et 20 septembre 2018</li> </ul> </li> <li>◆ Novembre: Mise à jour concernant les études en cours, examen cartographique concernant les quatre variantes de tracé et les savoirs traditionnels autochtones. <ul style="list-style-type: none"> <li>– CAMF – 12 novembre 2018</li> <li>– Thunder Bay – 13 novembre 2018</li> </ul> </li> <li>◆ Décembre: Planification stratégique concernant les activités liées au projet. <ul style="list-style-type: none"> <li>– Thunder Bay – 11 décembre 2018</li> <li>– CAMF – 12 décembre 2018</li> </ul> </li> </ul>

**Tableau 4-1: Participation des membres de la communauté de la CAMF à ce jour**

<b>2019</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Janvier: Discussion concernant les études environnementales de référence. <ul style="list-style-type: none"> <li>– CAMF – 14 janvier 2019</li> <li>– Thunder Bay – 16 janvier 2019</li> </ul> </li> <li>◆ Février: Mise à jour des activités du projet. <ul style="list-style-type: none"> <li>– Thunder Bay – 14 février 2019</li> </ul> </li> <li>◆ Mars: Présentation du projet, discussions concernant les processus d'évaluation environnementale fédérale et provinciale. <ul style="list-style-type: none"> <li>– Thunder Bay – 20 mars 2019</li> <li>– CAMF (y compris des discussions auprès des jeunes) – 21 mars 2019</li> </ul> </li> <li>◆ Mai: Fournir de l'information sur les variantes de tracé et les prochaines étapes de la consultation. <ul style="list-style-type: none"> <li>– Thunder Bay – 6 mai 2019</li> <li>– CAMF – 7 mai 2019</li> <li>– CAMF – 8 mai 2019</li> </ul> </li> <li>◆ Juin: Discuter de l'approche en matière d'évaluation des solutions de rechange et d'évaluation des impacts, des effets potentiels et des mesures de gestion des impacts, du processus et du calendrier d'examen réglementaire, ainsi que de l'approche de consultation dans le cadre de l'évaluation environnementale. <ul style="list-style-type: none"> <li>– Thunder Bay – 25 juin 2019</li> <li>– CAMF – 26 juin 2019</li> </ul> </li> <li>◆ Octobre: Présenter une mise à jour sur le projet et le processus d'examen réglementaire au niveau provincial et fédéral, y compris un aperçu des deux variantes de tracé identifiées pour une évaluation plus approfondie dans l'évaluation environnementale. Décrit également la consultation en cours avec d'autres communautés autochtones. <ul style="list-style-type: none"> <li>– Thunder Bay – 17 octobre 2019</li> <li>– CAMF – 18 octobre 2019</li> </ul> </li> </ul>
-------------	---

### **Résumé des principales problématiques et des résultats - communauté de la CAMF**

Étant donné que le projet est en cours d'élaboration pour accéder à la CAMF et qu'il serait principalement situé sur des terres traditionnelles de la CAMF, cette communauté autochtone a fourni une rétroaction particulière sur le projet qui est unique à leur communauté. Le **tableau 4-2** est un résumé des principales questions d'intérêt reçues à ce jour concernant le projet de la part des membres de la communauté autochtone de Marten Falls (CAMF) et des réponses du promoteur à ces questions.

**Tableau 4-2: Résumé des principales problématiques et des résultats – communauté de la CAMF**

<b>Commentaires</b>	<b>Réponses</b>
<b>Changements dans la qualité et les débits de l'eau;</b>	<i>La planification et la conception du projet tiendront compte de la possibilité de changements dans la qualité et le débit de l'eau et proposeront des mesures d'atténuation pour faire face à tout impact.</i>
<b>Navigabilité des voies navigables;</b>	<i>La planification et la conception du projet tiendront compte de la possibilité de changements dans la navigabilité des voies navigables et proposeront des mesures d'atténuation pour faire face à tout impact.</i>
<b>Effets potentiels sur l'habitat faunique et les corridors;</b>	<i>La planification et la conception du projet tiendront compte de la possibilité des effets sur l'habitat faunique et les corridors et proposeront des mesures d'atténuation pour faire face à tout impact.</i>
<b>Effets potentiels sur le poisson et l'habitat;</b>	<i>La planification et la conception du projet tiendront compte de la possibilité des effets sur l'habitat faunique et les corridors et proposeront des mesures d'atténuation pour faire face à tout impact.</i>

**Tableau 4-2: Résumé des principales problématiques et des résultats – communauté de la CAMF**

<b>Commentaires</b>	<b>Réponses</b>
<b>Les effets potentiels sur la CAMF et la santé environnementale, en particulier liés à la possibilité d'une route de desserte traversant la communauté (par exemple, le bruit et les effets sur le sommeil);</b>	<i>La planification et la conception du projet tiendront compte de la possibilité de changements au sein de la communauté autochtone de Marten Falls, y compris les questions liées à la santé. Des mesures d'atténuation des impacts seront recommandées et incluses comme partie de la conception du projet.</i>
<b>Changements socio-économiques, impacts positifs autant que négatifs, pour la CAMF;</b>	<i>La planification et la conception du projet tiendront compte de la possibilité de changements socio-économiques pour la communauté autochtone de Marten Falls. Des mesures visant à améliorer les gains économiques seront recommandées.</i>
<b>Effets potentiels sur des sites qui revêtent une importance culturelle;</b>	<i>La planification et la conception du projet, y compris le choix du tracé, tiendront compte des effets potentiels sur les sites qui revêtent une importance culturelle. Les informations concernant les sites ayant une importance culturelle ont été collectées à partir du processus CAMF PCAT. Des mesures d'atténuation des impacts seront recommandées et incluses comme partie de la conception du projet.</i>
<b>Effets potentiels d'un nouvel accès au territoire CAMF (par exemple, augmentation de la pression de la chasse, impact sur l'approvisionnement alimentaire du pays);</b>	<i>La planification et la conception du projet tiendront compte des effets potentiels sur la CAMF causés par une augmentation possible de la pression exercée par la chasse et la pêche en raison d'un nouvel accès à leur territoire.</i>
<b>Potentiel d'une augmentation de la disponibilité et de l'utilisation de drogues illicites et vendues dans la rue à des fins récréatives dans la communauté;</b>	<i>La planification et la conception du projet tiendront compte des impacts potentiels liés à l'augmentation de l'accès aux drogues à la CAMF. Des mesures visant à atténuer ces effets seront recommandées.</i>
<b>Changements visuels / paysagers;</b>	<i>La planification et la conception du projet, y compris le choix du tracé, tiendront compte des impacts visuels potentiels.</i>
<b>Préoccupations concernant l'utilisation future possible de la route à des fins d'approvisionnement industriel;</b>	<i>Le projet pourrait être utilisé à l'avenir à des fins industrielles (c.-à-d. comme route d'approvisionnement industrielle). La planification et la conception du projet en tiennent compte.</i>
<b>L'intérêt d'une évaluation environnementale fédérale;</b>	<i>La préparation de cette description détaillée de projet répond à l'éventuelle nécessité d'effectuer une évaluation fédérale des impacts.</i>
<b>Questions au sujet de la propriété, l'accès et l'emplacement final de la RAC;</b>	<i>Des possibilités concernant la propriété des routes, les activités d'entretien et la responsabilité sont à l'étude au cours des discussions avec la province. Le tracé de la route d'accès sera déterminé dans le cadre des activités de planification et de conception du projet. La CAMF sera appelée à participer à ce processus.</i>
<b>Questions au sujet de l'utilisation future de la route / accès à la région par des personnes qui ne sont pas des membres de la communauté;</b>	<i>La planification et la conception du projet tiendront compte d'un éventuel accès public de la route et la manière dont cela pourrait être contrôlé ou surveillé. Des mesures visant à contrer des effets pouvant résulter d'un accès public seront recommandées.</i>
<b>Questions au sujet de la manière dont le projet sera et pourrait être relié à d'autres routes d'accès;</b>	<i>Pour l'instant, aucune autre route proposée ne devrait être liée au projet. Ceci sera suivi au cours du processus de planification et de conception.</i>
<b>Questions au sujet de l'impact du projet sur les générations futures;</b>	<i>La planification et la conception du projet en tiennent compte des impacts sur les générations futures.</i>
<b>Questions au sujet de la manière dont la CAMF travaille avec les autres communautés;</b>	<i>La CAMF collabore avec 23 communautés autochtones dans le cadre des activités de planification et de conception du projet. La forme et la fréquence de l'engagement dépendent des intérêts de chaque communauté individuelle.</i>

**Tableau 4-2: Résumé des principales problématiques et des résultats – communauté de la CAMF**

<b>Commentaires</b>	<b>Réponses</b>
Questions au sujet du financement provincial; serait-il disponible afin de permettre aux autres communautés de participer au projet;	<i>Oui, la province a notifié les autres communautés autochtones de la disponibilité de financement pour les participants au projet.</i>
Le besoin pour les membres de la communauté d'être plus impliqués dans la prise de décision concernant l'étude, et ;	<i>Reconnu</i>
Questions sur la façon dont les connaissances des Anishinabek seront recueillies et prises en compte dans le cadre des processus d'examen réglementaire.	<i>Les connaissances autochtones de la CAMF précédemment recueillies à l'appui du processus PCAT ont été recueillies. Des discussions sont en cours concernant la collecte de connaissances autochtones supplémentaires spécifiques au projet, afin de combler les lacunes en matière de connaissances. La CAMF est également en discussion avec d'autres communautés environnantes au sujet de leur intérêt à participer à des activités de collecte de connaissances traditionnelles.</i>

Tableau 4-3 comprend les commentaires reçus à partir de la CAMF au sujet des avantages du projet et les réponses du promoteur à ces commentaires.

**Tableau 4-3: Commentaires sur les avantages du projet et les réponses à la CAMF**

<b>Commentaires</b>	<b>Réponses</b>
Intérêt général à l'égard d'un développement économique accru et des possibilités d'affaires et de la création d'emplois, y compris ceux liés aux nouvelles activités d'extraction des ressources;	<i>La planification et la conception du projet tiendront compte de la possibilité de changements socio-économiques pour la communauté autochtone de Marten Falls. Des mesures visant à améliorer les avantages économiques seront recommandées, y compris, par exemple, le besoin de formation pour les membres de la communauté.</i>
Réduction des coûts pour l'éducation, les services de santé et les frais de transport;	<i>Il est prévu que le projet se traduise par une réduction des coûts et des améliorations pour l'éducation et les services de santé. C'est un avantage prévu du projet.</i>
Disponibilité accrue de biens et de services;	<i>Il est prévu que le projet se traduise par une réduction des coûts de biens et de services au sein de la communauté. C'est un avantage prévu du projet.</i>
Possibilités accrues d'activités récréatives et participation accrue à des activités culturelles;	<i>Il est prévu que le projet donne lieu à de nouvelles possibilités de loisirs améliorées. C'est un avantage prévu du projet.</i>
Des questions sur la manière dont les membres de la communauté de Marten Falls vivant en dehors de la communauté autochtone de Marten Falls peuvent avoir des possibilités de développement commercial;	<i>Dans le cadre des activités de planification et de conception du projet, des recommandations seront formulées afin d'améliorer les possibilités de développement économique en lien avec le projet, y compris pour ceux qui n'habitent pas actuellement dans la communauté.</i>
Des questions sur la façon dont la communauté bénéficiera du développement de la RAC tout en préservant l'environnement et les droits des peuples indigènes;	<i>Dans le cadre des activités de planification et de conception du projet, des recommandations seront formulées pour améliorer les possibilités de développement économique liées au projet. La planification et la conception du projet tiendront également compte des impacts environnementaux potentiels du projet.</i>
Des questions sur la façon dont les possibilités de développement minier pourraient se produire à travers la RAC ;	<i>Le projet pourrait aboutir à de nouvelles possibilités de développement minier dans la région en raison d'un accès amélioré. Cet aspect sera examiné dans le cadre des activités de planification et de conception du projet. Tous les avantages qui en découleraient devraient être pris en considération et comparés aux effets négatifs possibles associés à l'utilisation industrielle de la route d'accès.</i>
Laisser entendre que d'autres communautés devraient bénéficier du projet; et	<i>Reconnu. Les possibilités pour les autres membres de la communauté de bénéficier du projet seront examinées lors de la planification et de la conception du projet.</i>

**Tableau 4-3: Commentaires sur les avantages du projet et les réponses à la CAMF**

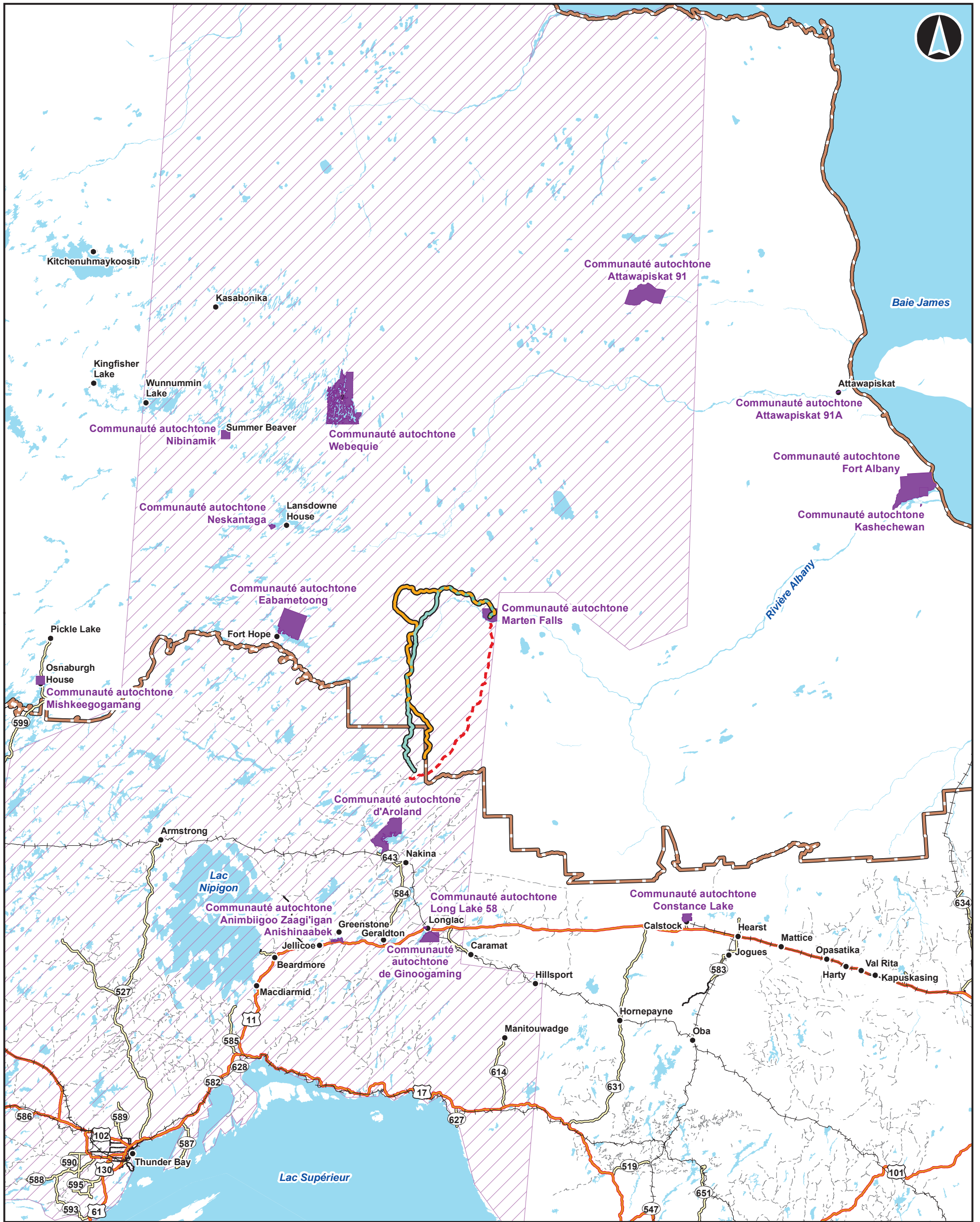
Commentaires	Réponses
<b>Le besoin pour la communauté de mieux se préparer à bénéficier des possibilités de développement économique découlant du projet.</b>	<i>La planification et la conception du projet tiendront compte de la possibilité de changements socio-économiques pour la communauté autochtone de Marten Falls. Des mesures visant à améliorer les avantages économiques seront recommandées, y compris des activités telles que la formation des membres de la communauté.</i>

À la fin des rencontres de mai et de juin 2019, on a demandé aux membres de la communauté de formuler des commentaires sur d'autres routes possibles pour le RAC. Bien que les membres de la communauté présents aient exprimé une préférence pour un RAC avec des routes plus courtes, les membres de la communauté ont aussi appuyé la recommandation de l'équipe de projet de concentrer le processus d'examen réglementaire sur les routes proposées vers l'ouest. Lors des réunions d'octobre 2019, lorsqu'on leur a présenté la décision de ne reporter l'étude des deux routes de l'ouest que dans le cadre du processus d'examen réglementaire (**section 12a**), les membres présents de la communauté n'ont pas offert d'autres commentaires.

Des possibilités de participation ont été offertes aux jeunes lors des réunions communautaires de mars 2019 et de mai 2019 à Marten Falls. Cela comportait d'une brève présentation aux élèves de l'école primaire Henry Coaster, suivie d'une discussion de groupe pour obtenir leurs commentaires.

### **Identification et participation - Groupes autochtones environnants**

Quinze communautés autochtones environnantes ont été identifiées par l'AEIC; 14 d'entre elles ont été identifiées le 13 novembre 2018 par l'ACEE (maintenant le l'AEIC) dans sa « Liste préliminaire des communautés autochtones pour la participation des promoteurs sur la route d'accès de Marten Falls » et une (1) autre communauté autochtone identifiée par le l'AEIC dans sa mise à jour ultérieure de cette liste (**figure 4-1**). Quatorze de ces communautés, avec huit (8) autres communautés, ont également été désignées par l'AEIC pour des consultations parce qu'elles ont ou pourraient avoir des droits ancestraux ou des droits issus de traités protégés par la Constitution qui pourraient être touchés par le projet ou qui pourraient être intéressés par le projet. Les 23 communautés autochtones identifiées par l'AEIC et le MEPNP pour des consultations dans le cadre du processus d'examen réglementaire sont énumérées au **tableau 4-4** de la présente description détaillée du projet. Comme nous l'avons déjà indiqué, une chance égale en matière d'engagement a été assurée à toutes les communautés autochtones. Il y a eu davantage d'activités d'engagement avec la CAMF que dans les autres communautés, car la CAMF s'est montrée ouverte à de multiples activités d'engagement et les a appuyées. Le promoteur a toujours été et continue d'être ouvert et accommodant à toutes les demandes d'engagement des communautés environnantes. De multiples tentatives ont été effectuées pour rejoindre et contacter toutes les communautés afin de déterminer leur intérêt pour le projet et leur intérêt à participer. Le promoteur a rencontré toutes les communautés qui ont exprimé le désir de se rencontrer et d'en savoir plus sur le projet. Le promoteur poursuit ses efforts pour faire participer toutes les communautés intéressées.



**Légende**

**Variants de tracé**

- Variante 1
- Variante 4

**Communités autochtones avoisinantes**

- Communauté autochtone
- Métis Nation of Ontario, Région 2

**Composantes générales**

- Autoroute principale
- Autoroute
- Route principale
- Route d'accès
- Voie ferrée
- Route d'accès d'hiver actuelle

Limite du Grand Nord

Plan d'eau

Projet de route d'accès toutes saisons à la communauté

Communités autochtones avoisinantes identifiées par l'AEIC

0 10 20 40 60 80 100  
Kilomètres  
Datum: NAD 1983 UTM Zone 16N

Données sources:  
Derived by KBM Resources Group n.d.  
MNR, MMAH, NRCAN, MLAS

Nov. 2019	1:2,500,000	P#:60593122	Rev:00
-----------	-------------	-------------	--------

**AECOM** **Figure 4-1**

Tableau 4-4: Communautés autochtones environnantes

Affiliation à un conseil tribal	Communauté ou organisation	
Première nation Matawa (Nation Nishnawbe Aski)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Communauté autochtone de Marten Falls (promoteur et communauté autochtone potentiellement touchée)<sup>ab</sup></li> <li>■ Communauté autochtone d'Aroland<sup>ab</sup></li> <li>■ Communauté autochtone de Constance Lake<sup>ab</sup></li> <li>■ Communauté autochtone d'Eabametoong<sup>ab</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Communauté autochtone de Ginoogaming<sup>ab</sup></li> <li>■ Communauté autochtone de Long Lake<sup>ab</sup></li> <li>■ Communauté autochtone de Neskantaga<sup>ab</sup></li> <li>■ Communauté autochtone de Nibinamik<sup>ab</sup></li> <li>■ Communauté autochtone de Webequie<sup>ab</sup></li> </ul>
Conseil de Mushkegoquk (Nation Nishnawbe Aski)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Communauté autochtone d'Attawapiska<sup>t<sup>ab</sup></sup></li> <li>■ Communauté autochtone de Fort Albany<sup>ab</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Communauté autochtone de Kashechewan<sup>ab</sup></li> </ul>
Conseil des Premières nations de Shibogama (Nation Nishnawbe Aski)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Communauté autochtone de Kasabonika Lake<sup>b</sup></li> <li>■ Communauté autochtone de Kingfisher Lake<sup>b</sup></li> <li>■ Communauté autochtone de Wapekeka<sup>b</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Communauté autochtone de Wawakapewin<sup>b</sup></li> <li>■ Communauté autochtone de Wunnumin Lake<sup>b</sup></li> </ul>
L'Alliance des communautés autochtones indépendantes (Nation Nishnawbe Aski)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kitchenuhmaykoosib Inninuwug<sup>b</sup></li> </ul>	
Bandes indépendantes (Nation Nishnawbe Aski)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Communauté autochtone de Weenusk<sup>b</sup></li> <li>■ Communauté autochtone de Mishkeegogamang<sup>a</sup></li> </ul>	
Le conseil de bande de Nokiiwin et l'Union des Indiens de l'Ontario	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Animiigoo Zaagi'igan Anishinaabek (AZA)<sup>ab</sup></li> </ul>	
Nation métisse de l'Ontario	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nation métisse de l'Ontario; Région 2<sup>ab</sup></li> </ul>	
Nation métisse indépendante	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nation métisse indépendante de Red Sky<sup>b</sup></li> </ul>	

Remarques : 'a' Communautés recommandées par l'AEIC  
 'b' Communautés recommandées par MEPNP  
 'ab' Communautés recommandées par l'AEIC et MEPNP

Informations concernant le projet ont été fournis aux communautés autochtones avant le début de l'engagement précoce auprès de l'AEIC et le lancement officiel du processus d'examen réglementaire provincial. Cela comprend la participation jusqu'à la planification et le développement en fonction du CAMF PCAT en vertu de la loi sur le Grand Nord. Rencontres spécifiques avec le Chef, le personnel et les conseillers de la communauté autochtone d'Aroland; des conseillers et des représentants de la communauté autochtone d'Eabametoong ainsi que des représentants de la communauté autochtone de Webequie se sont réunis pour discuter du projet et de la meilleure façon de travailler ensemble. Le **tableau 4-5** présente un résumé des activités de participation réalisées au cours de la période 2017-2018 avant la réception de la liste des communautés à impliquer, comme indiqué par l'AEIC et le MEPNP, en ce qui concerne le projet.

Tableau 4-5: Résumé des premières activités d'implication de projet auprès des communautés et des groupes autochtones

Communauté/Date	Description
<b>Communauté autochtone d'Aroland</b>	
1 août 2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Assemblée à Geraldton pour discuter des mises à jour concernant le corridor nord-sud, ainsi que des relations et de l'entente avec les compagnies minières.</li> </ul>
8 août 2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Assemblée à Thunder Bay pour présenter de l'information concernant la planification du développement de la route toutes saisons et faire le point sur les négociations avec la province.</li> </ul>
24 janvier 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre concernant les études de référence</li> <li>■ Mise à jour de l'avis concernant les inventaires d'oiseaux le 14 mai 2018</li> </ul>
7 mars 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Assemblée pour présenter de l'information et discuter de la façon dont les deux communautés autochtones peuvent travailler ensemble.</li> </ul>

**Tableau 4-5: Résumé des premières activités d'implication de projet auprès des communautés et des groupes autochtones**

Communauté/Date	Description
10 mars 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre de la communauté au Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPNP) concernant les préoccupations vis-à-vis le projet</li> </ul>
19 avril 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre de la communauté concernant les discussions entre la communauté de Marten Falls et le Ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines (EDNM) demandant que la communauté mène l'évaluation environnementale relative à la route de Painter Lake et l'autoroute 643. Consulter la <b>partie C</b> pour de plus amples renseignements sur le chemin Painter Lake et la participation d'Aroland.</li> </ul>
Mai 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Avis pour l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Avis pour la révision de l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Lettre à la communauté concernant l'évaluation d'impact et le processus d'examen réglementaire du projet</li> </ul>
7 novembre 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Réunion en vue d'échanger de l'information La CAMF a fourni des informations concernant le processus d'évaluation de l'impact et d'examen réglementaire du projet et la communauté autochtone d'Aroland a discuté de la planification de son travail pour un projet de réaligement des routes d'accès forestières entre Painter Land et le réseau routier provincial.</li> </ul>
30 novembre 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre adressée au conseil de bande de la communauté confirmant qu'un projet d'entente est en cours relativement à la collaboration lors du processus d'évaluation environnementale.</li> <li>■ La CAMF dirigera le processus d'évaluation des impacts du projet et fournira aux organismes de réglementation la documentation requise pour le processus d'examen réglementaire.</li> </ul>
5 décembre 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre de la communauté à la communauté de Marten Falls détaillant ses préoccupations et demandant à ce qu'une rencontre ait lieu avec les ministères du gouvernement qui participent au processus d'examen et d'approbation des projets.</li> </ul>
<b>Communauté autochtone d'Attawapiskat</b>	
Mai 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Avis pour l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Avis pour la révision de l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Lettre à la communauté concernant l'évaluation d'impact et le processus d'examen réglementaire du projet</li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Constance Lake</b>	
Mai 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Avis pour l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Avis pour la révision de l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Lettre à la communauté concernant l'évaluation d'impact et le processus d'examen réglementaire du projet</li> </ul>
<b>Communauté autochtone d'Eabametoong</b>	
13 novembre 2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rencontre pour informer la communauté d'Eabametoong que la communauté de Marten Falls recueille des données afin de déterminer quelles seront les prochaines étapes dans la planification de la route et pour indiquer que la communauté d'Eabametoong sera rencontrée de nouveau au cours de l'année suivante.</li> </ul>
24 janvier 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre concernant les études de référence</li> </ul>
26 février 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre faisant état des préoccupations liées au projet</li> </ul>
27 février 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre faisant état des préoccupations liées au projet</li> </ul>
Mai 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre de notification pour l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Avis pour la révision de l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Lettre à la communauté concernant le processus d'examen réglementaire pour la RAC</li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Fort Albany</b>	
Mai 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Avis pour l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Avis pour la révision de l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Lettre à la communauté concernant l'évaluation d'impact et le processus d'examen réglementaire du projet</li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Ginoogaming</b>	
Mai 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre de notification pour l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Avis pour la révision de l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Lettre à la communauté concernant l'évaluation d'impact et le processus d'examen réglementaire du projet</li> </ul>

**Tableau 4-5: Résumé des premières activités d'implication de projet auprès des communautés et des groupes autochtones**

Communauté/Date	Description
<b>Communauté autochtone de Kashechewan</b>	
<b>Mai 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Avis pour l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Avis pour la révision de l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Lettre à la communauté concernant l'évaluation d'impact et le processus d'examen réglementaire du projet</li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Long Lake 58</b>	
<b>Mai 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Avis pour l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Avis pour la révision de l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Lettre à la communauté concernant l'évaluation d'impact et le processus d'examen réglementaire du projet</li> </ul>
<b>La gestion des Premières nations de Matawa</b>	
<b>13 mars 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre à la communauté demandant un report de la conférence sur l'évaluation environnementale</li> </ul>
<b>31 juillet au 2 août 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Envoi d'une fiche technique du projet de route d'accès communautaire aux chefs de la communauté de Matawa</li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Neskantanga</b>	
<b>24 janvier 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre à la communauté concernant les études de référence</li> </ul>
<b>3 mai 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre de suivi adressée à la communauté concernant les études de référence</li> <li>■ Lettre de réponse reçue le 25 mai 2018 présentant les préoccupations relatives à l'évaluation environnementale et ouvrant le dialogue avec la communauté</li> </ul>
<b>8 mai 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre faisant état de l'accord volontaire entre la communauté de Marten Falls et le Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MEPNP) pour une évaluation environnementale individuel</li> </ul>
<b>14 mai 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Avis de mise à jour concernant l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ 15 mai 2018 : réception d'une lettre de réponse pour suspendre les études et entamer un dialogue avec la communauté</li> </ul>
<b>7 juin 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Demande de rencontre pour discuter de la route d'accès à la communauté</li> <li>■ 19 juin 2018 : acceptation d'une rencontre le 28 juin 2018</li> </ul>
<b>25 septembre 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre de réponse à la demande de la communauté de réviser l'information archéologique</li> </ul>
<b>9 novembre 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Réponse de la communauté de Marten Falls acceptant la demande de la communauté de retarder une rencontre et tentative d'obtenir des fonds pour l'implication dans le processus d'évaluation environnementale et le processus d'examen réglementaire du projet</li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Nibinamik</b>	
<b>Mai 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Avis pour l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Avis pour la révision de l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Lettre à la communauté concernant le processus d'évaluation environnementale pour la route d'accès à la communauté</li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Webequie</b>	
<b>14 novembre 2017</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Discussion sur les possibilités d'aller de l'avant avec toutes les formes de développement, routes et mines, et les différentes possibilités de collaboration</li> </ul>
<b>12 décembre 2017</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Discussion sur les principes de collaboration, mise à jour sur le développement de la route, discussion sur les prochaines étapes</li> </ul>
<b>24 janvier 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre à la communauté concernant les études de référence</li> </ul>
<b>5 mars 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rencontre entre la communauté de Marten Falls et les équipes chargées des études sur la route pour la communauté de Webequie. Engagement à recevoir l'accord du chef et du conseil de bande avant que les équipes chargées des études sur la route puissent collaborer et échanger de l'information.</li> </ul>
<b>Mai 2018</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre de notification pour l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Avis pour la révision de l'inventaire d'oiseaux</li> <li>■ Lettre à la communauté concernant l'évaluation d'impact et le processus d'examen réglementaire du projet</li> </ul>

## **Résultats de participation à ce jour - Communautés autochtones environnantes**

Les initiatives de sensibilisation et d'engagement auprès des communautés autochtones à la fin de 2018 et à la fin d'octobre 2019 (jusqu'à la fin d'octobre) avaient l'objectif de confirmer auprès des 22 communautés identifiées si elles ont un intérêt potentiel dans le projet, afin de déterminer comment ces communautés souhaiteraient participer au projet et à identifier leurs questions ou préoccupations à l'égard du projet. Une lettre pour présenter la proposition de projet a été envoyée le 13 décembre 2018 à chacune des 22 communautés et à la communauté autochtone de Mishkeegogamang le 15 juillet 2019. La correspondance subséquente du projet, envoyée ou reçue des communautés autochtones avoisinantes, inclut:

### Prise de contact avec les communautés

- Lettre du MEPNP aux communautés autochtones concernant le projet - 19 décembre 2018
- Lettres d'avis de lancement - 4 mars 2019
- Lettres de suivi aux communautés autochtones concernant les avis de lancement - 4 avril 2019
- Lettres de suivi aux quatre communautés (p.ex., les communautés autochtones de Ginoogaming, Long Lake 58, Webequie, Neskantaga) - 15 juillet 2019
- Une lettre traitant l'introduction du projet à la Communauté autochtone de Mishkeegogamang - 15 juillet 2019
- Lettre de l'EDNM au MEPNP concernant le financement provincial - 16 août 2019
- Réponse à la demande de rencontre de la Communauté autochtone de Neskantaga - 24 octobre 2019

### Correspondance des communautés

- Lettre de la communauté autochtone d'Aroland à l'ACEE recommandant une évaluation environnementale fédérale et une demande de participation - 19 juin 2019
- Lettre de la communauté autochtone de Neskantaga à la CAMF concernant l'obligation de consulter et demandant une rencontre avec la Couronne (c.-à-d. gouvernement à gouvernement) - 16 juillet 2019
- Lettre de la communauté autochtone d'Aroland à l'AEIC avec des commentaires sur la description initiale du projet - 29 août 2019
- Lettre de la communauté autochtone de Fort Albany à l'AEIC avec des commentaires sur la description initiale du projet - 20 septembre 2019
- Lettre de la communauté autochtone d'Eabametoong à l'AEIC avec des commentaires sur la description initiale du projet - 26 septembre 2019
- Lettre de la communauté autochtone de Fort Albany à l'AEIC avec des commentaires sur la description initiale du projet - 20 septembre 2019
- Lettre de la communauté autochtone de Webequie à l'AEIC avec des commentaires sur la description initiale du projet - 30 septembre 2019
- Lettre d'Animbiigoo Zaagi'igan Anishinaabek à l'AEIC avec des commentaires sur la description initiale du projet - 1 octobre 2019
- Lettre de la communauté autochtone d'Attawapiskat à l'AEIC avec des commentaires sur la description initiale du projet - 1 octobre 2019
- Lettre de la communauté autochtone de Fort Albany à l'AEIC avec des commentaires sur la description initiale du projet - mardi 1 octobre 2019

- Lettre de la communauté autochtone de Marten Falls à l'AEIC avec des commentaires sur la description initiale du projet - 1 octobre 2019
- Lettre de la communauté autochtone de Nibinamik à l'AEIC avec des commentaires sur la description initiale du projet - 1 octobre 2019

En plus de la correspondance envoyée par la poste énumérée ci-dessus, un minimum de quatre appels ont été faits aux communautés depuis la mi-avril 2019 pour évaluer le niveau d'intérêt à l'égard du projet et pour prévoir des rencontres, si l'intérêt est exprimé ; des messages vocaux ont été laissés si la personne n'a répondu au téléphone et un système de messagerie vocale était actif. Un résumé des tentatives faites à ce jour pour faire participer les communautés est présenté dans le **Tableau 4-6**.

Six des communautés environnantes ont eu des rencontres avec la CAMF au moment de la description détaillée du projet, un résumé des réunions est présenté au **tableau 4-7**.

Le 9 octobre 2019, l'équipe de projet de la CAMF a également assisté au salon professionnel de la Conférence sur l'environnement des Premières nations du Nord de l'Ontario afin de sensibiliser le public au projet proposé. En conséquence de la participation de l'équipe du projet de la CAMF à cette conférence, 19 nouvelles adresses électroniques ont été ajoutées à la liste d'envoi électronique. En septembre 2019, CAMF a également soumis une annonce publicitaire qui sera publiée dans le numéro de novembre 2019 de la publication semestrielle officielle de l'Assemblée des Premières Nations, *Le Cercle*. *Le Cercle* a une diffusion de 3 500 exemplaires et est distribué pendant d'assemblées, de foires commerciales, de réunions et d'autres événements partout au Canada. La publicité présentait les coordonnées de la personne-ressource et un résumé du projet et dirigeait les lecteurs vers le site Web pour obtenir de plus amples renseignements, y compris les coordonnées de la CAMF.

### **Possibilités de participation actuelles et futures - Groupes autochtones**

Les réponses au résumé des questions de l'AEIC sont présentées à l'**annexe 1** et incluent les réponses de la CAMF aux questions liées aux questions soulevées par les communautés autochtones. Les questions soulevées portaient sur la consultation auprès des communautés autochtones, les connaissances autochtones, l'utilisation des terres, les avantages économiques, les questions sanitaires et sociales et les droits des autochtones. Les réponses à ces questions et la façon dont chacune sera examinée dans le processus de planification du projet sont présentées à l'**annexe 1**. Il est prévu qu'un engagement supplémentaire sera nécessaire pour préciser certaines de ces questions. Ces questions guideront la diffusion de l'information aux communautés autochtones, la conception des activités de participation futures, les travaux futurs d'évaluation des effets et les programmes d'atténuation et de suivi du projet.

Il est prévu que le niveau d'engagement futur varie d'une communauté à l'autre et il est confirmé dans le cadre des activités de sensibilisation en cours avec les communautés autochtones environnantes. Afin de déterminer le niveau d'engagement approprié, il peut être nécessaire de tenir une première rencontre en personne avec les communautés qui ont manifesté le désir de participer davantage et d'élaborer un plan de consultation propre à la communauté. Tout plan de ce genre sera préparé en tenant compte des protocoles de consultation de la communauté et des connaissances autochtones, le cas échéant.

Tableau 4-6: Tableau résumant la participation de la communauté autochtone

Communauté autochtone	Prise de contact avec la communauté (i.e. Conseil de bande / Chef) (Oui / Non)?	Expression d'un intérêt pour une rencontre ?	Date approximative d'une rencontre en personne	Prochaines étapes / actions
<b>Expression d'un intérêt dans le projet</b>				
<b>Communauté autochtone de Marten Falls</b>	Oui	Oui	Quatre (4) séries de rencontres tenues à ce jour, la dernière ayant lieu à la mi-octobre. Des réunions communautaires auront lieu tout au long du processus d'examen réglementaire.	La prochaine rencontre est prévue en association avec la publication de l'ébauche du cadre de référence de l'évaluation environnementale provinciale et la finalisation de la description détaillée du projet. Faites circuler les avis aux membres de la communauté au sujet des rencontres à venir.
<b>Communauté autochtone d'Aroland</b>	Oui	Oui	Une (1) rencontre du Chef, du conseil et de la communauté tenue à ce jour et un appel de suivi a eu lieu (octobre 2019) afin de planifier la deuxième rencontre communautaire à la fin de novembre 2019.	Travailler de concert avec le bureau du conseil de bande et Shared Value Solutions pour organiser une réunion de suivi en personne avec le chef, le conseil et la communauté dans son ensemble à la fin de novembre 2019.
<b>Communauté autochtone d'Attawapiskat</b>	Oui	Oui	Rencontre tenue avec un représentant de la communauté Potentiellement intéressé par de futures rencontres de la communauté (une rencontre après la distribution du projet de mandat et une autre après la distribution du mandat proposé). À confirmer avec la communauté autochtone d'Attawapiskat.	Travailler de concert avec le bureau du Conseil de bande et l'administration du Chef pour organiser une rencontre en personne avec le Chef, le conseil et la communauté dans son ensemble une fois que le projet de mandat (et le mandat proposé) sera publié.
<b>Communauté autochtone de Neskantaga</b>	Oui	Oui	Aucune rencontre planifiée. Continuera à communiquer pour déterminer l'intérêt pour une rencontre de suivi.	Le Chief Moonias a exprimé son intérêt pour qu'une rencontre en personne ait lieu dans la communauté. Le chef Achneepineskum travaille de concert avec le chef Moonias dans le but d'organiser cette rencontre. Lettre envoyée par CAMF à la communauté autochtone de Neskantaga en octobre 2019 en réponse à sa lettre à la province demandant que la consultation soit menée de gouvernement à gouvernement.
<b>Communauté autochtone d'Eabametoong</b>	Oui	Oui	Une (1) rencontre a eu lieu avec le Chef et le conseil et la communauté dans son ensemble. Une rencontre de suivi est à planifier, axée sur la collecte d'informations des connaissances autochtones.	Contact constant avec le chef dans le but de confirmer l'intérêt pour la tenue d'une rencontre de suivi. De plus, une lettre sera prochainement envoyée pour aviser de la possibilité d'entamer une discussion au sujet des connaissances autochtones pertinentes.

Tableau 4-6: Tableau résumant la participation de la communauté autochtone

Communauté autochtone	Prise de contact avec la communauté (i.e. Conseil de bande / Chef) (Oui / Non)?	Expression d'un intérêt pour une rencontre ?	Date approximative d'une rencontre en personne	Prochaines étapes / actions
Communauté autochtone de Fort Albany	Oui	Oui	Une (1) rencontre a eu lieu avec le Chef et le représentant de la communauté.	Tenir la communauté informée à propos du projet. Aucune rencontre de suivi n'est prévue pour le moment.
Kitchenuhmaykoosib Inninuwug (KI)	Oui	Oui	Une (1) rencontre a eu lieu avec le Chef et le conseil.	Intérêt pour une rencontre de suivi à confirmer. Continuer à fournir de l'information sur les mises à jour du projet.
Communauté autochtone de Webequie	Oui	Oui	Une (1) rencontre a eu lieu avec le Chef et le conseil et la communauté.	Intérêt pour une rencontre de suivi communautaire à confirmer. Acceptation de tenir des appels fréquents pour faire le suivi du projet.
Animbiigoo Zaagi'igan Anishinaabek	Oui	Oui	À confirmer auprès d'Animbiigoo Zaagi'igan Anishinaabek, aucune date de rencontre potentielle n'a été identifiée à ce jour.	Travail avec le conseil de la bande et l'administration du Chef pour organiser une rencontre en personne.
Communauté autochtone de Ginoogaming	Oui	Oui	À confirmer auprès de la communauté autochtone de Ginoogaming, aucune de rencontre potentielle n'a été identifiée à ce jour.	Travail avec le conseil de la bande et l'administration du Chef pour organiser une rencontre en personne une fois l'intérêt confirmé.
Communauté autochtone de Constance Lake	Oui	Oui	À confirmer auprès de la communauté autochtone de Constance Lake, aucune de rencontre potentielle n'a été identifiée à ce jour.	Le Chef Allen a exprimé son intérêt concernant l'obtention du financement et des ressources pour la participation de la communauté autochtone de Constance Lake. La province a envoyé des lettres à toutes les communautés inscrites sur la liste pour les aviser d'un programme d'aide financière aux participants au projet.
Communauté autochtone de Kashechewan	Oui	Oui	À confirmer auprès de la communauté autochtone de Kashechewan, aucune de rencontre potentielle n'a été identifiée à ce jour.	Suivi avec le chef Friday afin de déterminer un moment pour la tenue d'une rencontre.
<b>Ont exprimé un intérêt pour recevoir de l'information sur le projet</b>				
Communauté autochtone de Wunnumin Lake	Oui	Non	N.D.	La communauté de Wunnumin Lake contactera le chef de la communauté de Marten Falls si elle a des questions / commentaires ou encore si elle désire organiser une rencontre.
Communauté autochtone de Wapekeka	Oui	Pas à ce moment	N.D.	Suivi continu auprès du conseil de bande et du chef Sainnawap pour déterminer les intérêts potentiels de la communauté envers le projet.

Tableau 4-6: Tableau résumant la participation de la communauté autochtone

Communauté autochtone	Prise de contact avec la communauté (i.e. Conseil de bande / Chef) (Oui / Non)?	Expression d'un intérêt pour une rencontre ?	Date approximative d'une rencontre en personne	Prochaines étapes / actions
Communauté autochtone de Wawakapewin	Oui	Pas à ce moment	N.D.	La communauté contactera le Chef de la communauté de Marten Falls si elle a des questions / commentaires ou encore si elle désire organiser une rencontre.
Communauté autochtone de Nibinamik	Oui	Pas à ce moment	N.D.	La communauté de Nibinamik contactera l'équipe de projet si elle désire organiser une rencontre
Communauté autochtone de Weenusk	Oui	Pas à ce moment	N.D.	La communauté de Weenusk contactera la communauté de Marten Falls si elle a des questions / commentaires ou encore si elle désire organiser une rencontre.
Communauté autochtone de Kingfisher Lake	Oui	Pas à ce moment	N.D.	Suivi continu auprès du conseil de bande et du chef Mamakwa pour déterminer les intérêts envers le projet.
Nation métisse de l'Ontario, Région 2	Oui	Pas à ce moment	N.D.	La nation métisse de l'Ontario contactera la communauté de Marten Falls si elle a des questions / commentaires ou encore si elle désire organiser une rencontre.
Communauté autochtone de Kasabonika Lake	Oui	Pas à ce moment	N.D.	Suivi continu auprès du conseil de bande et du chef Anderson pour déterminer les intérêts envers le projet.
Nation métisse indépendante de Red Sky	Oui	Pas à ce moment	N.D.	À confirmer avec la nation métisse indépendante de Red Sky, aucune date potentielle n'a encore été déterminée pour une rencontre.
Communauté autochtone de Long Lake 58	Oui	Pas à ce moment	N.D.	Travail avec le conseil de la bande et l'administration du chef pour organiser une rencontre en personne
<b>L'intérêt envers le projet n'est pas encore confirmé</b>				
Communauté autochtone de Mishkeegogmang	Non	Pas à ce moment	À déterminer	La CAMF confirmera l'intérêt de la communauté autochtone de Mishkeegogamang pour le projet

**Tableau 4-7: Résumé des rencontres/discussions à jour de 2019 avec les communautés environnantes et les réponses de la CAMF**

Communauté / Date*	Description	Principaux commentaires et/ou problématique soulevée par la CAMF
<b>Communauté autochtone d'Animboogoo-Zaagi'ian Anishinaabek (AZA)</b>	L'équipe du projet a discuté du projet avec Kyla Morrisseau à plusieurs reprises afin de faire des mises à jour et de confirmer son intérêt envers la tenue d'une rencontre. Au cours de discussions avec AZA, Kyla a fait part de son intérêt pour tout financement provincial ou fédéral pour appuyer son examen des documents et des rapports du projet. L'équipe de projet du RAC continuera d'assurer un suivi continu afin de fournir des mises à jour et de confirmer l'intérêt pour une rencontre avec les membres de la CAMF. Présentement, aucun intérêt particulier n'a été communiqué à l'égard d'une réunion du chef et du conseil ou d'une réunion communautaire plus générale et aucune préoccupation ou question particulière n'a été soulevée.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lawrence Baxter (conseiller communautaire de la CAMF) a parlé avec Kyla d'AZA la semaine du 25 septembre 2019. Kyla a confirmé qu'AZA a fourni un commentaire sur la description du projet, notant que ce commentaire était de nature positive : AZA soutient la route d'accès de la communauté à la communauté CAMF; toute préoccupation concerne les valeurs de la région d'Aroland qui ne sont pas liées au projet CAR. <i>Réponse : Lawrence a fourni l'information sur le site Web et a offert de présenter le projet à l'ensemble de la collectivité. Kyla a indiqué qu'elle serait en contact si la communauté était intéressée. M. Lawrence fait remarquer que la CAMF assurera également un suivi.</i></li> </ul>
<b>Communauté autochtone d'Aroland 23 mai 2019</b>	Une rencontre s'est tenue avec le chef et le conseil de la communauté autochtone d'Aroland et la communauté pour présenter le projet et le processus d'examen du projet au niveau provincial. La rencontre communautaire a offert une mise à jour du projet, y compris un aperçu des routes alternatives et des éléments à présenter dans le processus d'examen du projet au niveau provincial. Avant la rencontre communautaire, une rencontre avait eu lieu avec le Chef et le conseil de la communauté autochtone d'Aroland.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La communauté autochtone d'Aroland souhaite participer au processus d'examen réglementaire de la CAMF. La communauté autochtone d'Aroland possède un territoire traditionnel qui s'étend dans la limite sud du projet. <i>Réponse: La CAMF fournira à la communauté autochtone d'Aroland l'occasion de participer au processus de planification, d'approbation et de conception à venir.</i></li> <li>■ Les participants ont exprimé leur support à l'égard de la route d'accès communautaire de la CAMF. Ils n'ont pas exprimé leur soutien concernant l'extension du « Ring of Fire » à cette étape et ont besoin davantage de consultations internes à ce sujet. <i>Réponse: Reconnu.</i></li> <li>■ La relation et le chevauchement du projet de modernisation du chemin de Painter Lake de la communauté autochtone d'Aroland et du chemin d'accès communautaire de la CAMF ont été discutés. <i>Réponse: La CAMF et la communauté autochtone d'Aroland se sont engagées dans des discussions futures pour confirmer comment la planification et la conception des deux projets peuvent être coordonnées, le cas échéant.</i></li> </ul>

\* \* Les dates sont indiquées que pour des événements spécifiques.

**Tableau 4-7: Résumé des rencontres/discussions à jour de 2019 avec les communautés environnantes et les réponses de la CAMF**

Communauté / Date*	Description	Principaux commentaires et/ou problématique soulevée par la CAMF
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les communautés autochtones doivent être incluses et devront bénéficier de tout développement résultant de la route (par exemple, foresterie minière, tourisme). <i>Réponse: Reconnu. La planification future du projet examinera et étudiera les possibilités d'avantages du projet pour les communautés autochtones. La CAMF s'est engagée à apporter des retombées locales par le biais du projet, notamment aux membres des communautés autochtones et aux entreprises.</i></li> <li>■ L'environnement doit être protégé et géré de façon responsable (pour sept générations). <i>Réponse: La planification et la conception futures du projet vont tenir compte des impacts sur l'environnement afin de les réduire au minimum.</i></li> <li>■ Un participant s'est dit préoccupé par l'approche descendante et le manque de participation au niveau communautaire, et il s'est dit frustré par le rythme du développement. <i>Réponse: Reconnu. La CAMF a l'intention de tenir d'autres rencontres communautaires dans la communauté autochtone d'Aroland afin de fournir de l'information sur le projet et d'obtenir les commentaires des membres de la communauté.</i></li> <li>■ Il existe un intérêt aux prochaines réunions communautaires concernant le processus d'évaluation des impacts et d'examen réglementaire de la CAMF. <i>Réponse: Reconnu. La CAMF a l'intention de tenir d'autres rencontres communautaires dans la communauté autochtone d'Aroland afin de fournir de l'information sur le projet et d'obtenir les commentaires des membres de la communauté.</i></li> </ul>
<b>Communauté autochtone d'Aroland</b> <b>23 octobre 2019</b>	Une conférence téléphonique a eu lieu avec des représentants de la CAMF et la communauté autochtone d'Aroland. Le but de l'appel était d'aviser la communauté autochtone d'Aroland de l'état d'avancement du projet et la communauté autochtone d'Aroland d'aviser la CAMF du projet de modernisation du chemin Painter Lake.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La communauté autochtone d'Aroland continue de s'intéresser au projet. <i>Réponse: Reconnu. La CAMF s'est engagée à collaborer de façon continue avec la communauté autochtone d'Aroland dans le cadre des activités futures de planification et de conception du projet.</i></li> <li>■ Ces appels mensuels de mise à jour seront planifiés. <i>Réponse: La CAMF présentera une mise à jour à la communauté autochtone d'Aroland à la fin de novembre 2019, après les élections de la communauté autochtone d'Aroland.</i></li> <li>■ La CAMF fournira un aperçu du poste de coordonnateur des consultations communautaires. <i>Réponse: Reconnu.</i></li> <li>■ Que les deux communautés tiendront des discussions futures sur la manière de coordonner la collecte des connaissances autochtone pour les deux projets routiers. <i>Réponse: Reconnu. La CAMF s'est engagée à collaborer de façon continue avec la communauté autochtone d'Aroland dans le cadre des activités futures de planification et de conception du projet.</i></li> </ul>

**Tableau 4-7: Résumé des rencontres/discussions à jour de 2019 avec les communautés environnantes et les réponses de la CAMF**

Communauté / Date*	Description	Principaux commentaires et/ou problématique soulevée par la CAMF
<b>Communauté autochtone d'Attawapiskat</b>  <b>13 août 2019</b>	Une rencontre a eu lieu avec un représentant de la Communauté autochtone d'Attawapiskat pour faire une mise à jour sur l'évaluation environnementale de la route d'accès communautaire de la CAMF.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La possibilité d'un protocole d'entente a été discutée pour guider la participation de la Communauté autochtone d'Attawapiskat au processus d'évaluation de l'impact de la CAMF. <i>Réponse : La possibilité d'un protocole d'entente concernant le projet sera discutée à mesure que les intérêts de la communauté autochtone d'Attawapiskat seront précisés à la CAMF.</i></li> <li>■ On a également demandé si une aide financière aux participants serait disponible. <i>Réponse : Certains fonds du projet sont disponibles pour appuyer la participation des communautés aux programmes d'engagement et pour appuyer la collecte de connaissances autochtones. Le gouvernement fédéral et la province de l'Ontario ont également déterminé la disponibilité de l'aide financière aux participants.</i></li> <li>■ Il existe un intérêt à recevoir les documents futurs du projet et la possibilité de tenir d'autres réunions sera déterminée au fur et à mesure que l'analyse d'impact progressera. <i>Réponse : La CAMF continuera de transmettre des avis concernant la disponibilité des documents du projet aux fins d'examen et de commentaires.</i></li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Constance Lake</b>	L'équipe du projet s'est entretenue avec le chef Allen afin de confirmer l'intérêt d'une rencontre avec la CAMF. La CLFN a indiqué son intérêt pour le projet et a demandé des fonds pour appuyer sa participation et son évaluation. Au cours d'une discussion avec le chef Allen, il fait remarquer que la CLFN communiquera avec l'ENDM au sujet de tout financement à l'appui de son évaluation des documents relatifs au projet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le chef Allen a fait remarquer que la CLFN aurait besoin de fonds pour appuyer son évaluation des documents de projet; le chef et le conseil de la CLFN et les membres de la communauté générale préféreraient faire une rencontre une fois que ces fonds sont en place. <i>Réponse : La CAMF a fourni des mises à jour au chef Allen en ce qui concerne le financement et les ressources pour la participation de la CFLN, conformément aux directives d'ENDM. La CAMF poursuivra ses activités de sensibilisation afin de déterminer l'intérêt d'une rencontre pour discuter du projet et recevoir des commentaires. Des renseignements sur le projet seront communiqués régulièrement.</i></li> <li>■ Dans une lettre adressée à l'AEIC, des préoccupations ont été exprimées au sujet du manque d'engagement de la communauté autochtone de Constance Lake à l'égard de l'élaboration de la description du projet du promoteur par la CAMF. <i>Réponse : La CAMF continuera de collaborer avec la communauté autochtone de Constance Lake afin de déterminer son intérêt à rencontrer le chef et le conseil ainsi que la communauté en général, conformément au protocole de consultation de la CLFN.</i></li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Fort Albany</b>  <b>2 août 2019</b>	Une réunion a eu lieu à Thunder Bay avec le Chef Metatawabin et un conseiller communautaire. Le but de la rencontre était de faire le point sur la route d'accès communautaire de la communauté autochtone de Fort Albany, y compris le processus et le contenu de l'examen provincial du projet, les routes de rechange, et de comprendre l'intérêt potentiel que la communauté autochtone de Fort Albany pourrait avoir pour le projet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aucune préoccupation particulière n'a été exprimée au sujet du projet.</li> <li>■ La façon dont la CAMF pourrait contrôler l'accès et la circulation des personnes et des biens dans la communauté a suscité de l'intérêt. <i>Réponse: La CAMF tiendra compte de la nécessité et la possibilité de contrôler l'accès public sur la route dans le cadre de ses activités futures de planification et de conception.</i></li> <li>■ La CAMF a été encouragée à préparer un plan de développement économique en association avec le projet. <i>Réponse: La CAMF examinera les changements qui se produiront dans son économie, y compris les possibilités de développement futur découlant du projet.</i></li> <li>■ La communauté autochtone de Fort Albany souhaite qu'une relation avec la communauté autochtone de Fort Albany se poursuive étant donné que les deux communautés sont situées sur le même réseau hydrographique. L'alignement des deux communautés est important. <i>Réponse: La CAMF est intéressée à préserver une relation avec la communauté autochtone de Fort Albany et attend avec impatience les discussions futures.</i></li> </ul>

**Tableau 4-7: Résumé des rencontres/discussions à jour de 2019 avec les communautés environnantes et les réponses de la CAMF**

Communauté / Date*	Description	Principaux commentaires et/ou problématique soulevée par la CAMF
<b>Communauté autochtone d'Eabametoong</b> <b>7 août 2019</b>	Une réunion a eu lieu dans la communauté autochtone d'Eabametoong. Une rencontre avec le Chef et le conseil a d'abord eu lieu, suivi d'une présentation à l'ensemble de la communauté. Le but de la rencontre était de présenter le projet, y compris de discuter des détails concernant le processus et le contenu de l'examen provincial du projet, des routes alternatives et de comprendre l'intérêt potentiel que la communauté autochtone d'Eabametoong pourrait avoir pour ce projet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Que la communauté autochtone d'Eabametoong pourrait être intéressée à participer au processus d'évaluation des impacts et d'examen réglementaire de la CAMF. <i>Réponse: La CAMF continuera de collaborer avec la communauté autochtone d'Eabametoong pour confirmer le niveau de participation souhaité à la planification et à la conception du projet.</i></li> <li>■ Intérêt à l'égard de la conclusion d'une entente de relation afin que la CAMF collabore avec la communauté autochtone d'Eabametoong, car les collectivités se partagent la rivière, ont une histoire et une lignée familiale communes. <i>Réponse: La CAMF fait un suivi auprès de la communauté autochtone d'Eabametoong au sujet de l'établissement potentiel d'une relation.</i></li> <li>■ On a demandé si une évaluation environnementale stratégique régionale, y compris la route menant au « Ring of Fire », serait considérée. <i>Réponse: La CAMF ne prévoit pas entreprendre une évaluation environnementale stratégique régionale dans le cadre de la planification et de la conception du projet.</i></li> <li>■ Une question a été posée sur le type d'analyse d'impact en cours d'achèvement. <i>Réponse: En ce moment, une évaluation environnementale individuelle provinciale est en cours. Si l'AEIC l'exige, la CAMF entreprendrait également une analyse d'impact fédérale.</i></li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Fort Albany</b> <b>2 août 2019</b>	Une rencontre a eu lieu à Thunder Bay avec le chef Metatawabin et un conseiller communautaire. L'objectif de la rencontre était de faire le point sur la route d'accès communautaire de la CAMF, y compris le processus et le contenu de l'examen provincial du projet, les tracés alternatifs, et de comprendre l'intérêt potentiel que peut avoir la communauté autochtone de Fort Albany dans le projet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aucune préoccupation particulière n'a été exprimée au sujet du projet.</li> <li>■ Il a été question de la façon dont la CAMF pourrait contrôler l'accès et la circulation des personnes et des biens dans la communauté. <i>Réponse : La CAMF examinera la nécessité et la faisabilité de contrôler l'accès public sur la chaussée dans le cadre de ses activités de planification et de conception futures.</i></li> <li>■ La CAMF a été encouragée à préparer un plan de développement économique en association avec le projet. <i>Réponse : La CAMF examinera les changements économiques, y compris les possibilités de développement futur découlant du projet.</i></li> <li>■ La communauté autochtone de Fort Albany souhaite qu'une relation avec la CAMF soit maintenue étant donné que les deux communautés sont situées sur le même réseau hydrographique. L'alignement des deux communautés est important.</li> <li>■ <i>Réponse : La CAMF est intéressée à maintenir une relation avec la communauté autochtone de Fort Albany et attend avec impatience les discussions futures.</i></li> </ul>

**Tableau 4-7: Résumé des rencontres/discussions à jour de 2019 avec les communautés environnantes et les réponses de la CAMF**

Communauté / Date*	Description	Principaux commentaires et/ou problématique soulevée par la CAMF
<b>Communauté autochtone de Ginoogaming (GFN)</b>	L'équipe du projet s'est renseignée auprès de la communauté autochtone de GFN pour confirmer son intérêt pour le projet, et le chef Echum a envoyé une lettre à la CAMF le 24 janvier 2019 indiquant son intérêt pour le projet. Nous attendons actuellement des nouvelles au sujet du calendrier d'une réunion et de l'examen des documents du projet. L'équipe du projet continuera d'assurer un suivi continu avec Peter Rasevych et le chef Echum et de fournir des renseignements sur le projet. Pour le moment, aucune question ou préoccupation particulière n'a été identifiée.	■ Aucun exprimé pour le moment
<b>Communauté autochtone de Kasabonika Lake (KFN)</b>	L'équipe du projet a continué de communiquer avec la communauté autochtone de Kasabonika Lake pour discuter du projet, et elle continuera d'assurer le suivi afin de fournir de l'information sur le projet et de déterminer s'il serait intéressant de participer ou d'être consulté dans le cadre du projet de la RAC de Marten Falls. Pour le moment, aucune question ou préoccupation particulière n'a été identifiée.	■ Aucun exprimé pour le moment
<b>Communauté autochtone de Kashechewan</b>	La CAMF poursuivra ses discussions avec le chef Friday afin de déterminer le calendrier et l'intérêt pour une rencontre en personne avec le chef et le conseil ainsi qu'avec la collectivité en général. Pour le moment, aucune question ou préoccupation particulière n'a été identifiée. Les renseignements sur le projet continueront d'être fournis.	■ Aucun exprimé pour le moment

**Tableau 4-7: Résumé des rencontres/discussions à jour de 2019 avec les communautés environnantes et les réponses de la CAMF**

Communauté / Date*	Description	Principaux commentaires et/ou problématique soulevée par la CAMF
<b>Communauté autochtone de Kingfisher Lake (KLFN)</b>	La CAMF a discuté du projet avec Mike Mamakwa, mais aucun intérêt pour une rencontre avec la CAMF n'a été exprimé pour le moment et aucune question ou préoccupation n'a été soulevée. La CAMF continuera de fournir de l'information sur le projet et de faire un suivi auprès de Mike afin de déterminer tout intérêt et de recevoir des commentaires.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aucun exprimé pour le moment</li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Kitchenuhmaykoosib Inninuwug</b>  <b>6 septembre 2019</b>	L'objectif de la rencontre était de présenter le projet, de recueillir des commentaires sur le projet et de présenter les prochaines étapes et les futures activités de participation. Le contenu de la présentation comportait un aperçu des particularités du processus provincial d'examen des projets et des tracés alternatifs.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Des questions ont été posées au sujet de Marten Falls et de l'emplacement de la communauté et de la RAC proposée. <i>Réponse : Les figures 1-1 et 1-2 de la description détaillée du projet présentent les choix de tracé du projet.</i></li> <li>■ On a fait remarquer que certains membres de la communauté inninuwug Kitchenuhmaykoosib chassent le caribou et qu'ils aimeraient savoir comment le processus d'évaluation réglementaire permettra d'évaluer les répercussions possibles sur le caribou, y compris les voies de migration. La CAMF tiendra la collectivité au courant des travaux sur l'évaluation des impacts liés au déplacement du caribou.</li> <li>■ <i>Réponse : La CAMF entreprend des études sur le caribou et évaluera les effets potentiels du projet sur le caribou dans le cadre d'activités futures de planification et de conception. La CAMF informera Kitchenuhmaykoosib Inninuwug des résultats de ce travail et sollicitera leurs commentaires.</i></li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Long Lake #58 (LL 58)</b>	L'équipe du projet a discuté du projet avec LL 58, et la communauté a fait part de son intérêt à être tenue au courant du projet et de la possibilité de tenir une rencontre préliminaire avec la chef Veronica Waboose, le conseil et la communauté dans son ensemble. Pour le moment, aucune date de rencontre n'a été discutée et aucune question ou préoccupation n'a été identifiée. Les renseignements sur le projet continueront d'être fournis.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aucun exprimé pour le moment</li> </ul>

**Tableau 4-7: Résumé des rencontres/discussions à jour de 2019 avec les communautés environnantes et les réponses de la CAMF**

Communauté / Date*	Description	Principaux commentaires et/ou problématique soulevée par la CAMF
<b>Communauté autochtone de Neskantaga</b>	L'équipe du projet a communiqué avec le chef Moonias pour se renseigner sur l'intérêt de rencontrer le chef et celui-ci a répondu qu'il travaillerait avec Achneepineskum, chef de la CAMF, pour fixer une date de rencontre. Par la suite, la communauté de Neskantaga a indiqué qu'elle préférerait consulter l'Ontario sur une base de gouvernement à gouvernement. Le 24 octobre 2019, le chef Achneepineskum de la CAMF a envoyé une lettre de suivi au chef Moonias pour lui faire part d'un aperçu du processus de participation et de la situation du projet dans son ensemble. La CAMF a également réitéré son intérêt à rencontrer avec la communauté de Neskantaga si elle est intéressée.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le chef Chris Moonias a envoyé une lettre au chef Bruce par courriel dans laquelle il indiquait que la communauté autochtone de Neskantaga « s'oppose à ce que l'Ontario délègue à la CAMF les obligations de consultation relatives à ce projet ». Au fur et à mesure que le projet avance, la communauté autochtone de Neskantaga aimerait « consulter l'Ontario sur une base de gouvernement à gouvernement ». <i>Réponse : La CAMF continuera de collaborer avec Neskantaga pour le projet et de fournir un soutien au gouvernement (d'une manière procédurale).</i></li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Nibinamik (NFN)</b>	L'équipe du projet a discuté du projet avec Lias Yellowhead et la NFN. Lias fait remarquer que la NFN souhaite être tenue au courant du projet, mais qu'à l'époque, elle n'était pas intéressée par la tenue d'une rencontre avec le chef et le conseil ou d'une rencontre avec la communauté dans son ensemble. Les renseignements sur le projet continueront d'être fournis.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aucun exprimé pour le moment</li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Wapekeka</b>	Le CAMF a discuté du projet de la RAC de Marten Falls avec le chef Sainnawap et Chris A. de la communauté autochtone de Wapekeka. La CAMF continuera d'assurer le suivi auprès de Wapekeka et de fournir de renseignements sur le projet sur une base continue. Aucun intérêt à se rencontrer n'a été exprimé à ce moment-là.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aucun exprimé pour le moment</li> </ul>

**Tableau 4-7: Résumé des rencontres/discussions à jour de 2019 avec les communautés environnantes et les réponses de la CAMF**

Communauté / Date*	Description	Principaux commentaires et/ou problématique soulevée par la CAMF
<b>Communauté autochtone de Wawakapewin</b>	L'équipe du projet a communiqué avec la communauté autochtone de Wawakapewin et a discuté du projet avec Crystal S au bureau de la bande. La CAMF continuera d'assurer le suivi auprès de Wawakapewin et de fournir de renseignements sur le projet sur une base continue ; pour le moment, aucun intérêt à se rencontrer n'a été exprimé.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aucun exprimé pour le moment</li> </ul>
<b>Communauté autochtone de Webequie 9 août 2019</b>	Une réunion a eu lieu dans la communauté autochtone de Webequie avec les membres du conseil. Le but de la rencontre était de faire une mise à jour du projet, y compris de discuter des détails concernant le processus et le contenu de l'examen provincial du projet, y compris les routes alternatives, et de comprendre l'intérêt potentiel que la communauté autochtone de Webequie pourrait avoir envers le projet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Des questions ont été posées sur la façon dont la RAC serait construite, y compris les sources d'agrégats. <i>Réponse: On s'attend à ce que les agrégats proviennent des environs de la route d'accès. Le présent document de description détaillée du projet offre de plus amples renseignements à ce sujet.</i></li> <li>■ On a demandé si des fonds destinés au renforcement de la capacité seraient disponibles pour la participation au processus d'évaluation des impacts et d'examen réglementaire de Marten Falls. <i>Réponse: Certains fonds du projet sont disponibles pour aider les communautés à participer à des programmes d'engagement et pour appuyer la collecte des connaissances autochtones. Le gouvernement fédéral et la province de l'Ontario ont également déterminé la disponibilité de l'aide financière aux participants.</i></li> <li>■ Il a été noté qu'il pourrait y avoir des possibilités de collecte d'information cohérente des connaissances autochtones, car les deux projets ont des communautés communes avec lesquelles elles peuvent s'engager. <i>Réponse: La CAMF fait un suivi auprès de la communauté autochtone de Webequie au sujet de son intérêt à participer à la collecte des connaissances autochtones.</i></li> <li>■ Des questions ont été soulevées au sujet des études de référence prévues sur l'eau pour les deux projets. <i>Réponse: La CAMF aura des discussions futures concernant la possibilité et la capacité de mener des études de référence commune.</i></li> <li>■ Les appels téléphoniques réguliers pour mettre à jour chaque communauté sur le processus d'évaluation de l'impact routier et d'examen réglementaire de la CAMF et de Webequie ont suscité de l'intérêt. <i>Réponse: La CAMF est intéressée à organiser des appels téléphoniques réguliers avec la communauté autochtone de Webequie pour partager les expériences des projets.</i></li> <li>■ Les deux communautés vont explorer la possibilité d'une future rencontre au sujet du partage des connaissances autochtones. <i>Réponse: La CAMF fait un suivi auprès de la communauté autochtone de Webequie au sujet de son intérêt à participer à la collecte des connaissances autochtones.</i></li> </ul>

**Tableau 4-7: Résumé des rencontres/discussions à jour de 2019 avec les communautés environnantes et les réponses de la CAMF**

Communauté / Date*	Description	Principaux commentaires et/ou problématique soulevée par la CAMF
<b>Communauté autochtone de Weenusk</b>	La CAMF a discuté du projet avec Linda Hunter de Weenusk pour faire une mise à jour sur le projet, répondre à toute question et recevoir des commentaires. Pour le moment, aucun intérêt à se rencontrer n'a été exprimé, alors la CAMF continuera de faire un suivi auprès de Linda et du chef Hunter et de fournir de l'information sur le projet sur une base continue afin d'évaluer l'intérêt et de recevoir tout commentaire.	■ Aucun exprimé pour le moment
<b>Communauté autochtone de Wunnumin Lake (CAWL)</b>	La CAMF a poursuivi ses activités de communication avec le chef de la CAWL, Sam Mamakwa, et le chef adjoint Glidday pour discuter du projet. Au début de juillet 2019, ENDM a fait savoir à l'équipe de projet que le chef adjoint avait manifesté son intérêt pour le projet et que la CAMF devait faire un suivi avec lui. La CAMF a tenté à plusieurs reprises d'assurer un suivi auprès du chef adjoint Glidday, mais sans succès. La CAMF poursuivra ses activités de sensibilisation auprès de la CAWL afin de déterminer l'intérêt pour une rencontre. Pour le moment, le chef Mamakwa n'a communiqué aucune question ou préoccupation concernant le projet. Il communiquera avec le chef Achneepineskum s'il souhaite faire une rencontre ou s'il a des questions ou des préoccupations. L'information sur le projet sera fournie continuellement.	■ Aucun exprimé pour le moment

**Tableau 4-7: Résumé des rencontres/discussions à jour de 2019 avec les communautés environnantes et les réponses de la CAMF**

Communauté / Date*	Description	Principaux commentaires et/ou problématique soulevée par la CAMF
<b>Nation métisse de l'Ontario, Région 2 (NMO)</b>	La CAMF a discuté du projet avec la NMO afin d'évaluer leur intérêt, de répondre à leurs questions et de recevoir leurs commentaires. Pour le moment, la NMO n'a signalé aucun intérêt à se rencontrer et n'a pas de questions ou de préoccupations. La CAMF continuera d'assurer le suivi auprès de la NMO et de fournir des renseignements sur le projet sur une base continue.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aucun exprimé pour le moment</li> </ul>
<b>Nation métisse indépendante de Red Sky (NMIRS)</b>	L'équipe de projet a discuté du projet avec le doyen Whelan de la NMIRS et a pu rencontrer le doyen lors d'un Comité de mise en œuvre du projet. Le doyen a fait remarquer que le projet suscitait un intérêt général et que la CAMF devait continuer de fournir les documents du projet ainsi que toutes les mises à jour qui y sont apportées. Pour le moment, aucun préoccupation ou problème n'a été identifié. Des renseignements sur le projet continueront d'être fournis.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aucun exprimé pour le moment</li> </ul>
<b>Communauté autochtone d'Attawapiskat 13 août 2019</b>	Une rencontre a eu lieu avec un représentant de la communauté autochtone d'Attawapiskat pour faire le point sur l'évaluation environnementale de la route d'accès communautaire de la CAMF.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La possibilité d'un protocole d'entente a été discutée pour guider la participation de la communauté autochtone d'Attawapiskat au cours du processus d'évaluation des impacts de la CAMF. <i>Réponse: La possibilité d'un protocole d'entente sur le projet sera discutée à mesure que les intérêts de la communauté autochtone d'Attawapiskat seront mieux compris par la CAMF.</i></li> <li>■ Il a également été demandé si une aide financière aux participants était disponible. <i>Réponse: Certains fonds du projet sont disponibles pour aider les communautés à participer à des programmes d'engagement et pour appuyer la collecte des connaissances autochtones. Le gouvernement fédéral et la province de l'Ontario ont également déterminé la disponibilité de l'aide financière aux participants.</i></li> <li>■ Il existe de l'intérêt à recevoir les futurs documents du projet et la possibilité de rencontres futures sera déterminée au fur et à mesure que l'analyse d'impact avancera. <i>Réponse: La CAMF continuera de fournir des avis concernant la disponibilité des documents du projet aux fins d'examen et de commentaires.</i></li> </ul>

**Tableau 4-7: Résumé des rencontres/discussions à jour de 2019 avec les communautés environnantes et les réponses de la CAMF**

Communauté / Date*	Description	Principaux commentaires et/ou problématique soulevée par la CAMF
<b>Kitchenuhmaykoosib Inninuug</b> <b>6 septembre 2019</b>	L'objectif de la rencontre était de présenter le projet, de recueillir des commentaires sur le projet et de présenter les prochaines étapes et les futures activités d'engagement. Le contenu de la présentation comportait un aperçu des particularités du processus provincial d'examen des projets et des routes alternatifs.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Des questions ont été posées au sujet de Marten Falls et de l'emplacement de la collectivité et de la RAC proposée.  <i>Réponse: Les figures 1-1 et 1-2 de la description détaillée du projet présentent les options de tracé pour le projet.</i> </li> <li>■ Il a été noté que certains membres de la communauté Kitchenuhmaykoosib Inninuug chassent le caribou et qu'ils aimeraient savoir comment le processus d'examen réglementaire permettra d'évaluer les impacts potentiels sur le caribou, notamment les voies de migration. La CAMF tiendra la communauté au courant des travaux d'évaluation des effets du processus d'évaluation des impacts liés au déplacement des caribous.  <i>Réponse: La CAMF entreprend actuellement des études sur le caribou et évaluera les effets potentiels du projet sur le caribou dans le cadre de futures activités de planification et de conception. La CAMF informera Kitchenuhmaykoosib Inninuug des résultats de ce travail et lui demandera son avis.</i> </li> </ul>

**5. Toute étude ou tout plan pertinent au projet, qui sont ou ont été connectés à l'égard de la région où le projet doit être réalisé, y compris toute évaluation régionale qui est ou a été menée en vertu des articles 92 ou 93 de la Loi, ou par toute instance, y compris par un organisme dirigeant autochtone ou en son nom, si l'étude ou le plan est accessible au public.**

Aucune étude régionale (études visant les effets cumulatifs à l'échelle régionale), au sens de l'article 93 de la Loi canadienne sur l'évaluation des impacts 2019, n'a été ou n'est actuellement menée dans la zone du projet.

Les rapports suivants ont fourni des renseignements historiques concernant l'élaboration du projet, une compréhension générale de la région du projet et une justification pour plusieurs des sections du présent document:

- Winter Road Realignment Study [Étude sur le réajustement de la route hivernale](Neegan Burnside Ltd. 2009)
- 2011 CAMF Winter Road Realignment / All Weather Road Project, Feasibility Analysis and Business Plan Report (W. L. Lees & Associates Ltd. Et Marten Falls Logistics-LP. 2011), communément appelé le rapport de Bill Lees, 2011
- 2011-2012 CAMF Winter Road Realignment [réajustement de la route hivernale](KBM Resources Group n.d.)
- 2011-2013 Industrial North-South Proposed Road Corridor, Cliffs Chromite Project Environmental Assessment, Technical Supporting Document, Project Alternatives Assessment [Corridor routier industriel Nord-Sud proposé, évaluation environnementale du projet de chromite des falaises, Document d'appui technique, Évaluation des solutions de rechange au projet.] (Cliffs 2013)
- CAMF Community Based Land Use Plan (CBLUP) [Plan communautaire d'aménagement du territoire de la CAMF (PCAT)] Termes de référence (CAMF et MNRF 2013) et la planification continue.
- 2017 CAMF All-Season Community Access Road – Project Proposal (CAMF 2017) [Route d'accès communautaire CAMF toutes saisons, 2017 - Proposition de projet (CAMF 2017)]
- Webequie Supply Road Initial Project Description (Webequie First Nation 2019) [Description initiale du projet de route d'approvisionnement de Webequie (communauté autochtone de Webequie 2019)]

La majorité du projet devrait se dérouler sur des terres réglementées en vertu de la *Loi de 2010 sur le Grand Nord, 2010, S.O. 2010, c. 18*, qui constitue le fondement législatif de l'aménagement du territoire dans le Grand Nord de l'Ontario (gouvernement de l'Ontario 2014). Il est prévu que le corridor routier s'étendra sur toute sa longueur dans une zone couverte par le PCAT de Marten Falls, qui n'a pas encore été finalisée. Certaines parties du PCAT peuvent envisager des zones réservées pour la protection et d'autres zones pour des possibilités de développement économique. L'équipe de PCAT est en faveur du projet (CAMF 2017).

Des études de référence ont été entreprises par la CAMF pour identifier l'environnement naturel, la santé humaine, le patrimoine culturel et les aspects archéologiques qui seront pris en compte dans la conception, la construction et l'exploitation/entretien du projet.

**6. Toute évaluation stratégique correspondant au projet, qui est ou a été effectuée en vertu de l'article 95 de la Loi.**

La CAMF n'est au courant d'aucune évaluation stratégique correspondant à ce projet, qui est en cours ou qui a été effectuée en vertu de l'article 95 de la Loi.

---

## Partie C: Description du projet

---

### 7. Une déclaration d'intention à jour de l'objet et de la nécessité du projet, y compris les avantages potentiels.

Le projet proposé comprend la construction, l'exploitation et l'entretien d'une route d'accès locale en gravier à deux voies utilisable en toute saison.

La communauté autochtone de Marten Falls est actuellement accessible tout au long de l'année par voie aérienne et par une route de glace saisonnière. La communauté de Marten Falls reçoit habituellement entre 2,5 et 3 tonnes de provisions par habitant annuellement.

La communauté autochtone de Marten Falls redéfinit chaque année la route d'hiver et a reçu des fonds provinciaux et fédéraux pour l'entretien des 140 km de routes d'hiver depuis le milieu des années 1990. Le réseau de routes d'hiver prévoit un accès routier à la communauté, mais ce dernier a été jugé insuffisant. La période d'usage sécuritaire d'un réseau de routes d'hiver dépend des conditions météorologiques, ce qui a engendré des préoccupations liées aux déplacements et à l'environnement, y compris les restrictions de déplacement la nuit, des enjeux opérationnels liés aux contraintes du terrain, ou des préoccupations relatives à la vitesse et la sécurité. Le réseau de routes d'hiver menant à la communauté autochtone de Marten Falls est généralement opérationnel pendant six à huit semaines par an. Alors que les hivers se réchauffent de plus en plus, l'utilisation des routes d'hiver a réduit la période de sécurité des déplacements.

La conséquence de ces enjeux liés à l'usage des routes d'hiver est que la communauté est devenue de plus en plus dépendante du transport aérien quant à l'acheminement des provisions nécessaires à la vie de la communauté, ce qui a généré pour elle une augmentation du coût de livraison des biens et des matières, nourriture et essence. Les intérêts et les préoccupations au sein de la communauté ont montré un désir important d'améliorer l'accès à la communauté, quelle que soit la saison. Le projet serait dirigé par la communauté elle-même, ce qui constitue leur vision et leur souhait depuis des années.

Le projet proposé vise à fournir un accès routier fiable et utilisable en toute saison entre la communauté autochtone de Marten Falls et le réseau autoroutier provincial. Cet accès fiable devrait améliorer la sécurité des déplacements, réduire le coût de la nourriture, de l'essence et des provisions, et fournir à la communauté de nouvelles perspectives de développement économique. Bien que la route d'accès locale servirait principalement les besoins de la communauté autochtone de Marten Falls, l'intérêt de la province serait d'utiliser cette seule route à la fois pour l'accès à la communauté mais aussi pour des besoins de développement futurs d'exploitation minière. Par conséquent, le Projet serait d'avoir une route ayant plusieurs vocations et construite en tenant compte des spécifications requises pour un usage commercial et industriel. Le Projet apporterait des avantages considérables à la communauté autochtone de Marten Falls, même si la liaison avec les zones d'exploitation minière dans le nord ne pouvait être établie. Alors que des discussions ont encore lieu et qu'il existe plusieurs études sur les routes menant à la région du Cercle de Feu, les délais, les responsabilités, le financement et la faisabilité de ces potentielles futures routes demeurent inconnus. Par conséquent, une ou des futures routes menant à la région du Cercle de Feu seraient des projets distincts de celui-ci (c.-à-d. non proposé comme élément de ce Projet).

La construction et l'entretien annuel nécessaire fourniraient aussi la possibilité à la communauté autochtone de Marten Falls de développer des compétences en termes d'équipements, d'exploitation et de gestion de projet, qui seraient transférables à d'autres communautés et projets industriels dans la région.

## 8. Les dispositions dans l'annexe du Règlement désignant les Activités Concrètes décrivant le projet, en totalité ou en partie.

Le Projet est inscrit comme un projet désigné sous le Règlement désignant les Activités Concrètes, DORS/2019-285, *Loi sur l'Évaluation d'Impact 2019 (Agence d'Évaluation d'Impact du Canada 2019)* car il répond à la définition d'activité concrète pour les projets de transport énoncée dans le règlement comme suit :

*s 51 La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture d'une nouvelle voie publique utilisable en toute saison qui nécessite une nouvelle emprise d'une longueur de 75 km*

Le Projet est une entité à part entière, il ne constitue pas une composante d'un projet plus vaste.

## 9. Une description de toutes les activités, infrastructures, structures permanentes ou temporaires et ouvrages physiques à inclure dans la construction, l'exploitation et le démantèlement du projet, ainsi que leurs objectifs, leur ampleur et leur capacité.

L'ingénierie du projet est actuellement au niveau conceptuel. La responsabilité de la construction, de l'exploitation et de la maintenance de la route d'accès locale sera déterminée lors des négociations qui auront lieu entre la communauté autochtone de Marten Falls et la Province de l'Ontario. Les composantes du projet devraient inclure :

- Entre 190 km et 230 km de route de gravier utilisable en toute saison, en fonction de l'itinéraire préférentiel;
- Approximativement 50 ponts et/ou installations de ponceaux pour la traversée des cours d'eau;
- Ponceaux pour maintenir l'écoulement et le bilan hydrique;
- Zones d'emprunt;
- Routes d'accès temporaires et construction de traversées temporaires;
- Aires de travail et camps temporaires.

Les informations concernant les composantes du projet, y compris les emplacements finaux, seront révisées en fonction des résultats de la conception technique, des études environnementales, des connaissances autochtones et de l'engagement. Le MRNF a fourni le guide des bonnes pratiques pour la construction de routes d'accès sur des terres de la Couronne dans sa publication *Lignes directrices environnementales pour les routes d'accès et les traversées de cours d'eau*.

Les sections suivantes fournissent des informations supplémentaires sur les principales composantes du projet.

### **Route**

La route d'accès sera construite dans une emprise de 100 m dégagée sur une largeur de 60 m pour une utilisation permanente avec des travaux temporaires de nettoyage de la voirie sur certains sites de construction, pour faciliter certaines activités, telles que des sources de granulats (e.g., carrières), des zones de dépôt temporaire pour entrepreneurs, et des stocks de débris et/ou de bois. Les véhicules devant utiliser la route d'accès à la communauté comprennent les véhicules personnels (ex. voitures, fourgonnettes, petits camions, motos) et les véhicules utilitaires, y compris les gros camions, dans les limites légales de poids et de taille. Le nombre de véhicules prévus pour utiliser la route d'accès à la communauté n'est pas connu pour le moment. Cette dernière sera conçue avec un trafic quotidien moyen annuel inférieur à 400 véhicules et conformément au Manuel des normes de classification des autoroutes, de vitesse (i.e., 80 km/h), de conception géométrique du Ministère des Transports (MTO) pour les Autoroutes de l'Ontario (MTO, 1985) et aux codes de Conception des Ponts Routiers Canadiens (Association Canadienne de Normalisation, 2014). Les matériaux de construction prédominants seront

de l'enrochement issu du dynamitage et des matériaux d'excavation composites recouverts d'un matériau de surface granulaire.

La majorité des enrochements issus du dynamitage proviendront d'affleurements rocheux situés dans et/ou adjacents à l'emprise. La route sera conçue et construite à environ 1 m à 1,5 m au-dessus de l'élévation du sol d'origine. La section transversale aura une largeur maximale de 10 m et des pentes latérales de recouvrement de 4:1.

### **Bancs d'emprunt**

Les roches nécessaires à la construction de la route d'accès, des routes temporaires et des aires de stationnement devraient provenir des carrières adjacentes. Les sources potentielles pour les granulats sont représentées sur la **Figure 1-1 et la Figure 1-2**. La superficie totale des carrières et des bancs d'emprunts dépendra du choix final du tracé et de la qualité des carrières et des bancs d'emprunt identifiés. Toutefois, compte tenu des ressources disponibles actuellement, aucun des bancs d'emprunt n'atteindra les seuils de taille et de volume réglementés au niveau fédéral par les sections 18 (f) et 19 (f) du *Règlement désignant les Activités Concrètes: DORS/2019-285* (AEI, 2019).

Les études menées comprennent des zones situées le long de chaque variante de tracé, qui exploitent les matériaux granulaires disponibles sur place afin de minimiser la nécessité de s'approvisionner en matériaux situés plus loin des zones de construction.

### **Ponts et ponceaux**

Des ponts seront requis au-dessus des nombreux cours d'eau afin d'assurer des sauts-de-mouton allant de ponts de portée simple à des ponts de portées multiples. Les structures de franchissement auront un diamètre compris entre un mètre (petits ponceaux) et 350 m pour les ponts plus longs à portées multiples (voir les **figures 13-1 et 13-2** pour les franchissements proposés). Ils seront conçus pour accueillir deux voies et des largeurs appropriées d'accotement. Il est attendu que les fondations des culées du pont soient constituées de pieux H foncés jusqu'au refus avec couronnement en béton coulé sur place.

Des ponceaux de type vase communicant seront installés aux endroits où il est déterminé que la fonte printanière ou les eaux de ruissellement nécessitent de passer d'un côté à l'autre de la route d'accès pour éviter les dommages dus aux inondations et à l'érosion. Ce type de ponceau vise à maintenir le patron de drainage actuel des eaux de surface dans la région. Des ponceaux seront mis en place au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur l'itinéraire retenu.

La gamme des ponceaux pourraient aller de tuyaux en acier ondulé de petit diamètre pour le drainage des eaux en surface à des portiques en béton ou arches en acier pour les petites voies navigables. Les tuyaux en acier ondulé de petit diamètre feront au minimum 600 millimètres (mm) de diamètre, les grands portiques en béton approximativement 3 m à 4.5 m carrés, et les arches en acier iront d'environ 3 m à 8 m de diamètre avec une forme semi-circulaire.

**Tableau 9-1: Nombre Estimé de Ponts et Ponceaux pour le Franchissement des Cours d'Eau**

Description	Variante 1	Variante 4
<b>Grandes traverses</b> (i.e., ponts à portée multiple)	3	3
<b>Petites traverses</b> (i.e., ponts à portée simple et ponceaux)	43	44
<b>Nombre total de traverses</b>	46	47

### **Infrastructures connexes dont camps de travail**

Des routes d'accès temporaires pourraient être requises pour accéder à l'emprise de la route projetée. Les routes d'accès temporaires ont pour but de faciliter l'accès d'urgence au site, fournir un accès aux équipements et au personnel, ainsi qu'un accès à partir des carrières et bancs d'emprunt vers le site de construction de la route. La plupart de ces routes seront aménagées dans l'emprise de la route d'accès, à l'exception de celles nécessaires pour accéder aux carrières et aux bancs d'emprunt. Les routes d'accès temporaires seront dégagées, mais non détruites, et auront une largeur d'environ 10 m pour faciliter la mobilité des équipements. Une fois les travaux terminés, les routes d'accès temporaires seront soit démantelées, soit bloquées afin de prévenir leur usage par la population, mais faciliteront l'accès pour un entretien régulier de la voirie.

Des camps de construction temporaires et des aires de stationnement seront aménagés à différents endroits, pour les travailleurs, pour le stockage des équipements, des véhicules, du matériel et des fournitures. Les derniers détails concernant l'emplacement exact des camps de travail (et des carrières) seront finalisés après les résultats d'études et la préparation du plan détaillé.

Le nombre de camps de travailleurs requis sera déterminé en concertation avec les entrepreneurs en construction. Il est prévu qu'au moins deux camps composés d'environ 20 à 50 travailleurs seront installés pendant toute la durée de la construction de la route d'accès ; un camp situé près de l'entrée de la route d'accès, et un autre situé un peu plus loin sur la route d'accès, au niveau du premier grand franchissement de cours d'eau, afin que les structures de passage d'eau puissent être construites pour accueillir les véhicules et les engins de construction nécessaires à la construction de la portion de route suivante. Le séquençage de la construction de la route d'accès, et donc le nombre de camps de travail temporaires présents pendant toute la durée de la construction, sera déterminé une fois la conception détaillée finalisée. La distance entre les camps de travail temporaires et les sites de construction actifs de la route d'accès sera d'environ 30 km maximum, afin que la distance de déplacement pour les travaux reste raisonnable. Dans le but de minimiser le nombre de zones naturelles devant être dégagées pour accueillir les camps de travail, le nombre de camps sera réduit autant que possible, ils seront démantelés au fur et à mesure, et les zones revégétalisées, dès que les camps de travail ne seront plus nécessaires.

### **Véhicules et équipements de construction**

Les équipements suivants devraient être utilisés sur le site pendant la construction (liste non exhaustive) :

- Étendeur de concassés;
- Camions de transport;
- Excavatrices ;
- Chargeuses;
- Béliers mécaniques;
- Niveleuses;
- Emballeuses;
- Camions-citernes;
- Rétro caveuses;
- Demi-tonnes; et
- Réservoirs d'essence.

Pendant la construction, l'Entrepreneur sera responsable de l'entretien des routes d'accès temporaires, des carrières et des autres infrastructures connexes. Le ravitaillement en carburant aura lieu à des emplacements prédéterminés dans l'emprise et ne sera pas situé à moins de 100 mètres (m) de plans d'eau. Des matériaux de confinement secondaire et d'intervention en cas de déversement seront fournis aux points de ravitaillement en carburant pour s'assurer qu'aucune substance dangereuse ne soit introduite dans l'environnement. L'équipement sera entretenu de telle sorte à minimiser les nuisances sonores et atmosphériques.

## **10. Estimation de la capacité de production maximale du projet et Description des processus de production à utiliser.**

La route d'accès sera conçue avec un trafic quotidien moyen annuel inférieur à 400 véhicules et conformément au Manuel des normes de classification, de vitesse de conception, de conception géométrique du ministère des Transports (MTO) pour les routes de l'Ontario (MTO, 1985) et aux codes de conception des ponts routiers

canadiens (Association canadienne de normalisation, 2014). L'usage premier de cette route est de desservir la communauté autochtone de Marten Falls.

## 11. Le calendrier prévu pour la construction, l'exploitation, le démantèlement, et la désaffectation du projet, y compris toute extension du projet.

Le projet proposé comprend trois phases principales. Leur calendrier prévisionnel, sous réserve d'approbation réglementaire en cours, est indiqué ci-dessous :

- Planification et Conception (2018-2021)
- Construction (2021-2031)
- Exploitation et entretien (2031+)

La période de construction proposée prend en considération les informations provenant des études touchant la région du projet (**section 5**) et des discussions avec la province concernant les possibilités de financement. La communauté de Marten Falls est optimiste sur le fait que la construction sera complétée en trois ans; toutefois, si les conditions de financement entraînaient une période de développement plus longue, une période de dix ans a été établie comme délai de réalisation raisonnable. La communauté de Marten Falls s'est engagée à faire participer les parties prenantes et les communautés en ce qui concerne leurs intérêts et leur implication potentielle dans le projet et continuera à solliciter leur avis à mesure que le projet avancera.

### **Phase 1 : Planification et conception**

La planification et la conception de la route d'accès locale proposée ont nécessité et permis l'identification et l'examen de différentes variantes de tracé, telles que des couloirs larges (**Section 12a**) dans le cadre des premières activités d'engagement du projet. Une conception préliminaire de la route devra être développée dans le cadre du processus d'examen réglementaire. Un processus formel de conception détaillée devra débuter une fois que le projet aura reçu l'approbation réglementaire et qu'un financement supplémentaire aura été obtenu.

Le processus de planification comprend l'élaboration d'un Plan de Consultation utilisant une approche centrée sur la communauté autochtone de Marten Falls, mais qui permette aussi la communication et la consultation des Communautés Voisines Autochtones. Les avis des membres de la communauté de Marten Falls<sup>1</sup>, des communautés voisines, des autres parties prenantes et du public seront collectés et intégrés selon diverses méthodes.

Le processus de conception préliminaire se déroule en même temps que les processus d'évaluation d'impact et d'examen réglementaire et comprendra des études d'arpentage et géotechniques ainsi que des examens environnementaux de référence.

Cette phase de planification et de conception du Projet a débuté en 2018 et devrait durer entre trois et cinq ans.

### **Phase 2 : Construction**

Un calendrier de construction détaillé sera préparé dans le cadre du processus d'évaluation, qui tiendra compte des contraintes environnementales potentielles.

Bien que les activités de construction soient définies dans l'étude de faisabilité du projet, la mise en place de carrières et de bancs d'emprunt, de routes d'accès temporaires et des aires de stationnement temporaires pour la

---

<sup>1</sup> Les communautés Autochtones Voisines comprennent les 23 communautés Autochtones retenues par les gouvernements Fédéral et Provincial, ainsi que d'autres membres de la communauté qui ont pu participer aux activités de mobilisation organisées jusqu'à présent. Voir section 4 pour plus de détails.

construction sera nécessaire pendant la phase de construction. Tous les matériaux de construction seront transportés sur le site du Projet le long des routes d'accès temporaires et stockés dans les aires de stationnement temporaires. Une fois ces activités préliminaires de préparation du site achevées, la route d'accès, les ponts et les ponceaux proposés pourront alors être construits.

Les travaux de construction se dérouleront en plusieurs phases, en partant du sud, près de Painter Lake, vers le nord, en direction de Marten Falls. Les principales activités de construction comprendront : le défrichage et l'essouchement, la construction de routes temporaires et d'aires de stationnement, l'installation de camps de travail, l'aménagement de carrières et de bancs emprunts, la construction de la route d'accès à la communauté, la construction de ponts et de ponceaux ainsi que le démantèlement des ouvrages temporaires, et des activités de démobilisation une fois la construction terminée.

La planification et la conception se poursuivront pendant la phase de construction afin de permettre l'avancée des travaux, car la conception sera finalisée par étapes. Les activités de construction auront lieu durant les périodes de gel et de non-gel. Les travaux de construction de la route d'accès impliquant des roches sont généralement effectués en hiver, lorsque le sol est gelé, ce qui facilite la construction avec des matériaux de roche lourds, tandis que les travaux de construction en granulats (ex : sable, argile) sont généralement effectués en dehors des mois d'hiver.

### *Défrichage et essouchement*

Une fois le défrichage et l'essouchement terminés dans l'emprise, le substrat sera nivelé et préparé pour la mise en place du remblai de la route, qui sera principalement constitué d'enrochement ou de matériau composite.

### *Construction de la route d'accès et des aménagements connexes*

Les activités de construction commenceront par le défrichage et l'essouchement des aires de construction temporaires, dont les camps de travail. Des voies d'accès temporaires seront construites pour accéder aux bancs d'emprunt et aux carrières, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'emprise de la route d'accès, en fonction de l'emplacement des ressources en roches et en granulats. Pour les sources de roches et de granulats non situées dans l'emprise de la route d'accès, une zone tampon de végétation naturelle d'au moins 30 mètres sera constituée entre les sources de roches et de granulats et l'emprise de la route. Les carrières de roche seront défrichées et essouchées, forées et désagrégées. Les emplacements des bancs d'emprunt et des carrières sont actuellement analysés et feront l'objet d'un rapport distinct dans la phase d'ingénierie préliminaire du Projet.

L'emprise de la route d'accès sera défrichée, essouchée, et les affleurements rocheux seront désagrégés au besoin. Les matériaux, y compris le remblai, les agrégats et les matériaux composites, seront chargés, transportés, déversés, épandus, nivelés, compactés, ajustés et façonnés avant d'être recouverts de gravier. Un géotextile sera placé dans les zones humides pour améliorer l'intégrité de la route d'accès. Des panneaux de signalisation seront installés, des mesures de contrôle de la sédimentation seront mises en place et les zones perturbées seront préparées en vue de la revégétalisation, ou serontensemencées, au besoin. Si des déblais de forage sont produits, ils seront contenus, traités et éliminés d'une manière respectueuse de l'environnement, conformément aux règlements en vigueur et présentés dans le **Tableau 18-1**.

La plate-forme pour les fondations de ponceaux sera excavée, préparée et compactée pour concevoir la ligne piézométrique. Compte tenu de la nature du terrain et du potentiel élevé des zones humides, le drainage peut être nécessaire dans le cadre des activités de construction. Un géotextile sera installé et un matériau d'assise approprié (sable ou gravier de ponceau) sera placé et compacté afin de fournir un soutien homogène avant l'installation des ponceaux. Les ponceaux seront assemblés, placés et alignés tels qu'ils ont été prévus dans la phase de conception, et remblayés dans des élévateurs compacts.

Les activités de construction des remblais devraient être réalisées tout au long de l'année, y compris en hiver.

### *Désaffectation et démobilitation du site du projet*

Le matériel de construction et les véhicules seront démobilisés une fois la construction terminée. Les zones de travail, y compris les routes d'accès temporaires, les aires de stationnement et les chantiers de construction qui ne sont plus nécessaires, seront désaffectés. Les zones de carrières et bancs d'emprunt et les routes d'accès temporaires utilisées pendant la construction et non requises pour l'entretien de la route d'accès seront désaffectées lorsqu'elles seront considérées comme achevées. Certaines carrières pourraient cependant continuer d'être entretenues dans le cadre d'un usage futur. Les matériaux granulaires provenant de ces routes d'accès seront récupérés et stockés dans les zones appropriées pour un concassage ultérieur, si nécessaire, et réutilisés en tant que matériaux d'entretien futurs. Les bancs d'emprunt seront excavés aussi uniformément que possible, nivelés et ajustés une fois l'excavation terminée. Les zones perturbées seront restaurées en épandant de la terre arable stockée et en ensemençant et/ou en reboisant, au besoin.

### **Phase 3 : Exploitation et entretien**

Les activités d'entretien auront lieu tout au long de la phase opération de la route d'accès. Celles-ci comprennent le nivellement d'entretien, la mise en place de gravier additionnel sur la chaussée, la gestion de la végétation et le nettoyage des ponceaux, au besoin. En hiver, les activités de déneigement seront effectuées à l'aide de charrues, niveleuses, chargeuses et camions à benne basculante. Des mesures pour éliminer les poussières provenant des chaussées peuvent être mises en place pendant les mois d'été, si nécessaire. Les matériaux de granulats utilisés pour le nivellement seront déposés sur la route à l'aide de camions à benne basculante, de béliers mécaniques et de niveleuses.

## **12. Une description de potentiel:**

### **a) *Les autres moyens de réaliser le projet envisagé par le promoteur, faisables sur les plans technique et économique, en utilisant les meilleures technologies disponibles;***

La Communauté Autochtone de Marten Falls est actuellement en train d'évaluer d'autres variantes de tracé pour le Projet. Les itinéraires se situent principalement au-dessus de la limite de l'Extrême Nord et au sud de la communauté. La planification de l'utilisation des terres dans le Grand Nord consiste à travailler avec les communautés autochtones pour identifier les zones de développement potentielles, celles qui sont protégées dans la région du Grand Nord, qui couvre 42% de la masse terrestre de l'Ontario (Gouvernement de l'Ontario, 2012). L'identification de ces variantes potentielles s'est effectuée en tenant compte de plusieurs informations, issues notamment de survols en hélicoptère, de photogrammétrie aérienne et de l'analyse de l'imagerie satellitaire (W. L. Lees & Associates, & Campbell, 2011), ainsi que d'une consultation tenue dans la communauté de Marten Falls en mars 2017.

À l'aide de ces informations, quatre variantes potentielles de tracé ont été identifiées dans la Description Initiale du Projet, toutes situées à l'intérieur d'un corridor de 5 km de largeur. Les critères suivants ont été pris en considération pour l'identification des variantes potentielles :

- Éviter les muskegs et les tourbières
- Demeurer à plus de 200 m de la rivière Ogoki et à plus d'un km de la rivière Albany, exception faite des traversées de cours d'eau
- Minimiser le nombre et la dimension des ouvrages de traversées de cours d'eau
- Prioriser le passage en terrain élevé
- Favoriser les variantes les plus courtes pour la communauté

Des consultations supplémentaires et des séances d'informations concernant les quatre variantes de tracé potentielles ont eu lieu dans la communauté, suite au dépôt de la Proposition de Projet en 2017, tel que décrit à la

**Section B.** Des enquêtes de terrain ont été réalisées afin de mieux cerner l'environnement existant, des consultations ont eu lieu pour recueillir les avis des membres de la communauté, ayant trait à leurs valeurs et aux caractéristiques qu'ils privilégient. Des modifications ont été apportées aux variantes potentielles identifiées dans la Proposition de Projet déposée en 2017 (CAMF, 2017) en fonction des commentaires reçus, des connaissances traditionnelles relatives à la région concernée, ainsi qu'en fonction des zones de protection identifiées dans le Plan Communautaire d'Aménagement du Territoire élaboré par la communauté. Ainsi, des portions de certaines variantes ont été modifiées afin d'éviter des composantes environnementales ou socio-économiques, tandis que d'autres variantes ont été complètement éliminées du Projet.

Depuis la soumission de la Description Initiale du Projet à AEIC, la Communauté Autochtone de Marten Falls a réduit le nombre de variantes de tracés de quatre à deux. Le retour reçu suite aux consultations de l'hiver et du printemps 2019 a confirmé que la variante 2 et la variante 3 (variantes de tracés Est) n'étaient plus viables pour le Projet, compte tenu des problèmes soulevés par le Chef, le Conseil et les membres de la Communauté CAMF. Plus particulièrement, la communauté autochtone CAMF a signé une Résolution du Conseil de Bande le 31 Juillet, 2019 afin de ne considérer que les variantes de tracés Ouest (Variante 1 et Variante 4) dans le processus d'évaluation d'impact, car les itinéraires Est ne seraient viables que si la route était construite pour servir les besoins exclusifs d'accès de la communauté CAMF, et non aussi comme une route servant des besoins industriels (i.e., une route multi-usages). Parmi les raisons de cette décision, on peut citer les impacts sur la sécurité, la santé et le bien-être de la communauté, qui résulteraient du trafic industriel autour de la communauté, mais aussi la nécessité d'avoir un pont à portée multiple à proximité immédiate de la communauté. L'entente de financement avec la Province est conditionnée par le fait que la route soit construite pour permettre à la fois un accès pour la communauté mais aussi qu'elle puisse accueillir un futur trafic potentiel lié au développement minier (« industriel »).

Les deux variantes 1 et 4 commencent toutes deux par la chemin forestier du lac Painter et se dirigent vers le Nord puis vers l'Est en direction de la communauté CAMF en suivant le côté Ouest/Nord de la rivière Albany. Les itinéraires sont généralement basés sur le projet de corridor Nord-Sud développé par Cliffs Natural Resources, pour une route d'accès toutes saisons, allant de la route Painter Lake au Cercle de Feu (Cliffs, 2013). Les itinéraires des deux variantes sont parallèles, se chevauchent et se croisent à plusieurs endroits. Les principaux points distinctifs des deux variantes sont présentés ci-dessous.

**Variante 1:** ..... Cette variante possède une plus grande longueur de route, évite la traversée du Parc Provincial Ogoki, et la portion Nord de l'itinéraire est alignée le long de terrains plus élevés et de sources de granulats, autour d'un terrain de vastes gisements miniers, avant de faire la jonction Est-Ouest vers la Communauté Autochtone de Marten Falls.

**Variante 4:** ..... Cette variante possède un itinéraire plus direct (i.e., plus court), traverse le Parc Provincial Ogoki, et est alignée plus à l'Est pour éviter les zones sensibles près du passage de la rivière Albany, avant de faire la jonction Est-Ouest vers la Communauté Autochtone de Marten Falls. Les zones sensibles à éviter à proximité de la rivière Albany ont été identifiées grâce aux connaissances autochtones obtenues dans le cadre du processus de consultation et d'engagement du Projet.

Étant donné que le Projet proposé consiste en une route d'accès multi-usages, construite pour répondre à des besoins et des spécifications industriels, les variantes de tracés Est envisagées durant la phase préliminaire de consultation ne sont pas considérées comme des alternatives viables pour le Projet, et ne seront désormais plus étudiées. Des renseignements complémentaires sur le développement et l'identification de variantes de tracé pour la route d'accès à la communauté, comprenant les enjeux, les préoccupations, et les décisions prises sur la viabilité des variantes pour le Projet sont fournis dans *le Document de Support Route d'Accès Communauté Autochtone de Marten Falls – Document de Développement des Variantes* (AECOM 2019). Les retours issus du programme d'engagement de la Communauté autochtone de Marten Falls et du processus de consultation fédéral et provincial concernant ce Projet seront pris en compte pour déterminer l'itinéraire final. La Première Nation Aroland travaille actuellement à des améliorations de la route Painter Lake, au sud de la route d'accès à la

communauté et à la connexion au réseau routier provincial (autoroute 643). Les améliorations de la route Painter Lake seront nécessaires pour que la route d'accès proposée puisse être construite. La Première Nation Aroland a reçu un accord de financement de la part de la Province de l'Ontario pour initier une étude de planification et de conception des améliorations de la route Painter Lake, en tant que projet distinct et indépendant de celui de la route d'accès à la Communauté Autochtone de Marten Falls.

**b) Variantes au projet considérées par le promoteur, faisables techniquement et économiquement, et directement liées au projet**

Le Plan d'Infrastructure de l'Ontario (Ministère de l'Infrastructure 2018) reconnaît que les communautés et les centres urbains du Nord de l'Ontario ont besoin d'un système de transport multimodal et que le Nord est particulièrement vulnérable aux effets du changement climatique, en particulier dans les communautés dépendant des routes d'hiver saisonnières. Le Projet proposé est référencé dans le Plan d'Infrastructure, qui indique que la Province travaille avec la Communauté Autochtone de Marten Falls à la planification et à la construction d'une route d'accès toutes saisons reliant la communauté au réseau autoroutier provincial existant, l'autoroute 643 à l'Ouest de Nakina. La construction du Projet fait partie de l'engagement pris par le gouvernement provincial dans le Plan d'Infrastructure de l'Ontario de créer des emplois, de fournir des avantages durables et d'améliorer la qualité de vie des habitants de la région.

Afin de résoudre le problème de la fiabilité de l'accès à la Communauté Autochtone de Marten Falls, le gouvernement provincial a débloqué des fonds pour permettre l'approbation d'une route d'accès communautaire multi-usages en toute saison. Étant donné que le Projet proposé est déjà inscrit dans le Plan d'Infrastructure Provincial, la Communauté Autochtone de Marten Falls n'a pas à réaliser d'évaluation d'alternatives à celui-ci. Il est entendu que le gouvernement a déjà étudié celles-ci avant de s'engager à financer une route d'accès toutes saisons. Étudier une liste d'alternatives à la route d'accès multi-usages toutes saisons implémentable au sein de Communauté Autochtone de Marten Falls aurait été jugé moins souhaitable. Par ailleurs, une route d'accès en toute saison à la Communauté Autochtone de Marten Falls a également été identifiée dans le Plan d'Infrastructure à Long Terme 2017 de l'Ontario (Ministère de l'Infrastructure 2018). Par conséquent, la Communauté Autochtone de Marten Falls n'envisage pas d'autres types de projets de transport (tels qu'un réseau ferroviaire) comme alternatives au Projet.

Bien que le Projet concerne une route d'accès à la communauté, ayant pour objectif premier de servir la Communauté Autochtone de Marten Falls, le besoin d'avoir également une route d'approvisionnement pour les gisements miniers de la région a été identifié précédemment par l'industrie et le gouvernement (i.e., Plan d'Infrastructure de l'Ontario). Il est possible de construire une route d'approvisionnement partant de la Communauté Autochtone de Marten Falls jusqu'aux gisements miniers situés au nord de la communauté, y compris dans la zone du Cercle de Feu. L'intérêt de la Province est qu'une seule route puisse répondre à la fois aux besoins d'accès communautaires et aux besoins industriels d'approvisionnement (i.e., usage multifonctionnel). Par conséquent, la route d'accès proposée pourrait être utilisée pour des intérêts privés, commerciaux ou industriels, et servir ainsi de voie de transport pour de potentielles activités minières dans le futur. Si l'accès par voie terrestre en toute saison n'est pas fourni, l'absence d'alternative de transport abordable pourrait être un obstacle au développement d'opportunités industrielles déjà existantes ou à venir. (e.g., sous-exploitation du potentiel de ressources en raison des coûts de transport ou entrave à l'exploitation des ressources par manque d'accessibilité). Étant donné que le développement des ressources dans la région peut créer des emplois, développer des compétences et générer des avantages économiques, la non-construction de cette route d'accès empêcherait de saisir ces opportunités.

Si ce Projet n'était pas poursuivi, le problème d'accès fiable à la Communauté Autochtone de Marten Falls persisterait, et cela limiterait les opportunités de développement industriel, et ainsi les avantages qui en découleraient pour la Communauté Autochtone de Marten Falls et d'autres dans la région. L'option « Ne rien faire » met en évidence les avantages d'aller de l'avant avec le Projet, notamment la résolution du problème, l'amélioration attendue de la sécurité des déplacements, et l'apport de bénéfices socio-économiques pour la communauté.

---

## Partie D: Localisation et contexte du projet

---

### 13a. Ses coordonnées géographiques, comprenant, pour les projets de développement linéaire, les emplacements proposés pour les principaux aménagements connexes qui font partie intégrante du projet, et une description des limites spatiales du corridor d'étude proposé.

Les coordonnées des extrémités Nord des variantes de tracé sont les suivantes :

**Pour les Variantes 1 et 4:**

- Latitude: 51.654969
- Longitude: -85.920411

Les coordonnées des extrémités Sud des variantes de tracé sont les suivantes :

**Pour la Variante 1:**

- Latitude: 50.812382
- Longitude: -86.55977

**Pour la Variante 4:**

- Latitude: 50.734075
- Longitude: -86.656762

La zone d'étude actuellement prise en compte dans le cadre du processus d'examen réglementaire en cours, comprend la zone située à moins de 2,5 km de part et d'autre de l'axe de chaque variante de tracé. La zone d'étude permet généralement de documenter les conditions existantes et de prévoir les effets environnementaux potentiels pour le Projet. Une zone d'étude de 5 km de largeur permet également d'affiner les itinéraires durant la phase de conception du Projet (par exemple, l'ajustement de l'alignement pour éviter les éléments sensibles).

L'ingénierie du projet proposé est actuellement au niveau conceptuel et le processus d'évaluation des deux routes alternatives, dans le but de déterminer une route finale, est en cours. Les derniers détails concernant l'emplacement exact du tracé final du chemin et des franchissements de cours d'eau connexes, ainsi que les principales caractéristiques auxiliaires, y compris les sites d'agrégats, les carrières et les camps de travail, seront déterminés lorsque les études seront terminées et que la conception détaillée sera prête. Les études en cours comprennent des zones le long de chaque tracé qui tirent parti des granulats existants pour réduire au minimum le besoin de s'approvisionner en matériaux plus éloignés des zones de construction. La conception détaillée tiendra compte des résultats des études de base en cours afin d'éviter les effets négatifs du projet, y compris les principales installations complémentaires, en ce qui concerne les caractéristiques naturelles comme les habitats fauniques, les terres humides et les tourbières. Des renseignements concernant l'emplacement proposé des principales installations auxiliaires le long d'un tracé proposé de la RAC seront fournis une fois que le tracé proposé de la RAC aura été déterminé au cours des études et des commentaires recueillis au cours du programme de participation continu. Les étapes clés du programme de participation continue qui visent à obtenir une rétroaction sur les deux solutions de rechange proposées pour le projet en vue de déterminer le tracé final du RAC et l'emplacement des principales installations auxiliaires se résument de la façon suivante :

1. Envoyer des lettres de présentation du projet proposé aux communautés autochtones avoisinantes et aux principales parties prenantes
2. Tenir des réunions avec les communautés autochtones avoisinantes et choisir des membres de ces communautés (p. ex. les aînés, chasseurs, trappeurs)

3. Fournir aux communautés autochtones avoisinantes et aux principaux intervenants des renseignements à jour et des possibilités de rétroaction sur le projet au moyen de divers outils de communication (p. ex. site Web du projet, médias sociaux, avis dans les journaux locaux et sur la radio), des bulletins et des mises à jour par courriel y compris des lettres sollicitant des informations sur l'emplacement des composantes du projet, y compris les principales infrastructures connexes
4. Tenir des dossiers sur les commentaires reçus et communiquer des mises à jour à l'aide des méthodes de communication décrites ci-dessus sur la façon dont la rétroaction a influencé la conception du projet

Des renseignements supplémentaires concernant le processus de participation et de consultation du projet sont fournis dans la Partie B : Résultats de la phase de planification. La CAMF s'engage à impliquer les communautés susceptibles d'être touchées par le projet, ou les communautés qui ont exprimé leur intérêt pour le projet en général. Ces efforts et ces communications avec les groupes respectifs seront considérés dans le choix de la route privilégiée et le choix du microsite des infrastructures auxiliaires.

### **13b. Cartographie du site établie avec une échelle appropriée dans le but de déterminer l'emplacement général proposé et la relation spatiale avec les éléments du projet.**

Les deux variantes de tracé, issues des consultations menées jusqu'à présent, sont illustrées sur la **Figure 1-1** et la **Figure 1-2**.

### **13c. La description juridique du terrain à utiliser pour le projet, y compris, si le terrain a déjà été acquis, son titre, acte ou document et toute autorisation relative à un plan d'eau. Le niveau de détail doit être adapté au type de projet.**

L'ensemble du Projet se situe sur le territoire non-organisé de l'Ontario et dans les trois districts (**Figure 1-1**) de Cochrane, Kenora et Thunder Bay. La majorité du Projet concerne des Terres de la Couronne Non Concédées.

Les claims miniers qui chevauchent le Projet sont identifiés sur la **Figure 1-1**. Les Ordres de Retrait relatifs aux droits de surface et aux droits miniers, demandés par le MRNF, ont été signés par le Ministère du Développement du Nord et des Mines (maintenant MEDNM) en 2012 (pour soutenir un corridor de transport) et en 2018 (pour soutenir le plan communautaire d'aménagement du territoire de la communauté de Marten Falls). Ces Arrêtés retirent les terres de la prospection, de l'implantation, de la vente ou de la location. Lorsqu'il est proposé que le projet traverse des claims miniers, le détenteur du claim doit donner son consentement à la cession des droits de surface en soumettant le Consentement à la Cession de Droits de Surface au Ministère du Développement du Nord et des Mines pour chaque événement.

Les Parcs Provinciaux et autres zones de gestion de la conservation se trouvant dans la région du Projet sont représentés sur la **Figure 13-1** et la **Figure 13-2**. Le Parc Provincial de la Rivière Albany - Waterway Park est situé à l'ouest de la Communauté Autochtone de Marten Falls, le long de la Rivière Albany, et se trouve en partie sur / est traversé par les variantes de tracés du Projet. Le Parc Provincial de la Rivière Ogoki est situé au sud-ouest de la communauté, et se trouve lui aussi en partie sur / est traversé par les variantes de tracés du Projet. Le Parc Provincial de la Rivière Little Current est situé au sud de l'actuelle route d'hiver et du Projet proposé.

### **13d. La proximité du projet avec toute résidence, permanente, saisonnière ou temporaire, et la proximité avec les communautés affectées les plus proches.**

Les variantes de tracé actuelles pour l'alignement de la route d'accès se situent approximativement à 43 km et 32 km au sud de la Première Nation Aroland (**Figure 4-1**), tandis que la cabine de trappeurs la plus proche connue se trouve à 34 km et 28 km pour les Variantes 1 et 4, respectivement.

Dans les deux variantes de tracé du Projet, la plupart des terres sont consacrées à l'exploitation des ressources et au tourisme. Par conséquent, le terrain traversé par les itinéraires du Projet est isolé et quasiment pas perturbé.

### **13e. La proximité du projet avec :**

- **Terres destinées aux usages traditionnels des peuples Autochtones du Canada;**
- **Terres situées dans une réserve telles que définies dans la sous-section 2(1) de la Loi sur les Indiens;**
- **Terres des Premières Nations telles que définies dans la sous-section 2(1) de la Loi sur la Gestion des Terres des Premières Nations;**
- **Terres faisant l'objet d'une entente de revendications territoriales globales ou d'une autonomie gouvernementale;**
- **Toute terre mise de côté pour l'usage et au profit des peuples Autochtones du Canada.**

#### **Réserves des Premières Nations**

Un maximum de 5 % de la route sera construit sur les terres de la Réserve de la Communauté Autochtone de Marten Falls, soit environ 47 hectares potentiellement traversés pour les Variantes 1 et 4 (**Figure 1-1**).

#### **Aires d'utilisation traditionnelle**

Il est généralement convenu au sein des Premières Nations que le partage d'un même territoire, ainsi que les déplacements sur de longues distances sont habituels et courants. Ce Projet se trouve sur le territoire traditionnel de la Communauté Autochtone de Marten Falls, et les impacts potentiels liés au Projet sur les terres traditionnelles des communautés autochtones voisines, y compris celles identifiées à la fois par la Province et par l'Agence, seront confirmés et intégrés à la phase de planification et de conception du Projet et au processus d'examen réglementaire. À ce jour, la seule communauté autochtone voisine qui a clairement indiqué que son territoire traditionnel s'étendait dans la zone d'étude du Projet est la Première Nation Aroland. Il est difficile d'obtenir une cartographie identifiant les territoires traditionnels des autres communautés des Premières Nations voisines. D'autres communautés autochtones pourraient également signaler que leurs territoires traditionnels s'étendent dans la zone d'étude du Projet à l'issue des futures activités d'engagement prévues avec elles. Cette information sera partagée avec la Communauté Autochtone de Marten Falls à ce moment-là.

D'après les cartes disponibles à partir des activités du Plan Communautaire d'Aménagement du Territoire, entreprises avant et en parallèle de ce Projet, et les informations obtenues à l'issue des activités de consultation du Projet menées jusqu'à présent, le territoire traditionnel de la communauté autochtone d'Aroland se situe au sud du Projet, celui du territoire de la communauté autochtone d'Eabematoong (Fort Hope) à l'ouest, et la Première Nation de Constance Lake à l'est. L'utilisation des terres, si besoin et conformément aux indications de ces cartes schématiques, sera confirmée auprès des communautés autochtones lors de l'évaluation d'impact et du processus d'examen réglementaire.

Les activités habituellement pratiquées dans les aires d'utilisation traditionnelle comprennent les activités de prélèvement des ressources. Celles-ci sont protégées par les Droits Autochtones et les Droits issus de Traités, tel que stipulé dans l'article 35 de la Loi Constitutionnelle de 1982 (Gouvernement du Canada, 1982b). Les activités de prélèvement habituellement réalisées par les communautés Autochtones, sur la base des premières démarches de consultation opérées, sont la chasse, la pêche et la cueillette. La présence et l'emplacement des terrains de piégeage connus et accessibles au public sont représentés sur la **Figure 13-1** et **Figure 13-2**. Ces activités peuvent avoir lieu tout au long de l'année et ne sont pas régies par les règles provinciales. Des aires d'importance écologique, telles que des aires de mise-bas utilisées par l'orignal, ou encore des frayères, ont également une importance traditionnelle car elles contribuent à produire les ressources qui sont exploitées et utilisées à des fins culturelles.

Les voies de circulation sur le territoire peuvent être utilisées lors des activités traditionnelles. Ainsi, les chemins et les sentiers sillonnant la région touchée par le Projet sont empruntés par les membres des communautés Autochtones pour accéder aux secteurs fréquentés pour la chasse, la pêche, le piégeage et la cueillette (secteurs se trouvant à l'intérieur ou à l'extérieur de la région touchée par le Projet). Ces voies de circulation peuvent être empruntées à pied, en véhicule tout-terrain, en camionnette, ou en motoneige, en fonction de leurs caractéristiques. Les cours d'eau peuvent également être empruntés pour se déplacer entre les zones de récolte et les autres communautés. Ainsi, la Rivière Albany, fréquemment utilisée par la Communauté Autochtone de Marten Falls, est un cours d'eau très important dans la zone du Projet.

### **13f. La proximité du projet avec tout terrain fédéral.**

L'aire fédérale protégée la plus proche du Projet est l'Aire Marine Nationale de Conservation du Lac-Supérieur, qui est située à Nipigon, Ontario. Les différentes variantes de tracé pour la route d'accès se trouvent approximativement à 214 km de cette aire de conservation, au point le plus proche.

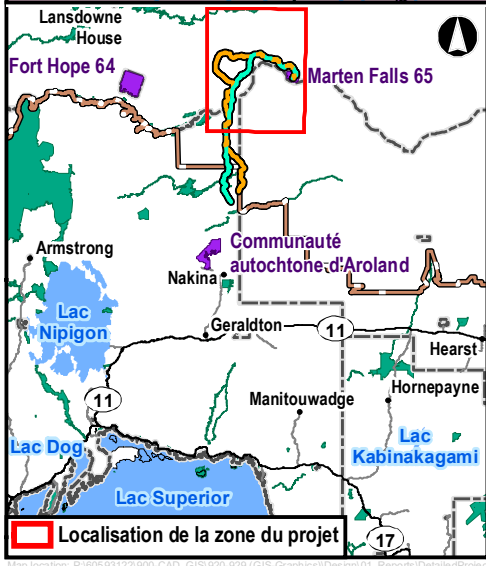
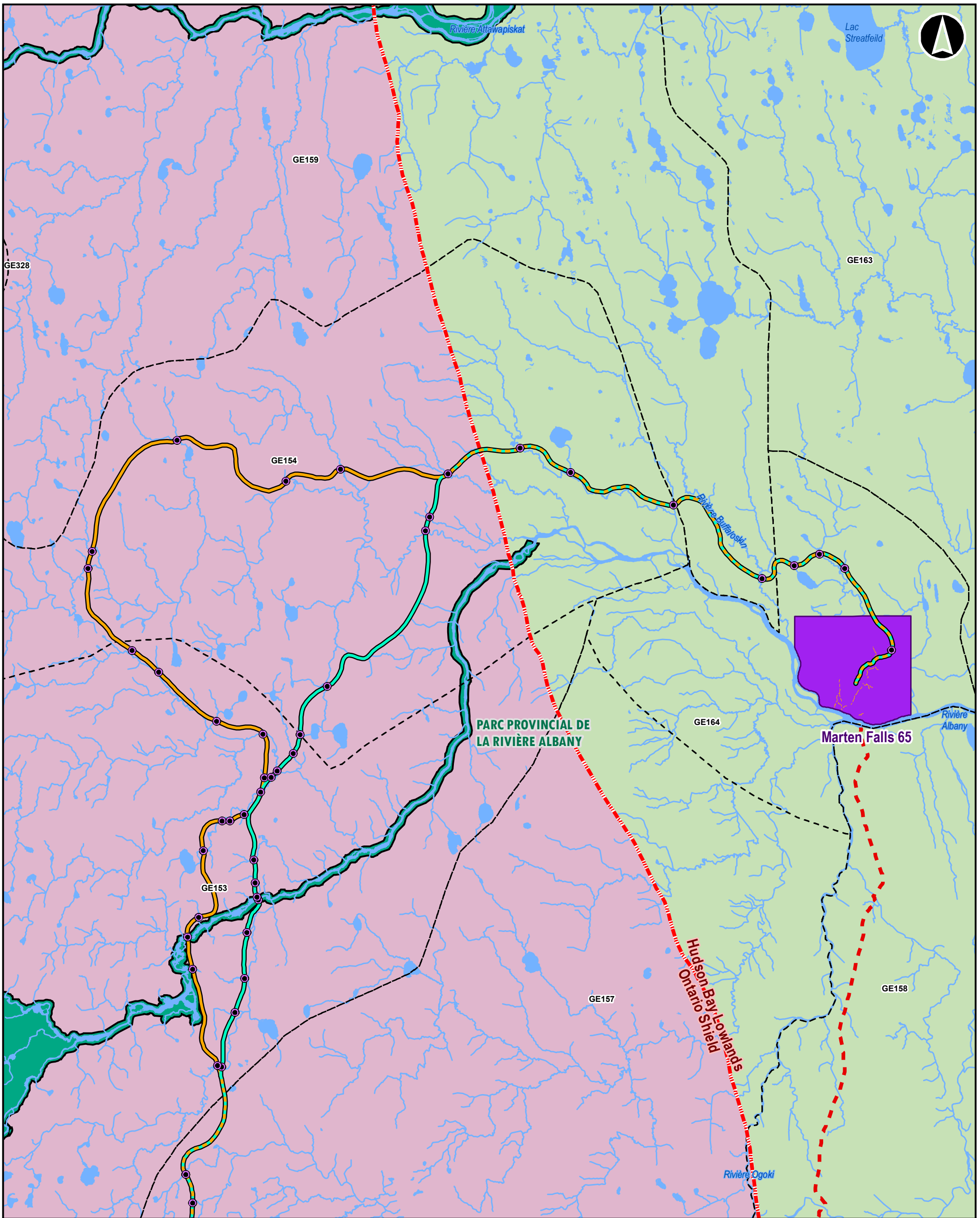
Comme indiqué dans la **Section 13e**, la Variante 1 et la Variante 4 démarrent à environ 43 km et 32 km, respectivement, au sud de la Première Nation Aroland et se terminent à l'intérieur des terres de la réserve de la Communauté Autochtone de Marten Falls. Ces réserves des Premières Nations sont les terres fédérales les plus proches de la région du Projet. Un maximum de 5% de la route d'accès devrait être situé sur les terres de la réserve de la communauté de Marten Falls, avec environ 47 hectares potentiellement traversés pour les Variantes de tracé 1 et 4 (**Figure 1-1**).

## **14. Une description de l'environnement physique et biologique du site du projet sur la base des informations disponibles au public.**

Dans le cadre de ce document, l'environnement atmosphérique comprend le climat et la qualité de l'air.

La Communauté Autochtone de Marten Falls se situe dans une zone de climat nordique caractérisée par des étés courts et chauds et des hivers longs et froids, avec des températures moyennes variant de 16 °C en été à -20 °C en hiver. Les précipitations moyennes en hiver varient entre 200 et 250 millimètres (mm) et 450 mm en été (CAMF, n.d.). La station météorologique d'Environnement Canada la plus proche se trouve à Geraldton, en Ontario, à environ 200 km. Selon les données des normales climatiques enregistrées à cette station entre 1981 et 2010, les températures ont varié de -1,4 °C à -25,1 °C en hiver, avec des précipitations allant de 23,8 mm à 38,0 mm (Gouvernement du Canada, 2018c).

Les conditions existantes de la qualité de l'air sont déterminées par des influences régionales et locales. La qualité de l'air régional dépend principalement d'une combinaison de transport de polluants sur de longues distances et de conditions météorologiques. À l'exception des émissions associées à la circulation dans la communauté de Marten Falls, les influences locales sur la qualité de l'air sont similaires aux influences régionales. Les émissions atmosphériques liées au faible trafic aérien dans la région n'ont pas d'impact significatif sur la qualité de l'air.



**Legend**

**Variants de tracé**

- Variante 1 (Yellow line)
- Variante 4 (Green line)

**Composantes générales**

- Sentier (Yellow dashed line)
- Route d'accès d'hiver actuelle (Red dashed line)
- Terrain de piégeage (Dashed black line)
- Limite d'écozone (Red dashed line with white dots)
- Communauté autochtone (Purple shaded area)
- Limite du Grand Nord (Brown dashed line)
- Park provincial (Green shaded area)
- Traverse de cours d'eau proposée (Purple circle)

**Écorégion**

- Lac Big Trout (Pink shaded area)
- Baie James (Light green shaded area)

**Projet de route d'accès toutes saisons à la communauté**

**Régional touchée par le projet - Section Nord**

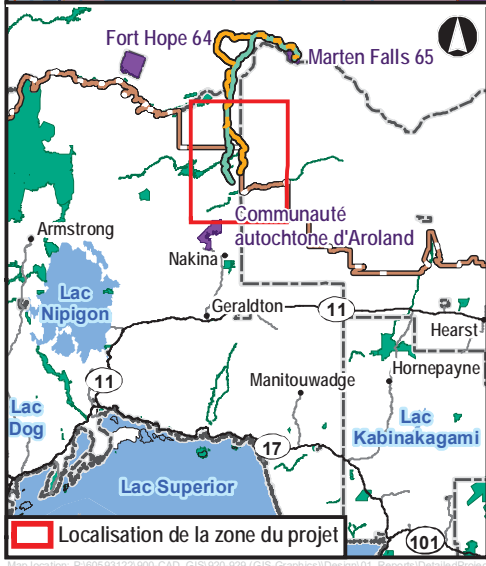
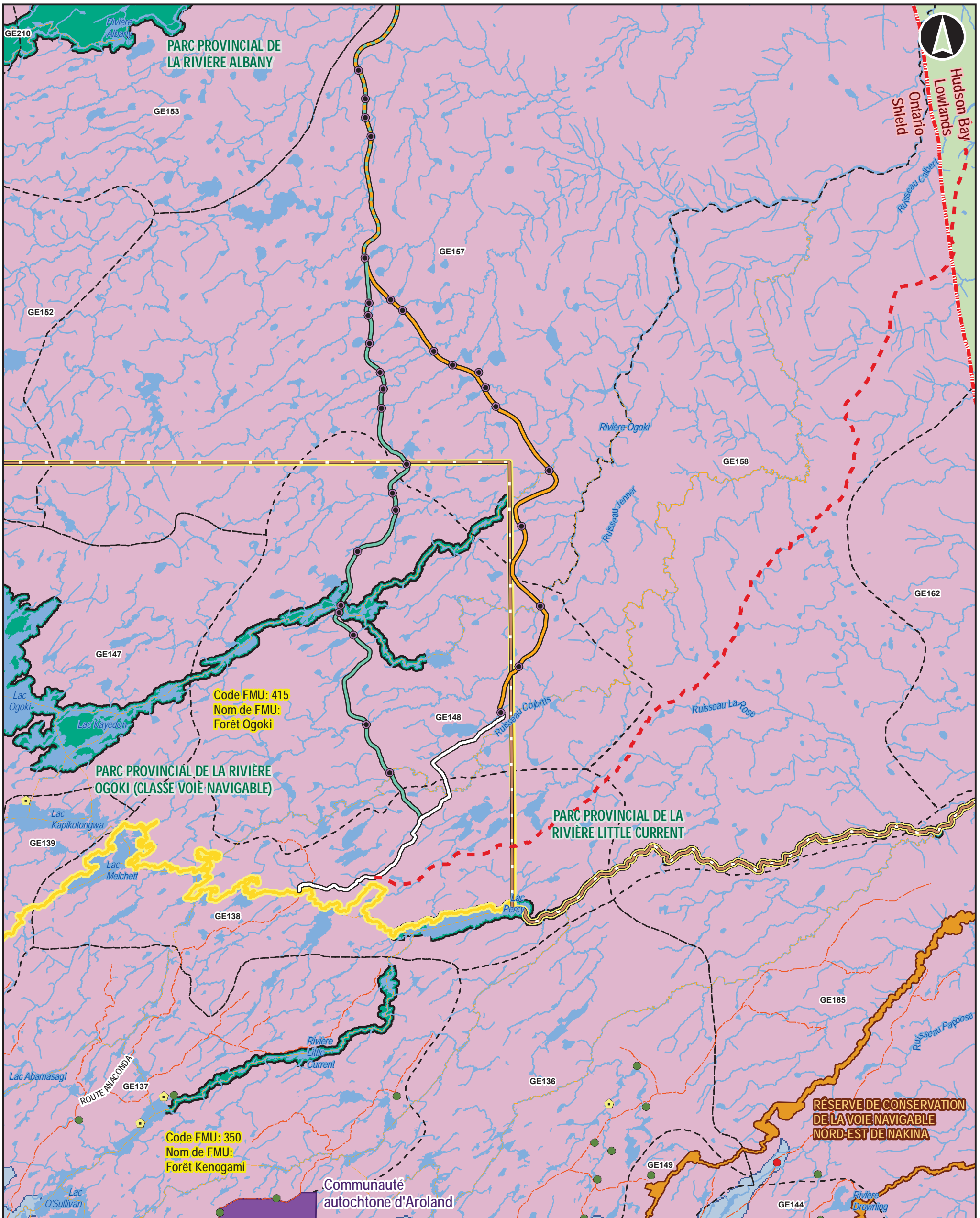
0 5 10  
Kilomètres

Datum: NAD 1983 UTM Zone 16N

Nov, 2019	1:300,000	Données sources: MFFN, MNR, NRCAN
P#: 60593122	Rev: 00	

**AECOM** **Figure 13-1**

Ce document contient des informations sous licence du gouvernement de l'Ontario. Ce dessin a été préparé pour l'usage du client d'AECOM et ne peut être utilisé ou reproduit par des tiers, à moins qu'une entente ait été convenue par AECOM et son client, tel qu'exigé par la loi ou pour révision par les agences gouvernementales. AECOM n'accepte aucune responsabilité et refuse toute partie qui modifie ce dessin sans l'autorisation écrite expresse d'AECOM.



**Legend**

**Variants de tracé**

- Variante 1 (Yellow line)
- Variante 4 (Green line)

**Composantes générales**

- Route d'accès (Dashed line)
- Sentier (Dotted line)
- Route d'accès d'hiver actuelle (Red dashed line)
- Route Painter Lake (Black line)
- Terrain de piégeage (Dashed line)
- Limite d'écozone (Red dashed line)
- Réserve de conservation (Orange area)

- Unité d'aménagement forestier (Yellow outline)
- Communauté autochtone (Purple area)
- Limite du Grand Nord (Black outline)
- Park provincial (Green area)
- Traverse de cours d'eau proposée (Black circle)
- Chalet de trappeur (Yellow house icon)
- Carrière existante (active) (Red dot)
- Carrière existante (inactive) (Green dot)

**Écorégion**

- Lac Big Trout (Pink area)
- Baie James (Green area)
- Lac Nipigon (Blue area)

**Code FMU: 415  
Nom de FMU: Forêt Ogoki**

**Code FMU: 350  
Nom de FMU: Forêt Kenogami**

**Communauté autochtone d'Aroland**

Projet de route d'accès toutes saisons à la communauté

Réginal touchée par le projet - Section Sud

0 5 10  
Kilomètres  
Datum: NAD 1983 UTM Zone 16N

Nov, 2019	1:300,000	Données sources: MFFN, MNRF, NRCAN
P#:60593122	Rev:00	

**AECOM** **Figure 13-2**

Ce document contient des informations sous licence du gouvernement de l'Ontario. Ce dessin a été préparé pour l'usage du client d'AECOM et ne peut être utilisé ou reproduit par des tiers, à moins qu'une entente ait été conclue par AECOM et son client, tel qu'exigé par la loi ou pour révision par les agences gouvernementales. AECOM n'accepte aucune responsabilité et refuse toute partie qui modifie ce dessin sans l'autorisation écrite expresse d'AECOM.

## **Environnement acoustique et bruit**

Les sources de bruit dans la zone du Projet sont les bruits naturels de la faune présente dans les forêts et les zones boisées entourant le Projet ainsi que le bruit lié aux activités traditionnelles d'utilisation des terres telles que la chasse, la pêche, le piégeage et le canoë. Les sources de bruit industrielles et de transport sont très limitées voire inexistantes dans la région du Projet. Il n'existe pas d'activité forestière commerciale ou d'importantes activités industrielles dans la majeure partie de la zone entourant le Projet. Les forêts d'Ogoki et de Kenogomi font couramment l'objet d'opérations forestières commerciales, mais ces activités sont situées à une distance considérable de la communauté de Marten Falls. L'accès actuel à la zone est limité, et les activités de transport n'ont que peu d'influence sur les niveaux sonores ambiants existants.

Les niveaux sonores ambiants naturels dans la région du Projet ne devraient pas dépasser la limite de bruit de 40 décibels A (dBA) recommandée en extérieur par le MECP dans les zones rurales (Gouvernement de l'Ontario, 2013b) ou celle préconisée par l'Alberta Utilities Commission (AUC) de 35 dBA pour les zones rurales (Alberta Utilities Commission 2017). Sur la base de ces informations, des niveaux sonores ambiants de 30 à 40 dBA peuvent être attendus dans la région du Projet, et seraient principalement le fait de la faune et d'autres sources naturelles (par ex., bruissement de la végétation). Le bruit lié au faible trafic aérien dans la région n'a pas d'impact significatif sur les niveaux sonores.

## **Physiographie, géologie, géomorphologie et sols**

Les variantes de tracé étudiées se situent dans la région physiographique des Basses-Terres de la Baie d'Hudson, qui se caractérise par des terrains bas et mal drainés, dominés par des muskegs et des tourbières ombrotrophes. L'épaisseur et la répartition des sédiments non consolidés (Quaternaire) sont le résultat d'une activité glaciaire intense qui a eu lieu pendant la Grande Période Glaciaire (Pléistocène). Cette période a été marquée par l'avancée et le retrait de vastes couches de glace continentales. Au cours de la dernière partie du Pléistocène (Wisconsinien tardif), la masse de glace s'est avancée, déposant de la moraine au sol. Alors que la banquise stagnait, d'importants dépôts de sable et de gravier ont été déposés, notamment des eskers et des dépôts de glace. Les processus d'érosion et de dépôt postglaciaires ont joué un rôle relativement mineur dans la modification de la physiographie de la région (Étude Géologique Ontario, 1984). On peut ainsi fréquemment trouver des éléments glaciaires tels que des eskers, des moraines, des drumlins et des dépôts de kame tout au long des variantes de tracé du Projet.

La communauté Autochtone de Marten Falls repose sur des dépôts organiques (tourbe, terre tourbeuse et marne). Les registres de puits du MECP près de la communauté de Marten Falls suggèrent que les dépôts fluviaux de sable et de gravier ont une épaisseur allant de 6 m à plus de 40 m. La géologie des morts-terrains superficiels traversée par les sections Nord et Est des variantes de tracé se compose principalement de dépôts organiques (tourbe, terre tourbeuse et marne) avec des occurrences isolées de till non différencié. La matrice du till de la région se caractérise par une texture variant du sable au sable silteux, généralement riche en clastes et à faible teneur en carbonates. On peut apercevoir ce till dans les parties sud-ouest et sud des variantes de tracé du Projet.

On peut également trouver un deuxième type de till non différencié, au grain plus fin, le long des parties ouest et sud. La matrice du till est pauvre en sédiments clastiques mais riche en carbonates, avec une texture variant de l'argile limoneuse au limon. La zone est caractérisée par un placage discontinu de till recouvrant la roche-mère avec la présence d'affleurements rocheux répartis sur l'ensemble du territoire.

À l'est du Parc Provincial de la Rivière Albany, on peut trouver un nombre limité de dépôts fluvioglaciaires de contact glaciaire, en lien avec le tracé actuel de la Rivière Albany et de son affluent. Ces dépôts sont généralement à grain plus grossier et comprennent du gravier et du sable avec du till mineur.

Dans la portion sud-ouest des variantes de tracé, des occurrences de dépôts glaciolacustres, représentatifs des dépôts littoraux et côtiers, sont présents. Puisque leur processus de dépôt nécessite plus d'énergie, les particules sont caractérisées par une granulométrie grossière composée de sable, de sable graveleux et de gravier.

Selon le Système Canadien de Classification des Sols, où la couche arable est présente, les sols podzoliques et brunisoliques sont les types dominants le long des variantes de tracé du Projet. Les sols podzoliques sont acides avec un horizon B contenant des accumulations de matériaux amorphes composés de matière organique humifiée associée à de l'aluminium et du fer. Ils se développent le plus souvent dans des matériaux sableux dans les zones de climat froid et humide, sous une végétation forestière ou arbustive. L'eau descendant à travers le matériau relativement poreux élimine par lessivage les éléments de base (par exemple, le calcium) et les conditions d'acidité se développent. Les substances organiques solubles formées par la décomposition de la litière forestière attaquent les minéraux du sol dans les horizons de surface, et une grande partie du fer et de l'aluminium libérés se combine à cette matière organique. Les sols brunisoliques comprennent des sols qui ne répondent pas tout à fait aux critères des autres ordres de sols forestiers. Ils peuvent être considérés comme une étape dans une séquence évolutive commençant par un matériau parent non altéré (sols régosoliques) et se terminant par le développement d'un sol forestier mature des ordres podzolique ou luvisolique (Agriculture et Agroalimentaire Canada 1998).

La géologie du substrat rocheux autour de la Communauté de Marten Falls et le long de la portion nord-est des variantes de tracé du Projet comprend des schistes argileux, des calcaires, des dolomones d'âge Ordovicien Supérieur et/ou des siltites de la formation de Red Head Rapids et du groupe Churchill River. En comparaison, les parties centrale, occidentale et méridionale des variantes de tracé de la route d'accès reposent sur différents types de substrat rocheux datant du Protérozoïque et de l'Archéen. Les types de roches dans cette zone comprennent des roches mafiques/ultramafiques, des roches méta volcaniques intermédiaires, des roches méta sédimentaires, des tonalités foliées, des tonalités gneissiques et des granodiorites massives granitiques. Des roches mafiques, ultramafiques et connexes (dykes de diabase) des essaims de Mackenzie, de Marathon, de Matachewan et de Hearst sont également signalées dans la région (MEDNM 2017a; MEDNM 2017b).

## **Végétation**

Les variantes de tracé de la route d'accès couvrent l'Écorégion 2W (Écorégion de Big Trout Lake) dans l'Ecozone du Bouclier Boréal Ontarienne et l'Écorégion 2E (Écorégion de la Baie James) dans l'Ecozone des Plaines Hudsoniennes.

L'Ecozone du Bouclier Boréal Ontarienne se caractérise en grande partie par la forêt boréale, essentiellement composée de conifères (Crins et al., 2009). L'Écorégion 2W se caractérise en grande partie par la forêt (63,6%), suivie par les tourbières ombrotrophes et minérotrophes boisées (14,5%), les eaux libres (13%) et les autres zones humides (7,5%). Le 1,3% restant est classé comme autre (Watkins, 2011). Plus précisément, dans l'Écorégion 2W, on trouve une abondance d'épinettes noires (*Picea mariana*) en altitude comme dans les basses-terres. Elles sont souvent associées aux pins gris (*Pinus banksiana*) et aux bouleaux blancs (*Betula papyrifera*). Des peuplements mixtes d'épinette noire, de sapin baumier (*Abies balsamea*) et de peuplier (*Populus* sp.) sont généralement présents le long des rives des lacs et des rivières. Dans les basses-terres, les tourbières minérotrophes et ombrotrophes à mousses, les arbustes et les graminées prédominent (Crins et al., 2009). Il convient également de noter que le feu joue un rôle important dans l'Écorégion 2W, avec de grandes étendues de forêts considérées comme des brûlis récents (Watkins, 2011).

L'Ecozone des Basses-Terres de la Baie d'Hudson est la plus septentrionale de l'Ontario et constitue le cœur de la troisième plus grande zone humide du monde (Crins et al., 2009). L'écorégion 2E est caractérisée principalement par des tourbières ombrotrophes et minérotrophes boisées (43,3%), suivies par des forêts (25,5%), d'autres zones humides (25,3%) et des eaux libres (5,6%). Les 0,4% restant sont classés comme autres (Watkins, 2011). Plus spécifiquement, l'Écorégion 2E comprend des peuplements d'épinettes noires et de mélèzes rabougris (*Larix laricina*), accompagnés de tourbières ombrotrophes et minérotrophes éparses. Sur les sols bien drainés et le long des cours d'eau, se trouvent des peuplements matures de conifères et mixtes (Crins et al., 2009). Compte tenu de l'abondance de substrats organiques humides et d'un climat froid et humide, le feu joue un rôle moins important dans l'Écorégion 2E que dans l'Écorégion 2W (Crins et al., 2009).

Un examen de la base de données Make-a-Map du Centre d'Information sur le Patrimoine Naturel (MRNF, 2019) n'a révélé la présence d'aucune espèce de plante rare le long des variantes de tracé du Projet. Aucune observation d'espèce en péril, telle que désignée au niveau provincial et/ou fédéral, n'a été relevée dans la zone du Projet.

### **Eaux souterraines**

Le substrat rocheux dénudé du Bouclier Canadien, qui s'étend dans la majeure partie du Centre et du Nord de l'Ontario, est généralement de modérément à fortement fracturé dans les 10 à 20 m supérieurs (Sykes et al., 2009), correspondant à une unité aquifère. À l'intérieur des variantes de tracé, la structure des fractures dans l'aquifère rocheux permettra le mouvement des eaux souterraines; cependant, cette perméabilité secondaire diminue généralement avec la profondeur (Sykes et al., 2009).

Au sein de la Communauté Autochtone de Marten Falls, les dépôts fluviaux de sable et de gravier associés à la Rivière Albany dépassent localement 40 m d'épaisseur (MECP Registre de Puits # 16003369) et sont ciblés pour l'approvisionnement en eau (domestique et public) de la communauté. Les ressources en eaux souterraines dans le substrat rocheux supérieur, identifiées comme calcaires dans les registres de puits locaux, sont également ciblées pour l'approvisionnement (puits publics) de la communauté.

Les dépressions topographiques, telles que les vallées fluviales, auront des effets locaux sur le débit et la direction du déplacement des eaux souterraines. Les voies d'écoulement des eaux souterraines convergent fréquemment vers les vallées fluviales et les dépressions topographiques isolées telles que les Rivières Albany et Ogoki, ainsi que dans de nombreux autres plans d'eau (lacs, étangs, etc.) et dans des dépressions ou vallées plus profondes des basses-terres. Compte tenu de son éloignement, l'utilisation des eaux souterraines dans les variantes de tracé étudiées devrait être minime.

### **Eaux de surface**

Le Projet se situe dans les Écozones des Plaines de la Baie d'Hudson et du Bouclier Boréal, y compris dans les zones de transition entre les deux (Ressources Naturelles Canada 2019) et le bassin hydrographique de la Baie James. Les eaux de surface s'écoulent généralement vers le nord-est, en direction de la Baie James.

Le Projet se situe dans deux principaux bassins versants: i) le Haut Albany - Makokibatan et ii) le Bas Ogoki. Les principaux cours d'eau dans ces bassins hydrographiques sont respectivement la Rivière Albany et la Rivière Ogoki. La confluence de ces deux rivières est située près de la Communauté Autochtone de Marten Falls. La rivière Albany est la plus longue rivière de l'Ontario, soit 982 km, et se déverse dans la Baie James. Les réseaux des Rivières Albany et Ogoki ont tous deux été modifiés par rapport à leur état d'origine en raison des activités de développement hydroélectrique dans la région (CAMF, 2017).

En plus des Rivières Ogoki et Albany, de nombreux ruisseaux et rivières de différentes tailles, de grands et de petits lacs, des étangs et des zones humides prédominent le long des variantes de tracé, notamment les Rivières Dusey, Wabassi, Buffaloskin, le Ruisseau Gourlie et leurs tributaires (Ressources Naturelles Canada 2019; **Figure 1-1**). Comme les terres de la région vont généralement d'ouest en est, il y a moins de cours d'eau qui affluent à l'est de la Rivière Ogoki.

Le secteur du Projet est dominé par les zones humides (tourbières ombrotrophes et minérotrophes, marais et marécages) du bassin hydrographique de la Rivière Albany et de plusieurs de ses sous-bassins hydrographiques. L'Ecozone des Basses-Terres de la Baie d'Hudson est la plus septentrionale de l'Ontario et constitue le cœur de la troisième plus grande zone humide au monde (Crins et al. 2009). Plus de 68% de sa couverture terrestre est composée de marécages, de tourbières ou de terres humides. À titre de comparaison, seulement 22% de la couverture terrestre de l'Ecozone du Bouclier Boréal Ontarienne se compose de terrains marécageux, de tourbières et de terres humides (Watkins, 2011). Il n'y a pas de zones humides d'importance provinciale ou désignées le long des variantes de tracé du Projet (**Figure 22-1**).

## Faune

La variété d'habitats présents dans la zone du Projet répond aux besoins d'un large éventail d'espèces fauniques, telles que l'ours noir, l'orignal, le caribou des bois, le loup gris, le lynx du Canada, la martre d'Amérique, le pékan, le rat musqué, la marmotte commune, le lièvre d'Amérique, la loutre de rivière et le renard roux. De plus, des centaines d'oiseaux migrateurs peuplent le Grand Nord de l'Ontario.

L'Atlas des Reptiles et des Amphibiens de l'Ontario (Ontario Nature, 2019) documente les observations de toutes les espèces de reptiles et d'amphibiens de la province. Un examen de cet Atlas indique quelques observations dans les environs de la route d'accès, notamment de couleuvre rayée (*Thamnophis sirtalis*), de crapaud d'Amérique (*Anaxyrus americanus*), de rainette crucifère (*Pseudacris crucifer*), de rainette faux-grillon boréale (*Pseudacris borealis*), de grenouille léopard (*Lithobates pipiens*) et de grenouille des bois (*Lithobates sylvatica*). Ce sont des espèces communes et répandues dans le Nord de l'Ontario. On sait également que la couleuvre rayée (*Thamnophis sirtalis parietalis*) est présente dans la région. Cette dernière ainsi que la grenouille léopard du Nord ne font pas l'objet d'une protection fédérale ou provinciale, mais sont considérées comme importantes sur le plan régional (CAMF, 2017).

Le caribou des bois est très présent dans les tourbières, comme les tourbières ombrotrophes d'épinettes noires et les tourbières minérotrophes arborescentes, tout en évitant les hautes terres tout au long de l'année (Stuart-Smith et al., 1997). Cependant, leur habitat peut varier dans différents paysages en fonction de la disponibilité de l'habitat (Ferguson et Elkie, 2004). Les données de télémétrie ont montré que, dans les aires de répartition de Missisa et de la Baie James (qui font partie de la zone d'étude), les caribous des bois se rencontraient le plus souvent dans les tourbières, suivies des forêts de conifères, et qu'ils évitaient les forêts de feuillus (Ferguson et Elkie, 2004). La localisation des habitats hivernaux peut être assez variable d'une année à l'autre (Ferguson et Elkie, 2004). L'évaluation de la taille ou de la densité de la population d'un animal tel que le caribou des bois, présent en faible densité mais dans un domaine étendu, est souvent difficile et imprécise. Depuis 2009, plusieurs chercheurs indépendants et le MRNF ont mené des recherches sur le caribou des bois et son habitat dans les zones traversées par le Projet. Le MRNF a installé des colliers émetteurs à un grand nombre de caribous des bois dans le Nord de l'Ontario qui ont été suivis par satellite entre 2009 et 2014. Certains de ces individus ont été trouvés dans la zone du Projet (April Mitchell 2019). Les résultats de l'étude ont montré que les individus étaient nomades et qu'ils pouvaient occuper différentes zones d'une année sur l'autre, mais qu'ils témoignaient d'une plus grande fidélité aux zones de mise bas. La population du troupeau, l'utilisation de l'habitat et les effets au niveau de l'aire de répartition seront évalués et pris en compte dans le cadre de l'évaluation de l'impact du Projet.

Un examen préliminaire des informations existantes suggère que plusieurs espèces inscrites dans l'Annexe 1 de la Loi Fédérale sur les Espèces en Péril, et des espèces inscrites comme Menacées, En Voie de Disparition ou Préoccupantes en vertu de la Loi sur les Espèces en Voie de Disparition, 2007 - pourraient être présentes dans la zone du Projet. Ces espèces incluent, sans toutefois s'y limiter, celles listées dans le **Tableau 14-1** (voir ci-dessous).

**Tableau 14-1: Espèces en péril potentiellement présentes dans la zone du projet**

Nom Courant	Nom Scientifique	Loi Fédérale Espèces en Péril (Annexe 1)	Loi Provinciale Espèces En Voie de Disparition, 2007
<b>Oiseaux</b>			
Pygargue à tête blanche	<i>Haliaeetus leucocephalus</i>	Non Inscrite	Préoccupante
Hirondelle de Rivage	<i>Riparia</i>	Menacée	Menacée
Hirondelle Rustique	<i>Hirundo rustica</i>	Menacée	Menacée
Guifette Noire	<i>Chlidonias niger</i>	Non Inscrite	Préoccupante
Paruline du Canada	<i>Cardellina canadensis</i>	Menacée	Préoccupante
Martinet Ramoneur	<i>Chaetura pelagica</i>	Menacée	Menacée

**Tableau 14-1: Espèces en péril potentiellement présentes dans la zone du projet**

Nom Courant	Nom Scientifique	Loi Fédérale Espèces en Péril (Annexe 1)	Loi Provinciale Espèces En Voie de Disparition, 2007
Engoulevent d'Amérique	<i>Chordeiles minor</i>	Menacée	Préoccupante
Engoulevent Bois-Pourri	<i>Antrostomus vociferus</i>	Menacée	Menacée
Gros-Bec Errant	<i>Coccythraustes vespertinus</i>	Préoccupante	Préoccupante
Moucherolle à côtés olive	<i>Contopus cooperi</i>	Menacée	Préoccupante
Faucon Pèlerin	<i>Falco peregrinus (anatum / tundris)</i>	Préoccupante	Préoccupante
Quiscale Rouilleux	<i>Euphagus carolinus</i>	Préoccupante	Préoccupante
Hibou des Marais	<i>Asio flammeus</i>	Préoccupante	Préoccupante
Râle Jaune	<i>Coturnicops noveboracensis</i>	Préoccupante	Préoccupante
<b>Mammifères</b>			
Petite Chauve-Souris Brune	<i>Myotis lucifugus</i>	En Voie de Disparition	En Voie de Disparition
Chauve-Souris Nordique	<i>Myotis septentrionalis</i>	En Voie de Disparition	En Voie de Disparition
Glouton/Carcajou	<i>Gulo</i>	Préoccupante	Menacée
Caribou des Bois Boréal	<i>Rangifer tarandus caribou</i>	Menacée	Menacée

### Poisson et Habitat du Poisson

L'emplacement général du Projet comprend une multitude de caractéristiques aquatiques dans un paysage dominé par des terres humides (tourbières, marais, marécages) du bassin hydrographique de la Rivière Albany et de plusieurs de ses sous-bassins hydrographiques.

Plusieurs ruisseaux, rivières, petits et grands lacs, étangs et zones humides constituent des habitats pour une variété de poissons et de faune tout au long de la zone d'étude, notamment les Rivières Ogoki, Dusey, Wabassi et Buffaloskin et les Ruisseaux Calbert, Colpitts et Gourlie, ainsi que leurs tributaires (Ressources Naturelles Canada, 2019). L'utilisation du poisson de ces masses d'eau variera en fonction de facteurs tels que l'existence d'un habitat propice (reproduction, hivernage, élevage et nourrissage) et la connectivité à d'autres masses d'eau.

Plus de 20 espèces de poissons, principalement vivant dans les eaux froides, ont été recensées dans ces eaux et font partie ou servent à des pêches commerciales, récréatives ou autochtones. Le Grand Brochet (*Esox lucius*), le Doré Jaune (*Sander vitreus*), le Grand Corégone (*Coregonus clupeaformis*), l'Ombre de Fontaine (*Salvelinus fontinalis*), la Perchaude (*Perca flavescens*), le Cisco (*Coregonus artedii*) et la Lotte (*Lota*) sont des espèces cibles des communautés vivant dans la région et des pourvoyeurs touristiques de chasse et de pêche locaux ou plus éloignés. En plus des espèces énumérées ci-dessus, les poissons suivants peuvent être présents dans la zone du Projet lorsqu'un habitat convenable s'y prête (Eakins 2018) :

- Naseux à Ventre Roux (*Chrosomus eos*)
- Ventre Citron (*Chrosomus neogaeus*)
- Mulet de Lac (*Couesius plumbeus*)
- Méné d'Herbe (*Luxilus cornutus*)
- Naseux du Nord (*Margariscus nachtriebii*)
- Méné Émeraude (*Notropis atherinoides*)
- Musée Noir (*Notropis heterodon*)
- Méné à Tache Noire (*Notropis hudsonius*)
- Méné Imite (*Notropis volucellus*)
- Ventre-Pourri (*Pimephales notatus*)
- Tête de Boule (*Pimephales promelas*)
- Meunier Rouge (*Catostomus*)
- Meunier Noir (*Catostomus commersonii*)
- Silver Redhorse (*Moxostoma anisurum*)
- Chevalier Rouge (*Moxostoma macrolepidotum*)
- Perche de Truite (*Percopsis omiscomaycus*)
- Épinoche à Cinq Epines (*Culaea inconstans*)
- Épinochette (*Pungitius*)
- Chabot tacheté (*Cottus bairdii*)
- Chabot Visqueux (*Cottus cognatus*)
- Etheostoma exilé (*Etheostoma exile*)
- Raseux-de-terre noir (*Etheostoma nigrum*)
- Logperche (*Percina caprodes*)

Toutes les espèces mentionnées ci-dessus, et potentiellement présentes dans la zone du Projet, sont communes en Ontario et répandues dans l'ensemble de la Province.

En plus des espèces de poisson listées ci-dessus, le Projet se situe dans l'aire de répartition des populations d'esturgeon jaune (*Acipenser fulvescens*) du sud de la Baie d'Hudson et de la Baie James. Cette espèce se trouve d'ailleurs dans la Rivière Albany et ses tributaires (Comité sur la Situation des Espèces en Péril au Canada, 2017). Les populations du sud de la Baie d'Hudson et de la Baie James sont désignées comme Préoccupantes selon les critères de l'Annexe 1 de la *Loi sur les Espèces en Péril (Fédérale) et de la Loi sur les Espèces En Voie de Disparition (Provinciale), 2007*.

## **15. Une description du contexte sanitaire, social et économique dans la région du projet, à partir des informations disponibles au public ou résultant des engagements pris.**

### **Social**

Les agglomérations les plus rapprochées du projet sont les Communautés Autochtones de Marten Falls et d'Aroland. La communauté de Marten Falls est localisée dans la région touchée par le Projet et habitée par ses membres. Elle possède une population de 807 membres de bande inscrits, dont un peu moins de la moitié (351) réside dans la communauté (Affaires Autochtones et du Nord Canada). Le reste de la population inscrite (469) vit dans des centres urbains tels que Greenstone et Thunder Bay. La population est en croissance constante, et cela devrait se poursuivre à l'avenir (CAMF 2014). Les langues parlées au sein de la communauté sont l'Anglais et l'Ojibway. Le centre de service désigné pour la communauté est Greenstone (CAMF 2014).

La Communauté de Marten Falls est membre de Matawa First Nations Management Inc., un conseil tribal régional regroupant les neuf communautés Ojibway et Cries présentes dans le Territoire Nishnawbe Aski du Nord de l'Ontario. Le Territoire Nishnawbe Aski est une Organisation Politique Territoriale, fournissant un support aux niveaux politique, économique et social, pour toutes les communautés autochtones situées dans la zone géographique couverte par le Traité #9 (CAMF n.d.).

Le conseil tribal Matawa est composé des communautés d'Aroland, Constance Lake, Eabametoong, Ginoogaming, Long Lake 58, Marten Falls, Neskantaga, Nibinamik et Webequie. Il fournit, au besoin, des services consultatifs ainsi que d'autres services relatifs à différents programmes, aux membres de ses communautés. La Communauté de Marten Falls est dirigée par un Chef entouré de (jusqu'à) sept conseillers, avec des élections ayant lieu tous les deux ans (CAMF, 2014). La Loi sur les Indiens permet à la Communauté de Marten Falls de régir certains services prodigués à sa population, notamment dans les domaines de la santé, de la circulation, et d'autres encore. Les terres de la réserve sont de juridiction fédérale, mais une juridiction provinciale peut toutefois s'appliquer s'il n'existe aucune autre réglementation (CAMF, 2014).

La Communauté de Marten Falls compte approximativement 65 maisons (Statistique Canada, 2017). La plupart des habitations de la communauté appartiennent au conseil de bande, et environ les deux-tiers d'entre elles sont dans un état approprié (Statistique Canada, 2017a). On trouve deux catégories d'habitations au sein de la communauté. La première, plus ancienne, est composée des habitations situées sur la rive ouest de la Rivière Albany. La seconde catégorie comprend des habitations plus récentes, bâties parallèlement aux habitations de la première catégorie (CAMF, 2014).

La Communauté de Marten Falls est dotée d'un aéroport. Celui-ci est situé à 5 km de la communauté et est géré par le Ministère des Transports de l'Ontario. L'avion permet d'accéder à la communauté durant toute l'année. Un service de transport aérien, assuré par la compagnie Zam Air Service de Nakina, Ontario, offre des liaisons trois fois par semaine. Des vols sont également offerts trois fois par semaine à partir de Thunder Bay par la compagnie

North Star Air. Les deux compagnies aériennes proposent des services de transport de marchandises et de passagers. La communauté est également accessible de façon saisonnière via une route d'hiver (CAMF, 2014). L'électricité est fournie à la communauté de Marten Falls par les Services aux Régions Éloignées d'Ontario Hydro (CAMF, 2014). Le chauffage des maisons est principalement assuré par des poêles à bois, tandis que celui des bâtiments commerciaux se fait par des équipements de chauffage au mazout. Bien qu'elle soit dotée d'une usine de traitement des eaux et d'infrastructures d'aqueduc et d'égouts, la communauté est soumise à un avis d'ébullition d'eau, puisque l'usine de traitement de l'eau potable est en phase de maintenance. Un site d'enfouissement acceptant les déchets solides est situé à 3,5 km de la communauté (CAMF, 2014). Le service téléphonique est assuré par Bell Canada, tandis que la compagnie KNET fournit les services Internet, avec une vitesse limitée. La télévision est accessible par satellite. Deux journaux diffusent des nouvelles à la communauté, Wawatay, publié aux deux semaines, et le quotidien Chronicle Journal (CAMF, 2014).

## Économie

Le développement économique de la région touchée par le Projet est principalement dirigé par la Communauté de Marten Falls, en partenariat avec les communautés autochtones voisines et les industries.

Les Services Consultatifs de Développement Économique de Matawa aident les communautés autochtones membres, lorsqu'elles en font la demande, à promouvoir un développement économique durable en fournissant des produits d'information de qualité, des initiatives de renforcement des capacités, et des projets de travail en collaboration (Gestion des Premières Nations Matawa 2019). Les communautés autochtones les plus proches du Projet sont Marten Falls et Aroland. Ces communautés sont celles qui bénéficieront le plus économiquement des apports de ce Projet. La Municipalité de Greenstone est également susceptible d'avoir un intérêt économique dans le Projet, en tant que centre de services désigné pour ces communautés et du fait d'une partie de sa population, membre de la communauté Marten Falls.

Les principales activités économiques dans la région sont l'exploitation minière, l'exploitation forestière, ainsi que l'industrie touristique liée à l'exploitation des ressources. L'exploration et le développement miniers se sont développés au cours des dernières années. La Corporation de Développement Agoke, qui regroupe les communautés de Marten Falls, d'Eabametoong et d'Aroland, a été formée dans le but de gérer l'unité de gestion forestière d'Ogoki. Elle travaille de concert avec Nakina Lumber Incorporated, dans le cadre du Partenariat Agoke Lumber Limited. Ce partenariat, ainsi que d'autres communautés Matawa, opère dans le domaine de la foresterie, dont les retombées économiques sont limitées dans la région, en raison du ralentissement que connaît l'industrie (CAMF 2014). Le manque d'infrastructures de transport dans la région, ainsi que les coûts importants associés à celui-ci nuisent largement au développement de vastes projets miniers ou forestiers. Le manque d'approvisionnement en électricité, ainsi que le réseau de transport peu développé entraînent des surcoûts importants, compromettant généralement la faisabilité de ces projets.

Les opportunités économiques sont donc limitées au sein de la communauté de Marten Falls. Ainsi, le taux de chômage y atteignait 18,8 % en 2016, alors que le taux d'activité n'était que de 50 % (Statistique Canada, 2017a). Le revenu médian est également faible, à \$14,944, bien inférieur à la moyenne provinciale (Statistique Canada, 2017a). On compte quelques compagnies privées au sein de la communauté, notamment un dépanneur, une épicerie, une station d'essence, ainsi qu'une auberge. Quelques compagnies touristiques basées sur l'exploitation des ressources sont également gérées par les membres de la communauté. Le coût de la vie au sein de la communauté est très élevé, du fait du manque d'accessibilité, du coût élevé de l'électricité et des biens de consommation (en raison de leur coût de transport), et du coût de l'essence.

Actuellement, il existe de petites compagnies qui opèrent au sein de la Première Nation Aroland, notamment un poste d'essence, un dépanneur, une compagnie de taxi et des pourvoyeurs touristiques (Gestion des Premières Nations Matawa n.d.). La situation sur le marché du travail de la Première Nation Aroland est similaire à celle de Marten Falls, avec un faible taux d'activité et un taux de chômage élevé (Statistique Canada, 2017b). Les principaux secteurs

d'emploi de la Première Nation Aroland sont les industries primaires, la vente au détail, l'administration, l'éducation, les soins de santé, les loisirs, l'hébergement et les services de restauration (Statistique Canada 2017b).

Greenstone possède elle une économie plus diversifiée que Marten Falls, avec une plus grande variété de personnes employées dans différents secteurs (Municipalité de Greenstone 2015). Greenstone a un taux de chômage de 10,6% et un taux d'activité de 57,4%, tous deux supérieurs à la moyenne provinciale (Statistique Canada 2017c). La foresterie, le tourisme et l'exploitation minière sont des composantes clés de l'économie de Greenstone, avec Long Lake Logging et Premier Gold comme principaux employeurs du secteur privé (Municipalité de Greenstone 2015).

### **Services de santé**

Santé Canada finance la Clinique Muskeg Thunder, ouverte 5 jours par semaine, pour répondre aux besoins de santé de la Communauté Marten Falls. Le personnel de la clinique prodigue des soins infirmiers, mène des campagnes de promotion de la santé et développe des programmes de santé communautaire. Les patients nécessitant des soins d'urgence sont évacués par avion médicalisé vers la ville de Greenstone. Des soins médicaux spécialisés sont dispensés à Thunder Bay, au Centre Régional de Santé de Thunder Bay. Les programmes de santé communautaires sont axés sur la santé mentale, la toxicomanie, la santé prénatale et la santé maternelle. Matawa, Nishnawbe Aski Nation et le Gouvernement de l'Ontario offrent des programmes de soutien aux familles, de prévention et d'intervention au sein de la communauté. Les programmes d'aide à l'enfance et de services aux familles sont offerts à Sioux Lookout, tandis qu'une personne est employée localement dans la communauté.

Les habitudes alimentaires dans la région reposent essentiellement sur une récolte de subsistance traditionnelle malgré l'accès à une alimentation moderne (Gamble 2017). Les coûts élevés de la vie et du transport peuvent expliquer cela, car les biens sont beaucoup plus dispendieux.

La surveillance policière au sein de la Communauté de Marten Falls est assurée par le Service de Police de Nishnawbe-Aski. Les services d'urgence sont gérés de concert avec la Police Provinciale de l'Ontario. Les services des tribunaux provinciaux opèrent régulièrement au sein de la communauté. La représentation juridique est assurée par les services juridiques de Nishnawbe Aski Nation. Le Ministère des Richesses Naturelles et des Forêts assure des services de protection contre les incendies de forêt dans un rayon de 16 km autour de la Communauté de Marten Falls. La communauté ne dispose pas de camion d'incendie.

### **Paysage**

Le paysage est une composante importante de l'environnement visuel de la région touchée par le Projet. Il est intimement lié à l'industrie touristique, mais aussi aux résidents et aux communautés locales. Le paysage de la région a été essentiellement façonné par les événements naturels, tels que les feux de forêt. En revanche, il n'a subi que très peu de perturbations liées à l'activité humaine, en dehors de l'établissement des communautés et la construction des routes d'hiver (**Figures 1-1 et 1-2**).

---

## Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux

---

### 16. La description de tout soutien financier que les autorités fédérales apportent ou pourraient apporter au projet.

En 2016, ENDM a confirmé son soutien financier à la planification et aux autorisations réglementaires du projet (CAMF 2017). Il n'existe actuellement aucun soutien financier fédéral confirmé pour la construction du projet, uniquement un financement provincial.

### 17. Une description de tout terrain fédéral pouvant être utilisé aux fins de la réalisation du projet.

Comme indiqué à la **Section 13f**, les solutions alternatives proposées à la route d'accès communautaire (solutions 1 et 4) se terminent sur les terres de la réserve du CAMF. Un maximum de 5 % de la route d'accès communautaire doit être situé sur les terres de la réserve CAMF, avec environ 47 hectares de terres de réserve potentiellement entrecoupés pour les itinéraires alternatifs 1 et 4 (**Figure 1-1**). Aucun autre terrain fédéral n'est suggéré à une utilisation pour la réalisation du projet.

### 18. Une liste des permis, licences et autres autorisations pouvant être exigés par les juridictions disposant de pouvoirs, de tâches ou de fonctions pour l'évaluation des effets environnementaux du projet.

#### **Exigences légales**

##### *Fédéral*

Le projet est répertorié comme projet désigné dans le *Règlement sur les activités concrètes, DORS/2019-285, Loi de 2019 sur l'évaluation des impacts* (IAAC 2019), conformément à :

- **art. 51** *La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture d'une nouvelle voie publique utilisable en toute saison qui nécessite une nouvelle emprise d'une longueur de 75 km.*

Ce projet est en train de terminer un processus provincial d'évaluation environnementale et d'examen réglementaire, comme expliqué plus en détail ci-dessous. Au moment de la soumission de cette description de projet détaillée à l'IAAC, seul le processus d'examen réglementaire provincial a officiellement été lancé. Par conséquent, dans la présente description détaillée du projet, la référence à l'achèvement des activités pour une évaluation environnementale est principalement axée sur les activités requises pour le processus d'examen provincial du projet, mais celle-ci serait également pertinente pour les intérêts fédéraux si une analyse d'impact était requise par l'IAAC (p. ex. évaluation des effets potentiels du projet, retour d'information de la consultation et de l'engagement). Les efforts liés au processus d'examen réglementaire sont spécifiquement indiqués tout au long de la description détaillée du projet.

## Provincial

Le projet est sujet à examen en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario*. Le 25 avril 2018, le CAMF a signé un accord avec le MECP, confirmant ainsi un accord pour mener à bien une évaluation environnementale provinciale individuelle. La première étape du processus d'examen de la réglementation provinciale consiste à préparer un acte de mission (mandat). Le mandat définit le cadre que le CAMF doit suivre lors de la préparation de l'évaluation environnementale individuelle. L'acte de mission provisoire devrait être mis à la disposition du public, des organismes et des communautés autochtones à l'automne 2019.

L'évaluation environnementale provinciale en cours de préparation comprendra une évaluation des deux solutions alternatives pour la route d'accès ainsi qu'une évaluation complète et cumulative de l'impact de la route privilégiée et de la conception du projet qui tient compte de l'environnement naturel, ainsi que de considérations culturelles, socioéconomiques et techniques. L'évaluation environnementale provinciale sera étayée par des études sur le terrain et par les rétroactions des communautés autochtones, du public, des groupes d'intérêt et des organismes gouvernementaux. La **Partie F** décrit les travaux d'évaluation des effets qui seront entrepris dans le cadre du processus d'évaluation environnementale provincial pour traiter les effets potentiels du projet.

Si une évaluation d'impact fédérale est requise pour le projet en vertu de l'Entente de coopération Canada-Ontario en matière d'évaluation environnementale, les projets qui doivent être examinés en vertu des lois fédérales et provinciales sur l'évaluation environnementale peuvent être soumis à une seule évaluation coopérative, répondant aux exigences légales des gouvernements fédéraux et provinciaux. Les sections 6(1)(e) et 114(1)(f) de la *Loi sur l'évaluation d'impact de 2019* comprennent des dispositions relatives à la coopération et à la coordination des actions entre les gouvernements fédéral et provinciaux, dans le but de réaliser une évaluation de projet coordonnée. Le ministre de l'Environnement et du Changement climatique peut également établir des conditions supplémentaires préalables à l'approbation du processus coordonné d'examen réglementaire (gouvernement du Canada, 2018a).

## Exigences légales supplémentaires

Le **tableau 18-1** ci-dessous présente une liste préliminaire des lois fédérales et provinciales, ainsi que des permis et / ou des autorisations juridictionnelles applicables ou potentiellement applicables au projet.

Tableau 18-1: Législation fédérale, provinciale et juridictionnelle applicable

Autorité approbatrice	Permis / Approbation/ Autorisation	Pertinence au projet
<b>Fédéral</b>		
Agence d'évaluation d'impact du Canada	Détermination	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ L'Agence d'évaluation d'impact doit déterminer si le projet proposé nécessitera une analyse d'impact fédérale en vertu de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact de 2019</i>, la route d'accès communautaire étant un projet désigné au sens de la loi.</li> </ul>
Transports Canada	Autorisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le transport de marchandises dangereuses (au sens de la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i>). Réglementation chargée de promouvoir la sécurité publique lorsque des marchandises dangereuses sont manipulées, proposées au transport ou transportées par route, rail, avion ou bateau. Ceci n'est pas prévu pour le projet actuellement compte tenu de la nature de la conception et de la construction de la route d'accès communautaire.</li> </ul>
	Approbation	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La <i>Loi sur les eaux navigables canadiennes</i> protège le droit du public à la navigation. Les propriétaires d'ouvrages qui proposent de construire, d'installer, de modifier, de reconstruire, de retirer ou de désaffecter des ouvrages situés dans, sur, sous ou au travers de toute eau navigable peuvent être tenus de faire une demande auprès de Transports Canada pour des voies navigables classées ou de passer par le processus de résolution publique des eaux non programmées. Le Programme de protection de la navigation est responsable de l'administration et de l'application de la <i>Loi sur les eaux navigables canadiennes</i>. Les travaux, y compris les « travaux majeurs » (p. ex. les ponts) susceptibles de gêner la navigation dans un plan d'eau énuméré à l'Annexe 1 de la loi ou dans tout autre cours d'eau navigable doivent soumettre une demande d'agrément au Programme de protection de la navigation. Aucune étendue d'eau dans la zone d'étude ne figure à l'Annexe 1 de la <i>Loi sur les eaux navigables canadiennes</i>.</li> </ul>
Environnement et Changement climatique Canada	Permis	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Permis en vertu de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> si les activités du projet proposé se dérouleront sur des terres fédérales (y compris les réserves des Premières nations) et détruiront ou élimineront une espèce en voie de disparition inscrite en vertu de la loi ou de son habitat.</li> </ul>
Environnement et Changement climatique Canada – Service canadien de la faune	N/A	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i> du Canada (LCOM) vise à protéger les oiseaux migrateurs, leurs œufs et leurs nids. La LCOM interdit la possession, destruction et la nuisance aux oiseaux migrateurs et/ ou leurs nids et interdit le déversement de substances nuisibles dans des eaux ou des aires fréquentées par les oiseaux migrateurs. La LCOM ne prévoit aucune avenue pour un permis ou une autorisation pour contrevenir à la loi (c.-à-d. nuire ou détruire un individu ou un nid) pour des raisons autres que la santé et la sécurité des personnes. Toutefois, des guides et directives techniques sont disponibles et ceux-ci doivent être implantés pour éviter de nuire ou de détruire des individus ou des nids protégés en vertu de la LCOM.</li> </ul>

Tableau 18-1: Législation fédérale, provinciale et juridictionnelle applicable

Autorité approbatrice	Permis / Approbation/ Autorisation	Pertinence au projet
Pêches et Océans Canada	Autorisation	■ Autorisation en vertu de l'article 35 de la <i>Loi sur les pêches</i> pour tout ouvrage, entreprise ou activité entraînant la « mort des poissons » autrement que par la pêche et causant « la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson ».
	Permis ou lettre d'avis	■ Permis ou lettre d'avis si une activité aura une incidence sur une espèce aquatique inscrite à l'Annexe 1 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> .
	Contrats de location ou de croisement	■ Contrats de location ou de croisement pour les routes, voies ferrées ou canaux en vertu de la <i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i> .
Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada	Permis d'utilisation des terres	■ Permis d'utilisation des terres ou un équivalent en vertu du paragraphe 28(2) de la <i>Loi sur les Indiens</i> pour utiliser des terres fédérales (c.-à-d. pour permettre le franchissement de réserves des Premières Nations).
Ressources naturelles Canada	Permis	■ Permis en vertu de la <i>Loi sur les explosifs</i> pour l'utilisation, l'entreposage ou le transport d'explosifs.
<b>Provincial</b>		
Ministère des Richesses naturelles et des Forêts	Permis de travail	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Permis de travail en vertu de la <i>Loi sur les terres publiques de 1990</i> autorisant les travaux sur des terres publiques et / ou des terres littorales. Des exemples de travaux comprennent des études géotechniques, la construction de routes, de sentiers et des ponceaux / ponts.</li> <li>■ Permis de travail consolidé en vertu de la <i>Loi de 1990 sur l'aménagement des lacs et des rivières</i>, pour les travaux prévus sur les rives et dans les plans d'eau, y compris les travaux et l'autorisation de brûlage.</li> </ul>
	Permis d'utilisation des terres	■ Permis d'utilisation des terres en vertu de la <i>Loi sur les terres publiques de 1990</i> , visant les droits sur les terres de la Couronne pour la construction de la route d'accès communautaire, ainsi que pour l'accès à la construction, les aires de dépôts et de dépotoirs temporaires.
	Permis forestier (Permis de coupe)	■ Permis forestier (permis de coupe) en vertu de la <i>Loi de 1994 sur la durabilité des forêts de la Couronne</i> pour récolter et / ou couper du bois sur les terres de la Couronne.
	Permis de brûlage (requis uniquement si une zone de restriction des incendies est en place)	■ Permis de brûlage en vertu de la <i>Loi de 1990 sur la prévention des incendies de forêt</i> , pour permettre le brûlage de matériaux provenant du déboisement, le cas échéant.
	Permis d'agrégat	■ Permis d'agrégat, en vertu de la <i>Loi de 1990 sur les ressources en agrégats</i> , pour extraire des agrégats sur toutes les terres de la Couronne ainsi que sur les terres privées dans les zones désignées (identifiées) dans le règlement.
	Approbations du Plan d'aménagement du territoire communautaire ( <i>CBLUP</i> en anglais)	■ Un acte de mission (mandat) du CAMF pour préparer un Plan d'aménagement du territoire communautaire – <i>CBLUP</i> en anglais) a été approuvé. Le <i>CBLUP</i> est en cours de développement.

Tableau 18-1: Législation fédérale, provinciale et juridictionnelle applicable

Autorité approbatrice	Permis / Approbation/ Autorisation	Pertinence au projet
	Lettre d'avis ou permis	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre d'avis ou permis en vertu de la <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i> (L.O. 2007, chap. 6) (LEVD), si le projet concerne une espèce inscrite sur la liste des espèces en voie de disparition (Ontario) en tant qu'espèce disparue au Canada, en voie de disparition ou menacée.</li> </ul>
	Permis de pêche à des fins scientifiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Licence de collecte de poisson à des fins scientifiques en vertu de la <i>Loi de 1997 sur la conservation du poisson et de la faune</i>, pour faciliter la capture et le transfert du poisson pendant les travaux dans les eaux, tels que la construction de batardeaux ou l'assèchement.</li> </ul>
	Permis de collecte à des fins de recherche sur la faune	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Permis de collecte à des fins de recherche sur la faune en vertu de la <i>Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune</i>, pour faciliter la capture et le transfert de la faune d'un site à un autre</li> </ul>
	Approbation en vertu de la <i>Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ L'approbation en vertu de la <i>Loi de 1997 sur la protection du poisson et de la faune</i> sera probablement nécessaire car on prévoit que les activités du projet telles que le défrichage, l'arrachage, le dynamitage, l'assèchement et la construction de barrages entraîneront la destruction des barrages de castor, des tanières d'animaux à fourrure, des tanières d'ours noirs et / ou des nids et des œufs d'oiseaux.</li> </ul>
	Permis / approbation en vertu de la <i>Loi de 2010 sur le Grand Nord</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Une partie importante du projet proposé est située dans l'extrême nord de l'Ontario. Des permis / approbations en vertu de la <i>Loi de 2010 sur le Grand Nord</i> peuvent s'avérer nécessaires, selon le type de développement et le stade d'achèvement du CBLUP.</li> </ul>
	Approbation en vertu de la <i>Loi de 1990 sur l'amélioration des lacs et des rivières</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Approbation pour les ouvrages de franchissement de cours d'eau, les ponts, les ponceaux et les chaussées.</li> </ul>
	Approbation et modification en vertu de la <i>Provincial Parks and Conservation Reserves Act</i> de 2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Autorisation de traverser des parcs provinciaux conformément à la <i>Provincial Parks and Conservation Reserves Act</i> de 2006.</li> <li>■ Modification de l'orientation de gestion des parcs provinciaux et des réserves naturelles en vertu de la <i>Provincial Parks and Conservation Reserves Act</i> de 2006</li> <li>■ Autorisation d'effectuer des recherches dans les aires protégées de l'Ontario pour les travaux requis dans un parc provincial par le surintendant du parc.</li> </ul>
Ministère de l'environnement, de la conservation et des parcs	Approbation	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Approbation du présent acte de mission (mandat) et des personnes subséquentes en vertu de la <i>Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario</i>.</li> </ul>
	Approbations de conformité environnementale pour les eaux usées, les déchets, l'air et le bruit (si des camps temporaires sont requis).	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Approbations de conformité environnementale en vertu de la <i>Loi de 1990 sur la protection de l'environnement</i> pour les activités suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Transporter des déchets par des transporteurs du site de travail du projet;</li> <li>– Permettre les émissions (p. ex. atmosphériques ou sonores) des équipements sur le site;</li> <li>– Faciliter la gestion des eaux pluviales; et</li> <li>– Faciliter les installations temporaires d'épuration des eaux usées et de traitement des eaux usées sur le site.</li> </ul> </li> </ul>

Tableau 18-1: Législation fédérale, provinciale et juridictionnelle applicable

Autorité approbatrice	Permis / Approbation/ Autorisation	Pertinence au projet
	Registre environnemental des activités et des secteurs ou permis de prélèvement d'eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Permis de prélèvement d'eau en vertu de la <i>Loi de 1990 sur les ressources en eau de l'Ontario</i>, si la construction du projet proposé nécessite de prélever plus de 400 000 litres d'eau par jour d'un lac, d'un cours d'eau, d'une rivière ou d'une source d'eau souterraine (p. ex. assèchement); ou</li> <li>■ Enregistrement de l'activité de prise d'eau dans le Registre environnemental des activités et des secteurs, si la quantité d'eau prélevée est inférieure à 400 000 litres et supérieure à 50 000 litres par jour à partir des sources identifiées ci-dessus.</li> </ul>
	Approbation	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Approbation en vertu de la <i>Loi de 1990 sur la protection et la promotion de la santé</i>, visant à faciliter la fourniture d'eau potable et les systèmes de traitement et d'évacuation des eaux usées sur le site des camps de construction temporaires.</li> </ul>
	Enregistrement des générateurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Enregistrement des générateurs en vertu du <i>règlement de l'Ontario 347 de la Loi sur la protection de l'environnement de 1990</i>, au cas où des déchets liquides dangereux industriels seraient générés pendant la construction du projet proposé.</li> </ul>
	Permis, lettre d'avis ou enregistrement du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ La <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i> interdit de tuer, faire du mal, harceler, capturer ou prendre un membre vivant d'une espèce disparue au pays, en voie de disparition ou menacée en Ontario. Cette loi exige également que l'habitat soit protégé. Un examen réglementaire ou l'enregistrement du projet peut être nécessaire si des espèces portant les désignations susmentionnées se trouvent à l'endroit désigné.</li> </ul>
Ministère des Transports	Permis divers	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les permis suivants peuvent être requis conformément à la <i>Loi de 1990 sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun</i> : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Un permis d'entrée pour les entrées proposées vers les routes provinciales;</li> <li>– Un permis d'empiètement pour tout travail effectué dans, sous ou au-dessus d'un droit de passage de route provinciale;</li> <li>– Permis de signalisation pour toute signalisation installée à moins de 400 m de la limite d'une route provinciale; et</li> <li>– Un permis d'utilisation des terres et de construction pour les travaux de construction : <ul style="list-style-type: none"> <li>• à moins de 45 m de la limite d'un droit de passage d'une route provinciale;</li> <li>• à moins de 180 m de l'intersection d'une route secondaire et d'une autoroute « <i>King's highway</i>»; ou</li> <li>• à moins de 395 m d'une route à accès limité.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
Ministère du Développement du Nord et des Mines	Approbation	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Possibilité que le projet proposé obtienne l'approbation du ministre, en vertu de la <i>Loi de 1990 sur les mines</i>, pour se retirer de la prospection, de l'enregistrement des claims miniers, de la vente et de la location de terres, de droits miniers ou de droits de surface qui sont la propriété de la Couronne.</li> </ul>

Tableau 18-1: Législation fédérale, provinciale et juridictionnelle applicable

Autorité approbatrice	Permis / Approbation/ Autorisation	Pertinence au projet
Ministère du Tourisme de la Culture et du Sport	Autorisations en matière de patrimoine archéologique et culturel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Une ou plusieurs évaluations archéologiques doivent être complétées dans le cadre du processus de révision réglementaire prévu par la <i>Loi de 1990 sur le patrimoine de l'Ontario</i> et présentées au Registre public des rapports d'archéologie de l'Ontario. Le contrôle du paysage du patrimoine bâti et du patrimoine culturel, ainsi que les évaluations d'impact sur le patrimoine, le cas échéant, ont été soumis au ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport pour examen en vertu de la <i>Loi sur les évaluations environnementales</i>.</li> </ul>
Ministère des Affaires municipales et du Logement	Lettres de conformité ou permis de conformité de zonage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Possibilité que le projet proposé soit situé sur un territoire non organisé. Lettres de conformité ou permis de conformité de zonage requis pour les zones situées sur des territoires non organisés.</li> </ul>
Ministère du Travail	Avis de projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Dépôt d'un avis de projet avant la construction en vertu de la Loi de 1990 sur la santé et la sécurité au travail.</li> </ul>
Autre		
Hydro One Networks Inc.	Permis pour traverser les lignes de transmission d'Hydro One	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Permis pour traverser les lignes de transmission existantes, si nécessaire.</li> </ul>
Municipalités locales	Permis divers	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Permis de construire selon la <i>Loi de 1992 sur le code du bâtiment</i>.</li> <li>■ Permis de blesser ou d'enlever des arbres (terrains boisés), selon le cas, en fonction des lois municipales.</li> <li>■ Exemptions prévues par la loi en matière de bruit, selon le cas, en fonction des travaux proposés et des arrêtés municipaux.</li> <li>■ Conformité à la politique d'utilisation des terres et au zonage locaux (p. ex. modifications au plan officiel et approbation du contrôle du plan d'implantation conformément à la <i>Loi de 1990 sur l'aménagement du territoire</i>).</li> <li>■ Permis de brûlage et d'incendies à l'air libre, le cas échéant.</li> </ul>
Chemins de fer Canadian National (CN)	Lettre d'autorisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lettre d'autorisation pour le franchissement de la voie ferrée du CN, si nécessaire.</li> </ul>
Claims miniers et détenteurs d'intérêts de la Couronne	Consentement	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Consentement des détenteurs de claims existants en vertu de la <i>Loi de 1990 sur les mines</i>.</li> </ul>
Bureau de santé du district de Thunder Bay	Avis d'ouverture de camp en vertu de la <i>Loi de 1990 sur la protection et la promotion de la santé</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Avis d'ouverture de camp en vertu de la <i>Loi de 1990 sur la protection et la promotion de la santé</i></li> </ul>
	Permis pour réservoir de rétention des eaux usées en vertu de la <i>Loi de 1992 sur le code du bâtiment</i> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Permis pour le réservoir de rétention des eaux usées dans les camps de construction en vertu de la <i>Loi de 1992 sur le code du bâtiment</i>.</li> </ul>
Autres compagnies de services publics	Permis de traverser d'autres services publics	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Permis de traverser d'autres services publics (p. ex. pipelines existants, fibres optiques).</li> </ul>

---

## Partie F: Effets potentiels du projet

---

### 19. La description de tout changement qui, du fait de la réalisation du projet, peut être provoqué sur les composants environnementaux suivants, relevant de la compétence législative du Parlement

Les sections suivantes résument les effets potentiels du projet sur des composants environnementaux relevant de la compétence fédérale. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours. Elle consistera notamment à proposer les mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou minimiser les effets néfastes tels que les effets sur les poissons et leur habitat, les espèces en voie de disparition, les oiseaux migrateurs et les effets potentiels sur les terres fédérales et les peuples autochtones. L'évaluation des effets du projet sera effectuée en tenant compte des informations existantes recueillies dans le cadre d'études théoriques en cours, d'études sur le terrain et d'informations rassemblées dans le cadre du partage du savoir autochtone. Un tracé de la route d'accès communautaire qui minimiserait les effets négatifs potentiels sur les composants environnementaux relevant de l'autorité législative fédérale est l'un des facteurs qui seront pris en compte dans la détermination du tracé final proposé pour la route d'accès communautaire.

#### ***Poisson et habitat du poisson au sens du paragraphe 2(1) de la Loi sur les pêches***

Les effets du projet sur la qualité et la quantité des eaux de surface peuvent avoir des effets conséquents sur le poisson et son habitat. Le dépôt de substances nocives, telles que des sédiments ou des résidus de dynamitage dans une masse d'eau, peut entraîner la perte ou la modification de l'habitat, l'altération des débits de base ou de la température de l'eau, la perturbation des processus de la vie des poissons ou la mortalité des poissons et des œufs. Aucune incidence n'est prévue sur les plantes marines, au sens de la *Loi sur les pêches*.

La construction de passerelles / structures temporaires (ponts temporaires, batardeaux, gués, traversées de glace et de neige) et permanentes (ponts, ponceaux, etc.), ainsi que le dynamitage requis, peuvent avoir des effets néfastes sur les poissons et leur habitat (p. ex. modifications de la qualité de l'eau, du débit, de la végétation aquatique et riveraine, du substrat de fond). Les effets potentiels associés à la mise en place de structures dans l'eau incluent la perturbation des processus vitaux tels que les problèmes de migration et de frai (passage du poisson), la mortalité des poissons due aux équipements et aux machines, les changements dans la qualité de l'eau (résultant par exemple de la libération accidentelle de contaminants, perte de végétation) et la dégradation, l'altération ou la perte (destruction) de l'habitat et de la fonction du poisson. Une altération ou une dégradation négative est généralement considérée comme un changement dans l'habitat du poisson qui réduit sa capacité à utiliser cet habitat pour un ou plusieurs de ses processus vitaux (Pêches et Océans Canada, 2012). Cet effet négatif pourrait donc découler de diverses activités et facteurs de stress, tels que des modifications de la composition et de l'abondance de la végétation aquatique, du substrat et de la couverture végétale. Le potentiel de ces effets est plus élevé pendant la phase de construction mais se maintient pendant l'opération du projet. L'érosion continue, le dépôt de sédiments et la libération de contaminants provenant de déversements, de collisions de véhicules et d'activités d'entretien hivernal peuvent altérer la qualité de l'eau ou modifier les caractéristiques physiques de l'habitat (telles que la perte de végétation aquatique ou la composition du substrat).

Pour atténuer les effets néfastes potentiels sur le poisson et son habitat, les franchissements de cours d'eau et les ponceaux seront conçus, installés et entretenus conformément aux lignes directrices, aux codes de pratique et aux normes fédérales et provinciales visant à éviter la mort du poisson et la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson conformément à la *Loi sur les pêches*.

La route d'accès communautaire fournira un accès au Grand Nord toute l'année, ce qui augmentera probablement l'accès aux plans d'eau pour un usage récréatif. Cela pourrait entraîner une augmentation de la pression sur les

populations de poissons en raison de la pêche à la ligne, un risque plus élevé d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes, de parasites et de maladies et la libération accidentelle de contaminants dans les plans d'eau.

### ***Espèces aquatiques telles que définies dans la Loi sur les espèces en péril***

Le projet fait partie de l'aire de répartition de la population d'esturgeons jaunes (*Acipenser fulvescens*) du sud de la baie d'Hudson, qui est présente dans la rivière Albany et ses affluents et qui est désignée « espèce préoccupante » en vertu de l'Annexe 1 de la loi fédérale sur les espèces en péril. (Comité sur la situation des espèces en voie de disparition au Canada 2017). Les effets négatifs potentiels du projet sur le poisson et son habitat, décrits ci-dessus, s'appliqueraient également à cette espèce aquatique en voie de disparition. Les mesures d'atténuation décrites ci-dessus pour le poisson et son habitat seront appliqués afin d'éviter ou de minimiser les effets négatifs potentiels sur l'esturgeon jaune.

### ***Oiseaux migrateurs au sens de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs.***

Les effets potentiels du projet sur les oiseaux migrateurs énumérés dans la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, liés à la construction, à l'exploitation et à la maintenance du projet comprennent la modification et / ou la perte d'habitat, le changement du risque de mortalité des oiseaux migrateurs, tels que le risque accru de collisions avec les véhicules et le changement de comportement des oiseaux migrateurs. Ces effets potentiels du projet sur les oiseaux migrateurs sont tels que décrits pour la faune et l'habitat à la **section 22**.

## **20. Une description de tout changement dans l'environnement qui, à la suite de la réalisation du projet, peut survenir sur les :**

### ***Terres fédérales***

Si une ou des parties des composantes ou des activités du projet sont nécessaires sur des terres fédérales (p. ex. terres de réserve des Premières nations), ces composantes ou activités peuvent faire l'objet d'un examen environnemental fédéral distinct en plus de cette description détaillée du projet, qui sera vérifié en collaboration avec la CAMF et Affaires indiennes et du Nord Canada (maintenant Services aux Autochtones Canada et Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada).

Pour les divers tracés de remplacement envisagés pour déterminer le tracé préféré, un maximum de 5 % du RAC devrait être situé sur les terres de réserve de la CAMF (**figure 1-1**). Les effets potentiels du projet sur l'environnement sont les mêmes que ceux décrits à la **section 19**.

## **21. En ce qui concerne les peuples autochtones du Canada, tout impact décrit, du fait de la réalisation du projet, pourrait se produire au Canada et provoquer un changement à l'environnement, notamment :**

- ***au patrimoine physique et culturel;***
- ***à l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles; et***
- ***à toute structure, site ou objet d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale,***
- ***fondé sur des informations accessibles au public ou découlant de tout engagement entrepris avec les peuples autochtones du Canada.***

Bien que les effets potentiels du projet sur les peuples autochtones liés au patrimoine physique et culturel, à l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles et à leur importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale dépendent du tracé final du projet, ils seront probablement principalement associés à un accès accru en toutes saisons aux terres et aux ressources utilisées par CAMF et par d'autres communautés autochtones potentiellement touchées

La route d'accès communautaire pourrait être utilisée par les peuples autochtones et non autochtones pour accéder à la chasse, à la pêche et à la cueillette dans des zones auparavant non accessibles sans l'arrivée du projet, ce qui pourrait affecter les ressources halieutiques, fauniques et autres ressources naturelles traditionnellement utilisées par les peuples autochtones. Ces changements peuvent affecter à la fois le patrimoine physique et culturel des peuples autochtones potentiellement affectés par un accès accru du public aux territoires traditionnels autochtones. Il pourrait également y avoir un potentiel d'augmentation du vandalisme sur les infrastructures, y compris les cabanes et les lignes de piégeage, en raison d'un accès accru. Les activités physiques principalement liées à la construction de la route (p. ex. le défrichage de la route d'accès communautaire et l'ouverture de nouvelles carrières et fosses d'emprunt) peuvent potentiellement perturber ou détruire des structures, des sites ou des éléments d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale pour les peuples autochtones.

Comme indiqué dans la **Partie B, section 3**, toute la longueur pour la route d'accès communautaire proposée devrait se trouver dans une zone couverte par le CBLUP en cours de finalisation. Certaines parties du CBLUP peuvent envisager des zones réservées à la protection et d'autres zones offrant des possibilités de développement économique. En outre, comme indiqué dans la **Partie D, section 13e**, le projet s'inscrit principalement dans le territoire traditionnel de CAMF, une partie des terres traditionnelles du CAMF étant partagée avec la Première nation Aroland dans la zone sud du projet proposé. CAMF et la Première nation Aroland établissent présentement un accord de partage du savoir autochtone et un protocole d'entente qui préciseront comment ils collaboreront à ce projet. Le CBLUP identifie les terres protégées et l'utilisation des terres traditionnelles sera prise en compte dans l'évaluation des effets du projet et dans l'évaluation de routes alternatives.

En plus des effets décrits ci-dessus et à la section 22 ci-dessous, les effets sur les communautés autochtones sont identifiés à la section 4, en raison de la participation. La CAMF s'est engagée à poursuivre son engagement afin de mieux comprendre les effets potentiels sur les communautés autochtones. La détermination du tracé final de la route d'accès communautaire et l'évaluation des effets potentiels du projet à la fois néfastes et bénéfiques des deux tracés alternatifs proposés sur les peuples autochtones seront entreprises sur la base des commentaires issus du processus de consultation et d'engagement en cours, y compris le savoir autochtone, les études précédentes, les informations en cours de collecte, les études théoriques en cours ainsi que les études sur le terrain dans les couloirs alternatifs proposés. L'objectif du CAMF est de proposer un équilibre entre optimiser les avantages pour la communauté, tout en minimisant les effets néfastes, grâce à un processus de sélection des itinéraires informée en matière de route d'accès communautaire, à l'application de mesures d'atténuation efficaces et aux programmes de surveillance et de suivi continus, le cas échéant.

## **22. La description de tout changement qui, du fait de la réalisation du projet, peut survenir au Canada en ce qui concerne les conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones du Canada, en fonction des informations disponibles au public ou découlant de tout engagement avec les peuples autochtones du Canada.**

Le **tableau 22-1** fournit une liste préliminaire des changements (effets potentiels) relatifs au projet, susceptibles de se produire et, par conséquent, pouvant également affecter les conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones.

**Tableau 22-1: Identification préliminaire des effets potentiels du projet sur les conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones du Canada**

Sujet	Discipline	Effets potentiels
<b>Savoir autochtone</b>	Droits des peuples autochtones et droits issus de traités	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Changements apportés aux terres de la réserve</li> <li>▪ Compatibilité avec l'aménagement du territoire</li> </ul>
	Utilisation des terres et des ressources traditionnelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Changement dans la capacité à accéder aux terres et aux ressources utilisées à des fins traditionnelles</li> <li>▪ Changements en matière de chasse, de pêche, de cueillette et de piégeage de subsistance</li> <li>▪ Changements apportés aux cabanes ou aux camps et autres sites d'utilisation des ressources</li> <li>▪ Modification des caractéristiques du paysage autochtone</li> <li>▪ Modification des conditions environnementales affectant les terres traditionnelles et l'utilisation des ressources</li> </ul>
	Sites et pratiques culturels	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Changements apportés aux sites culturels, y compris aux lieux de cérémonies, aux tombes, aux lieux sacrés, de rassemblement et de culte</li> <li>▪ Modification à l'accès aux sites culturels</li> </ul>
<b>Environnement social, économique et bâti</b>	<i>Social</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Évolution de la population et de la démographie</li> <li>▪ Changements dans la disponibilité et l'utilisation des services publics et de l'infrastructure</li> <li>▪ Changements en matière de logements</li> <li>▪ Évolution du bien-être de la communauté</li> <li>▪ Modification des activités et des sites culturels</li> </ul>
	<i>Économie</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Changements en matière d'emploi et de revenu</li> <li>▪ Évolution de l'économie régionale</li> <li>▪ Évolution des finances publiques</li> <li>▪ Changements en matière de possibilités industrielles</li> </ul>
	<i>Utilisation des terres et des ressources</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modification des parcs provinciaux et des aires protégées</li> <li>▪ Modification des utilisations industrielles existantes</li> </ul>
	<i>Loisirs et tourisme</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Changements apportés aux terres récréatives et commerciales utilisées pour le piégeage, la chasse, la pêche et d'autres activités</li> </ul>
<b>Santé</b>	<i>Santé des personnes</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Changements en matière de la qualité de l'air, des niveaux de bruit et de la qualité de l'eau</li> <li>▪ Changements en matière de santé et de sécurité publiques</li> <li>▪ Modifications du régime alimentaire</li> <li>▪ Modifications à l'accès aux installations et aux soins de santé et d'urgence</li> </ul>
	<i>Esthétique visuelle</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modifications apportées au paysage et aux caractères visuels existants de la région (valeurs panoramiques et points de vue)</li> </ul>
<b>Environnement culturel</b>	<i>Ressources du patrimoine culturel</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dommages causés aux sites archéologiques ou à d'autres sites du patrimoine, ou perte de ces sites</li> </ul>

Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets, comprenant une évaluation des effets cumulatifs, est en cours. Elle comprendra la proposition de mesures d'atténuation nécessaires afin d'éviter ou minimiser les effets néfastes. L'évaluation des effets prendra en compte, sans toutefois s'y limiter, les risques de modification des conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones résultant des :

- Changements aux conditions économiques résultant de l'accroissement de la population
- Changements dans le cadre des activités et possibilités économiques
  - Un accès supplémentaire peut offrir de nouvelles possibilités aux entreprises, faire baisser le prix des biens et faciliter les nouveaux développements ayant une incidence sur l'économie locale.

- Un nouvel accès pourrait permettre aux possibilités de l'industrie de devenir plus réalisables et de permettre un développement (p. ex. de nouvelles activités minières et forestières).
- Modifications du coût de la vie et de l'environnement social et culturel;
- Les changements dans la population peuvent avoir une incidence sur la disponibilité des logements pour les membres des communautés autochtones.
  - Si la population croît ou si les données démographiques varient, les services de sécurité publique peuvent également être soumis à une contrainte pouvant affecter le bien-être de la communauté.
- Changements en matière d'approvisionnement en poisson et en animaux sauvages résultant de la perte et / ou de la dégradation de l'habitat dues à la construction et à l'exploitation de routes, et de la réduction potentielle de l'abondance de poissons et de la faune suite à l'intensification des activités de chasse et de pêche résultant de nouvelles possibilités d'accès, en particulier si la route d'accès communautaire est ouverte au public.
- Changements dans la sécurité des populations autochtones en raison d'un accès accru à la zone du projet et du risque d'accidents sur la route d'accès communautaire.
- Effets liés à la migration d'entrée et de sortie; et,
  - Effets du projet sur les groupes de population vulnérables (ACS+) tels que les femmes, les personnes handicapées, les aînés et les jeunes en raison de la violence sexiste et de la traite des êtres humains, résultant de l'afflux de travailleurs de sexe masculin dans la communauté. Ces changements pourraient être facilités par un accès supplémentaire à l'année vers et depuis les communautés du sud et par un accès accru du public aux territoires traditionnels autochtones.

L'évaluation des effets effectuée pour ce projet dans le cadre du processus de planification et de conception du projet inclura également les avantages potentiels liés au projet et susceptibles d'avoir des conséquences sur les conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones. Les avantages prévus peuvent inclure, sans toutefois s'y limiter :

- Réduction du coût de la vie dans la communauté
- Possibilités d'emploi comprenant le développement des compétences et la formation
- Meilleur accès aux biens et services, tels que l'éducation, la formation et les services de santé
- Augmentation du nombre de membres de la bande vivant dans la communauté toute l'année
- Accès à des services de santé améliorés

L'évaluation des effets serait appuyée par des activités de collecte de données avec des membres de la communauté de Marten Falls et d'autres communautés autochtones voisines. Dans le cas où le IAAC exigerait une évaluation d'impact fédérale pour le projet, ces informations, dans la mesure où elles sont disponibles, seront consignées dans l'évaluation d'impact fédérale et incluront une évaluation des effets potentiels sur les droits autochtones et les droits issus de traités.

En ce qui concerne le projet de route de desserte Webequie, mentionné à la **section 5** de la **Partie B** de la présente description détaillée du projet, bien que le projet de route de ravitaillement Webequie proposé se trouve bien en dehors de la zone d'étude du projet CAMF, la possibilité de l'inclure dans une évaluation des effets cumulatifs sur les peuples autochtones sera prise en compte.

Les effets environnementaux potentiels identifiés ci-dessous sont basés sur les caractéristiques environnementales susceptibles d'être affectées par le projet proposé et peuvent donc également affecter directement ou indirectement les conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones. Les effets

environnementaux potentiels identifiés ci-dessous sont actuellement pris en compte dans une évaluation environnementale dans le cadre de la phase de planification et de conception du projet, qui comprendra des mesures pour éviter ou minimiser les effets environnementaux potentiels.

### ***Effets potentiels du projet sur l'environnement atmosphérique.***

La construction, l'exploitation et la maintenance de la route d'accès communautaire pourraient potentiellement affecter la qualité de l'air local, principalement en raison de :

- la production de poussière provenant des véhicules et des équipements utilisés pour la construction et la maintenance du projet, ainsi que le déplacement des véhicules le long de la route d'accès communautaire en gravier pendant l'exploitation du projet; et
- la production d'émissions de gaz d'échappement composées principalement d'oxydes d'azote, de monoxyde de carbone, de dioxydes de soufre, de particules en suspension, de composés organiques volatils et d'émissions de gaz à effet de serre (section 23) provenant de véhicules et d'équipements utilisés pour la construction et la maintenance du projet, ainsi que de véhicules utilisant la route d'accès communautaire pendant l'exploitation du projet.

Les effets sur l'environnement atmosphérique résultant des activités de construction et de maintenance du projet seraient temporaires et très localisés dans la zone de travail au cours de la période spécifiée pour chaque section du développement de la route.

Après la construction, l'exploitation de la nouvelle route contribuerait à modifier la qualité de l'air local en raison de l'augmentation probable du volume de la circulation (c.-à-d. disponibilité en toute saison comparativement à l'utilisation actuelle de l'accès par la route d'hiver seulement) et à une réduction probable des émissions liées au trafic aérien résultant de l'accès routier toutes saisons.

Des études sur le terrain sont en cours pour déterminer la condition de base de la qualité de l'air pour les itinéraires alternatifs du projet, comme indiqué aux **figures 1-1** et **1-2**. Ces informations, en plus des informations tirées d'une évaluation des gaz à effet de serre du projet (**section 23**), seront utilisées pour estimer les modifications potentielles de l'environnement atmosphérique résultant du projet.

### ***Effets potentiels du projet sur l'environnement acoustique***

Les effets potentiels du projet sur l'environnement acoustique sont liés au bruit et aux vibrations pouvant être générés par les véhicules et les équipements de construction et d'entretien, ainsi que par les véhicules utilisant la route d'accès communautaire pendant l'exploitation du projet, et ceux-ci peuvent avoir des effets néfastes sur les récepteurs sensibles tels que les humains et la faune. Le bruit et les vibrations générés pendant les activités de construction et de maintenance du projet seront temporaires pendant les délais spécifiques prévus pour chaque section du développement de la route. Ces types de véhicules ne génèrent généralement pas de niveaux de vibrations importants et on prévoit que la route d'accès communautaire a un faible potentiel de production d'effets de vibrations pouvant affecter négativement les récepteurs sensibles tels que les humains et la faune. Compte tenu de la nature rurale de la zone entourant le projet, on s'attend à ce que les niveaux sonores ambiants soient faibles et que la circulation le long de la route d'accès communautaire puisse potentiellement entraîner une modification notable des niveaux sonores pour les récepteurs sensibles tels que les humains et la faune se trouvant près de la route d'accès communautaire. Les arbres et les autres types de végétation environnants devraient réduire la distance parcourue par le bruit à partir de la route d'accès communautaire pendant le fonctionnement du projet, ainsi que des carrières, des emprunts et des routes d'accès associées utilisés pour la construction et la maintenance du projet.

Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours. Elle comprendra une évaluation des effets dus au bruit et aux vibrations, ainsi que des mesures d'atténuation visant à éviter ou à minimiser les effets négatifs potentiels du projet sur l'environnement acoustique.

### ***Effets potentiels du projet sur la physiographie, la géologie, le terrain et les sols***

Les effets potentiels de la construction de routes incluent des modifications de la topographie dues au terrassement pour le nivellement, au dynamitage du substrat rocheux et à l'enlèvement des morts-terrains nécessaires à la route d'accès communautaire, aux routes d'accès à la construction et aux fondations des structures. Les agrégats proviendront probablement de sources locales, ce qui créera des carrières (dépressions dans lesquelles des matériaux ont été extraits) dans la zone du projet. Les modifications de la topographie résultant du projet peuvent avoir des effets indirects, tels que des modifications du drainage des eaux de surface.

Les changements dans la qualité et la quantité du sol peuvent survenir pendant la construction en raison du potentiel accru d'érosion, de sédimentation, de mélange et de compactage résultant du défrichage de la végétation, de l'excavation, de l'utilisation d'équipements lourds et de l'entreposage de matériaux autorisés. Les changements dans la qualité du sol peuvent également survenir du fait de la libération accidentelle de contaminants lors de la construction à la suite de l'utilisation d'équipements, de machines (p. ex. l'utilisation de produits chimiques, d'explosifs et de carburants ou le nettoyage de l'équipement) et de véhicules lors de l'exploitation de la route d'accès communautaire ((p. ex. fuites et déversements dus aux usagers de la route).

Le projet sera conçu en tenant compte des plus récentes normes et lignes directrices applicables aux routes dans les régions nordiques où le pergélisol est présent, telles que décrites dans les documents *Lignes directrices de développement et de gestion des infrastructures de transport dans les régions de pergélisol* de l'Association des transports du Canada (2010) et *Lignes directrices sur l'aménagement des terres du Nord – Accès : routes et sentiers* du gouvernement fédéral.

Les effets sur le pergélisol seront pris en compte dans l'évaluation globale des effets du projet. Si une évaluation d'impact est requise par l'Agence responsable du projet, le document d'analyse d'impact requis comprendra une évaluation des effets des deux itinéraires alternatifs proposés pour la route d'accès communautaire dans la présente description détaillée du projet, y compris, sans toutefois s'y limiter, l'évaluation des effets décrite ci-dessus, y compris les mesures d'atténuation.

### ***Effets potentiels du projet sur la végétation***

Les activités liées à la construction du projet, telles que le déboisement pour la route d'accès communautaire, la création de carrières et de zones d'emprunt (et de routes d'accès associées) et les camps de travailleurs nécessiteront l'enlèvement de zones de végétation limitées dans les zones boisées et humides. Les changements directs (c.-à-d. l'enlèvement permanent de la végétation) ainsi que les changements indirects (p. ex. modifications de la végétation dues à l'érosion et à la sédimentation, modifications des eaux de surface et des eaux souterraines et libération accidentelle de contaminants) peuvent modifier la forme et la fonction des communautés végétales (p. ex. types de forêts et de zones humides).

La poussière résultant des activités de construction et de l'utilisation continue des véhicules lors de l'exploitation ou de la maintenance de la route d'accès communautaire en gravier peut endommager les plantes en se déposant sur les plantes et en affectant des processus importants nécessaires à la survie des plantes (Farmer 1993; Spellerberg 1998).

La propagation d'espèces de plantes envahissantes (étrangères et envahissantes) qui pourraient envahir les espèces de plantes indigènes pourrait être causée par l'introduction de graines et de parties de racines envahissantes sur le matériel pendant la phase de construction, ainsi que sur le matériel nécessaire aux travaux de

maintenance et de réparation en cours. L'utilisation de véhicules sur la route d'accès communautaire pendant la durée du projet pourrait également accroître le potentiel d'introduction d'espèces de plantes envahissantes.

Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours. Celle-ci comprendra une évaluation des effets sur la végétation et des mesures d'atténuation pour éviter ou minimiser les effets négatifs potentiels du projet sur la végétation, notamment les effets des espèces envahissantes et les effets sur la végétation indigène, ainsi qu'un suivi en cours pour vérifier l'efficacité de la revégétalisation et des efforts de restauration du site.

### ***Effets potentiels du projet sur les eaux souterraines***

Les activités de construction telles que l'assèchement, l'utilisation de l'eau et la création de la route d'accès communautaire (qui pourrait modifier le mouvement des eaux souterraines dans la région de la route d'accès communautaire) pourraient avoir des effets sur les eaux souterraines. En cas d'assèchement, il peut y avoir un abaissement temporaire de la nappe phréatique locale. Un abaissement de la nappe phréatique peut modifier la quantité d'écoulement des eaux souterraines dans les zones humides et autres masses d'eau, ainsi que les modèles d'écoulement des eaux souterraines locales. Ces effets ont généralement une superficie limitée et sont de nature temporaire. Les puits privés situés près de la zone où les eaux souterraines sont touchées peuvent connaître des rendements temporairement inférieurs et / ou des modifications en matière de qualité d'eau.

Le dynamitage du substrat rocheux qui pourrait être nécessaire pour faciliter la construction du projet pourrait également modifier la quantité d'eau souterraine. Dans de rares cas, les vibrations provenant du dynamitage dans le substrat rocheux peuvent modifier la roche en ouvrant de nouvelles fractures ou en modifiant les fractures existantes, ce qui peut modifier de manière permanente les modèles d'écoulement des eaux souterraines locales. Si des puits d'approvisionnement en eau souterraine sont situés dans la zone où les activités de dynamitage entraînent des vibrations du sol, ces derniers peuvent être physiquement endommagés et cela peut entraîner une réduction du rendement des puits et / ou de la qualité de l'eau. Les rejets potentiels de substances particulières fines et / ou solubles ainsi que les rejets accidentels de contaminants (p. ex. le carburant et l'huile) peuvent également affecter la qualité des eaux souterraines pendant la construction, la maintenance et l'exploitation du projet. La qualité des eaux souterraines peut également être affectée par des fuites et des rejets accidentels de contaminants pendant la construction et les opérations.

Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours. Celle-ci comprendra une évaluation des effets sur les eaux souterraines et des mesures d'atténuation visant à éviter ou à réduire au minimum les effets négatifs potentiels du projet sur les eaux souterraines.

### ***Effets potentiels du projet sur les eaux de surface***

La construction et l'exploitation du projet nécessiteront des infrastructures de franchissement permanents au-dessus des cours d'eau (ponts et ponceaux) le long de la route d'accès communautaire, ainsi que des infrastructures de franchissement temporaires le long des routes d'accès de construction. Les passages par-dessus les cours d'eau (p. ex. rivières, ruisseaux, zones humides) peuvent inclure l'installation de ponts, de ponceaux, de gués, de rondins, de chemins de branchages, de passages pour la glace et la neige, susceptibles de modifier la qualité et la quantité des eaux de surface. On s'attend à ce que les effets sur les eaux de surface soient principalement liés aux sédiments et à l'érosion, ainsi qu'à l'introduction potentielle de contaminants (p. ex. le carburant, les hydrocarbures) provenant de rejets accidentels. Les changements dans la qualité et la quantité des eaux de surface peuvent avoir des effets indirects sur d'autres composantes environnementales (p. ex. le poisson et son habitat, les terres humides).

Les activités pendant la construction, telles que le défrichage, le nivellement, l'excavation, l'utilisation d'équipements et de machines, ainsi que l'entreposage de matériaux, peuvent entraîner une sédimentation dans les environs immédiats, à la suite de la création de sols exposés et instables. L'érosion dans les eaux de surface peut entraîner des modifications des concentrations de sédiments, des débits de base et de la température de l'eau. Ces activités peuvent également affecter la qualité de l'eau de surface par l'introduction de contaminants provenant des activités de dynamitage et des équipements utilisés pendant la construction (p. ex. fuites de carburant et d'huile), des activités de maintenance (p. ex. l'application de sel et de sable) et des rejets accidentels de véhicules (p. ex. hydrocarbures) pendant l'exploitation de la route d'accès communautaire.

La mise en place de piles de stockage, le compactage du sol et les surfaces imperméables telles que la plateforme routière de la route d'accès communautaire peuvent modifier les tracés du réseau hydrographique de drainage en surface, ce qui peut avoir des effets sur la quantité et la qualité de l'eau de surface. La mise en place de structures temporaires et permanentes dans les cours d'eau pourrait modifier le débit et les caractéristiques physiques du chenal et causer des problèmes d'érosion et de sédimentation.

Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours. Celle-ci comprendra une évaluation des effets sur les eaux de surface et des mesures d'atténuation visant à éviter ou à minimiser les effets négatifs potentiels du projet sur les eaux de surface, y compris les effets sur les masses d'eau potable (p. ex. rivières, ruisseaux), l'habitat riverain et les zones humides, y compris la fondrière de mousse.

### ***Effets potentiels du projet sur la faune et l'habitat faunique***

Les effets potentiels sur la faune, y compris les oiseaux migrateurs en vertu de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs (section 19)*, et l'habitat faunique pendant la construction et l'exploitation du projet incluent la modification et / ou la perte de l'habitat, le changement du risque de mortalité faunique et le changement de comportement de la faune.

Les effets potentiels sur la végétation peuvent avoir des incidences sur la faune lorsque la végétation offrant un habitat adéquat est perdue ou altérée (p. ex. fragmentée) par le biais d'activités telles que le défrichage, le nivellement du site ainsi que les activités d'excavation. La libération accidentelle de contaminants (p. ex. carburant, hydrocarbure, etc.) peut également affecter les habitats fauniques tels que les eaux de surface et la végétation. La faune peut également être dérangée et déplacée pendant la construction à cause du bruit, des lumières et de la présence des travailleurs. De plus, les effets des activités d'assèchement, de captage d'eau ou d'évacuation des eaux peuvent avoir une incidence négative sur la faune et son habitat.

Les phases de construction et d'exploitation du projet peuvent entraîner un risque plus élevé de mortalité accidentelle de la faune dû aux collisions avec les véhicules, le matériel et les machines. L'augmentation du risque de mortalité est particulièrement préoccupante pendant les étapes de la vie sensibles (p. ex. la saison de nidification des oiseaux migrateurs). L'exploitation de la route d'accès communautaire peut entraîner des perturbations continues et un risque accru de mortalité des espèces sauvages en raison des collisions éventuelles avec les véhicules.

La route d'accès communautaire augmentera probablement l'accès à des fins récréatives, ce qui perturbera l'utilisation de la faune et des ressources. Cela pourrait entraîner une augmentation de la pression relative à la chasse et le pêche à la ligne exercée sur les populations d'espèces sauvages, un risque plus élevé d'introduction d'espèces envahissantes, de parasites et de maladies et la libération accidentelle de contaminants (p. ex. carburant, hydrocarbures) dans les plans d'eau.

Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours. Celle-ci comprendra une évaluation des effets sur les eaux de surface et des mesures d'atténuation visant à éviter ou à minimiser les effets négatifs potentiels du projet sur la faune et l'habitat faunique.

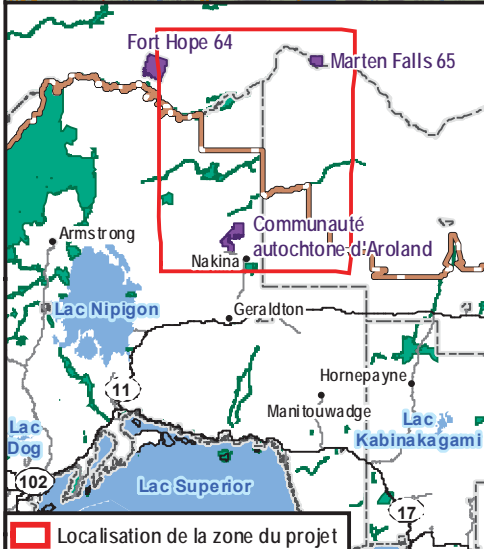
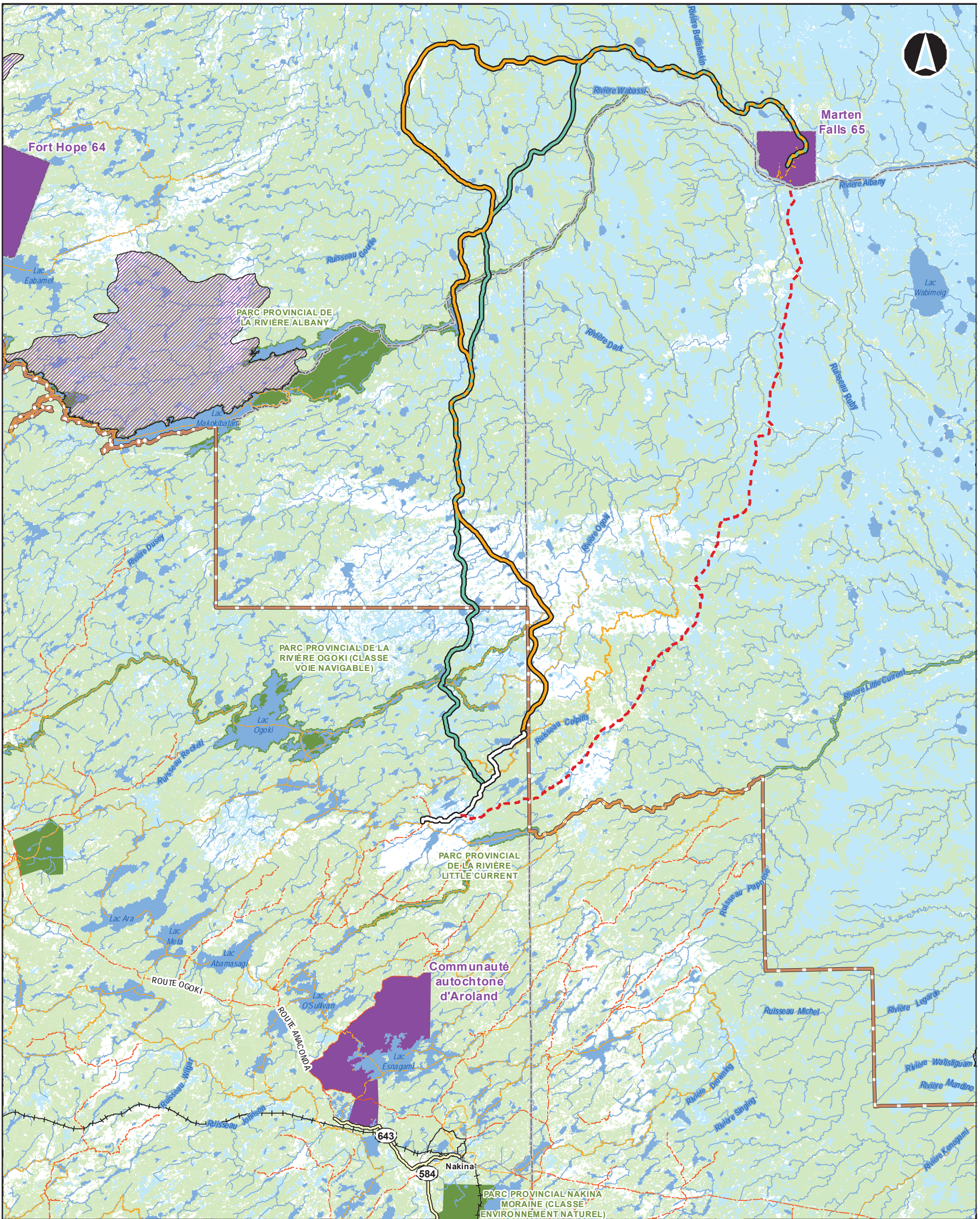
### ***Effets potentiels du projet sur les espèces fauniques en voie de disparition ou dont la conservation est une préoccupation***

Les espèces en voie de disparition énumérées dans la *Loi sur les espèces en péril* du gouvernement fédéral et les autres espèces préoccupantes en matière de conservation énumérées dans les lois provinciales (c.-à-d. les espèces sauvages dont la population diminue au point d'être protégées par la loi ou sujettes à l'être), sont susceptibles d'être présents dans la zone du projet et sont énumérés à la **section 14** de la présente description détaillée du projet. Les effets potentiels sur les espèces en voie de disparition comprennent ceux qui s'appliquent plus largement à la faune, tels que la mortalité accrue, les dommages et / ou les perturbations, le déplacement, la modification ou le retrait de l'habitat des espèces en voie de disparition.

Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours. Celle-ci comprendra une évaluation des effets sur les eaux de surface et des mesures d'atténuation visant à éviter ou à réduire au minimum les effets négatifs potentiels du projet sur les espèces fauniques en voie de disparition et les espèces préoccupantes en matière de conservation. Afin de permettre l'évaluation des effets sur les espèces fauniques en voie de disparition et préoccupantes en matière de conservation, y compris celles protégées en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*, des informations relatives à l'emplacement des habitats essentiels connus et potentiels des espèces en voie de disparition seront utilisées. Cela inclura des informations provenant d'études antérieures, d'études de base en cours, du savoir autochtone et des informations fournies par les autorités de réglementation provinciales, tels que les résultats des données sur les collets de caribou des bois et l'emplacement des zones naturelles protégées sensibles et de l'habitat vital de la faune en vertu de la *Loi de 2007 sur les espèces en péril* (**figures 22-1 et 22-2**).

## **23. Une estimation des émissions de gaz à effet de serre associées au projet.**

Une estimation initiale très poussée des émissions de gaz à effet de serre provenant des phases de construction et d'exploitation du projet a été réalisée. Celle-ci repose sur les sources d'émission suivantes : perte de la couverture végétale (p.ex. zones humides), perte de piégeage de la forêt, circulation des véhicules pour la phase d'exploitation uniquement, et équipements de construction et de défrichage pour la phase de construction uniquement. Les émissions annuelles estimées lors de la construction sont comprises entre 20 500 tonnes d'équivalent en dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>e) et 35 500 tonnes de CO<sub>2</sub>e, sur la base d'une longueur de route minimale de 190 km et d'une longueur maximale de 250 km, respectivement. La construction de la route d'accès communautaire devrait durer entre trois et dix ans, et les émissions annuelles de construction ont été estimées de manière prudente sur la base de cinq années de construction. Les émissions totales annuelles liées à l'exploitation sont estimées entre 4 600 tonnes d'équivalent en dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>e) et 8 200 tonnes de CO<sub>2</sub>e. Cette évaluation de haut niveau des émissions liées à l'exploitation a été réalisée avec une quantité supposée de trafic quotidien moyen de 400, qui est la base de conception de la route d'accès communautaire. Si une évaluation d'impact est requise par l'IAAC, l'évaluation détaillée des émissions de gaz à effet de serre sera incluse dans un document d'impact, qui permettra d'affiner ces chiffres et de prendre en compte d'autres sources et produits lourds dans les périmètres du projet.



Légende	
<b>Variante de tracé</b>	
Variante 1	Route d'accès d'hiver actuelle
Variante 4	Route Painter Lake
<b>Composantes générales</b>	Cours d'eau
Autoroute	Communauté autochtone
Route collectrice	Limite du Grand Nord
Route résidentielle	Municipalité de district
Route d'accès	Plan d'eau
Voie ferrée	Parc provincial
	Aire candidate d'intérêt scientifique naturel, Sciences de la Terre
	Milieux forestiers
	Milieux humides

**Projet de route d'accès toutes saisons à la communauté**

**Milieux humides, parcs et aires protégées**

0 5 10 20 30  
Kilomètres  
Datum: NAD 1983 UTM Zone 16N

Données sources:  
KBM Resources Group n.d.  
MNRF, MMAH, NRCAN, MLAS

Nov. 2019	1:600,000	P#:60593122	Rev:00
-----------	-----------	-------------	--------

**AECOM** **Figure 22-1**



## **24. Une description de tous les déchets et émissions susceptibles d'être générés (dans l'air, dans ou sur l'eau, et dans ou sur les terres) pendant toute phase du projet ainsi qu'une description du plan de gestion.**

Le projet devrait entraîner des émissions, des rejets et des déchets pendant la phase de construction et la phase d'exploitation du projet. Les meilleures pratiques de gestion seront en place pour atténuer les effets négatifs potentiels.

### ***Émissions***

Au cours des activités de construction, des émissions atmosphériques, y compris des gaz à effet de serre, seront générées et rejetées dans l'environnement environnant par les véhicules de construction, les équipements, les machines et les activités sur le site à utiliser dans le projet proposé. Ces contaminants comprendront le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, le dioxyde de carbone, les particules et les composés organiques volatils.

Des émissions fugitives de poussières peuvent résulter du déplacement des équipements de construction et du transport des matériaux vers et depuis le chantier de construction.

Des camps de construction temporaires seront probablement installés pour fournir un accès aux dortoirs, aux installations sanitaires et à la salle à manger destinés pour les travailleurs pendant la phase de construction. Des générateurs seront nécessaires pour l'électricité et leur fonctionnement entraînera la création d'émissions de combustion qui affecteront temporairement la qualité de l'air dans la région.

Pendant la phase d'exploitation, une augmentation de la circulation des véhicules devrait avoir un impact sur la qualité de l'air local en raison de l'accès permanent à la communauté CAMF tout au long de l'année. Toutefois, les émissions liées au trafic aérien devraient diminuer avec la mise en œuvre de la route d'accès communautaire.

### ***Rejets***

À l'exception des écoulements d'assèchement pendant la construction, le projet ne comportera pas de flux de traitement ni de rejets liquides. Pendant la construction, des fuites ou des déversements accidentels d'équipement de construction sont possibles. En prévision de la construction, un plan de gestion des déversements sera élaboré pour atténuer et gérer les rejets accidentels de substances dangereuses. Pendant l'exploitation de la route d'accès communautaire, des accidents de la route peuvent se produire, pouvant entraîner des déversements de substances dangereuses. Afin de réduire les risques d'accidents de la route le long de la route d'accès communautaire, des limitations de vitesse seront affichées.

### ***Déchets***

La gestion et l'élimination des déchets dans le cadre du projet se feront conformément à la *Loi de 1990 sur la protection de l'environnement de l'Ontario*.

Le nettoyage de l'emprise du projet impliquera l'enlèvement du bois et l'arrachage. Le bois utilisable sera séparé et collecté pour être réutilisé. Le bois et les matériaux inutilisables seront collectés et brûlés sur des sites désignés.

Les déchets domestiques générés pendant la construction seront collectés dans des équipements de confinement appropriés sur le site et éliminés dans des installations de traitement des déchets approuvées.

Les déchets de pétrole produits pendant la construction (p. ex. huiles, graisses) seront correctement collectés, entreposés, gérés et éliminés ou recyclés dans une installation d'élimination agréée.

Pendant la construction et l'entretien du projet, la manutention, l'entreposage, le transport et l'élimination des substances dangereuses seront effectués conformément à la législation en vigueur, y compris en matière de gestion et de notification des déversements. Par conséquent, les effets néfastes potentiels des accidents, y compris les déversements de substances dangereuses associés au projet, devraient être atténués dans la mesure du possible.

---

# Références

---

AECOM, 2019:

Document à l'appui de la route d'accès communautaire de la communauté autochtone de Marten Falls – Développement des alternatives.

Agriculture et Agroalimentaire Canada, 1998:

Le système canadien de classification des sols. Publication Agriculture et Agroalimentaire Canada 1646 (3e éd.). Ottawa, ON: NRC Research Press. p. 187 pp. ISBN 0-660-17404-9.

Alberta Utilities Commission, 2017:

Rule 012: Noise Control. Disponible en ligne sur le site :

<http://www.auc.ab.ca/Shared%20Documents/Rules/Rule012.pdf>. Consulté le 8 mars 2019.

Calvert, A., C. Bishop, R. Elliot, E. Krebs, T. Kydd, C. Machtans and G. Robertson, 2013:

A synthesis of human-related avian mortality in Canada. *Avian Conservation and Ecology*, 8(2).

Association canadienne de normalisation, 2014:

CSA S6 Code canadien sur le calcul des ponts routiers.

Cliffs Natural Resources (Cliffs), 2013:

Amended Terms of Reference for Cliffs Chromite Project Individual Environmental Assessment. Préparé par Golder Associates Ltd.

Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, 2017:

Évaluation et Rapport de situation du COSEPAC sur l'esturgeon jaune (*Acipenser fulvescens*), populations de l'ouest et de la baie d'Hudson, populations de la rivière Saskatchewan et du fleuve Nelson, populations du sud de la baie d'Hudson et de la baie James et populations des Grands Lacs et du haut Saint-Laurent au Canada. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. Ottawa.

<http://publications.gc.ca/site/eng/9.840470/publication.html>

Crins, W.J., P.A. Gray, P.W.C. Uhlig and M.C. Wester, 2009:

The Ecosystems of Ontario, Part I: Ecozones and Ecoregions. Ontario Ministry of Natural Resources, Peterborough Ontario, Inventory, Monitoring and Assessment, SIB TER IMA TR- 01, 71pp.

Eakins, R.J., 2018:

Ontario Freshwater Fishes Life History Database. Version 4.84. Base de données en ligne

[www.ontariofishes.ca](http://www.ontariofishes.ca). Consulté le 11 mars 2019.

Environment Canada, 2014:

Prévention des effets néfastes pour les oiseaux migrateurs. Disponible à l'adresse :

<https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/services/avoiding-harm-migratory-birds.html>.

Farmer, A.M, 1993:

The effects of dust on vegetation – a review. *Environmental Pollution*. 76: 63-75.

Ferguson, S.H. and P.C. Elkie, 2004:

Seasonal movement patterns of woodland caribou (*Rangifer tarandus caribou*). *Journal of Zoology* 262(2):125-134. <https://doi.org/10.1017/S0952836903004552>

Pêches et Océans Canada, 2012:

*Loi sur les pêches* R.Sc., 1985, c. F-14, <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/F-14.pdf> (consulté le 28 juin 2019).

Gamble, J., 2017:

What's at Stake in Ontario's Ring of Fire. Text. Canadian Geographic. 23 août 2017.

<https://www.canadiangeographic.ca/article/whats-stake-ontarios-ring-fire>.

Golder Associates Ltd., 2018:

Environmental Study Report for the Phase 2 Connecting 17 Remote First Nation Communities Project. Environmental Assessment, 211.

Gouvernement du Canada, 1982b:

Charte canadienne des droits et libertés, article 8, partie 1 de la loi constitutionnelle de 1982. Article 35. Annexe B de la loi canadienne de 1982 (Royaume-Uni), 1982, c 11.

Gouvernement du Canada, 2018a:

Éléments de base de l'évaluation environnementale. Disponible en ligne sur le site

<https://www.canada.ca/en/environmental-assessment-agency/services/environmental-assessments/basics-environmental-assessment.html>. Consulté le 8 avril 2019.

Gouvernement du Canada, 2018b:

Données des stations pour le calcul des normales climatiques au Canada de 1981 à 2010. Disponible en ligne sur le site

[http://climate.weather.gc.ca/climate\\_normals/results\\_1981\\_2010\\_e.html?searchType=stnName&txtStationName=Geraldton&searchMethod=contains&txtCentralLatMin=0&txtCentralLatSec=0&txtCentralLongMin=0&txtCentralLongSec=0&stnID=4003&dispBack=1](http://climate.weather.gc.ca/climate_normals/results_1981_2010_e.html?searchType=stnName&txtStationName=Geraldton&searchMethod=contains&txtCentralLatMin=0&txtCentralLatSec=0&txtCentralLongMin=0&txtCentralLongSec=0&stnID=4003&dispBack=1). Consulté le 7 mars 2019.

Government of Ontario, 1990:

*Ontario Highway Traffic Act*, R.S.O., 1990, c. H.8., 2019. Ontario Regulation 413/05, Vehicle Weights and Dimensions – For Safe, Productive and Infrastructure-Friendly Vehicles. Disponible en ligne sur le site <https://www.ontario.ca/laws/regulation/050413#BK71>.

Government of Ontario, 2012:

Far North of Ontario. Information about the Far North of Ontario and how to view the boundary in detail.

<https://www.ontario.ca/rural-and-north/far-north-ontario>

Government of Ontario, 2013a:

Forest Management Unit | Ontario.Ca. 2013. <https://www.ontario.ca/data/forest-management-unit>.

Government of Ontario, 2013b:

Environmental Noise Guideline – Stationary and Transportation Sources – Approbation and Planning

(NPC-300). Disponible en ligne sur le site : <https://www.ontario.ca/page/environmental-noise-guideline-stationary-and-transportation-sources-Approbation-and-planning>. Consulté le 8 mars 2019.

Government of Ontario, 2014:

The Far North Land Use Planning Initiative. 30 mai 2014. <https://www.ontario.ca/page/far-north-land-use-planning-initiative>.

KBM Resources Group, 2014:

Marten Falls First Nation to Muketei Airstrip winter road project description.

KBM Resources Group, n.d:

High Quality winter Road to the Community of Marten Falls. Marten Falls First Nation (CAMF), n.d. *Marten Falls First Nation Community Profile*.

Marten Falls First Nation and Ministry of Natural Resources (CAMF and MNRF), 2013:

Marten Falls First Nation Community Based Land Use Plan Terms of Reference 2013. Consulté sur : <https://dr6j45jk9xcmk.cloudfront.net/documents/2301/marten-falls-community-based-land-use-plan-terms.pdf>.

Marten Falls First Nation, 2014:

Marten Falls Community Profile.

Marten Falls First Nation, 2017:

Preferred Route Selection and Preliminary Environmental Work Project Proposal.

Matawa First Nations Management, 2019:

Matawa » Economic Development. Consulté le 10 mars 2019.

<http://www.matawa.on.ca/departement/economic-development/>.

Matawa First Nations Management. n.d:

Aroland First Nation. <http://community.matawa.on.ca/?matawa-communities=aroland>.

Ministry of Energy, Northern Development and Mines (ENDM), 2017a:

Quaternary Geology. <https://www.mndm.gov.on.ca/en/mines-and-minerals/applications/ogsearth/quaternary-geology>.

Ministry of Energy, Northern Development and Mines (ENDM), 2017b:

Bedrock Geology. <https://www.mndm.gov.on.ca/en/mines-and-minerals/applications/ogsearth/bedrock-geology>.

Ministry of Environment, Conservation, and Parks, 2019:

Species at Risk in Ontario. <https://www.ontario.ca/page/species-risk-ontario> Consulté au mois de février 2019.

Ministère des Richesses naturelles et des Forêts, 1990:

Environmental Guidelines Access Roads and Water Crossings <https://www.ontario.ca/page/environmental-guidelines-access-roads-and-water-crossings#section-0>

Mitchell, A., 2019:

Spécialiste scientifique des écosystèmes terrestres / Région du Nord-Ouest / Ministère des Richesses naturelles et des Forêts. Communication personnelle. Courriel envoyé à James Kamstra (AECOM) le 3 mai 2019.

Municipality of Greenstone, 2015:

"Greenstone Community Profile," Disponible sur <http://www.greenstone.ca/content/community-profile>. Consulté le 30 avril 2019

Ressources naturelles Canada, 2019:

L'Atlas du Canada – Toporama. Application cartographique en ligne. Disponible sur : <http://atlas.gc.ca/toporama/en/index.html>. Consulté le 8 mars 2019.

Ressources naturelles Canada, 2019:

L'Atlas du Canada – Toporama. Application cartographique en ligne.

<http://atlas.gc.ca/toporama/en/index.html>.

Neegan Burnside Ltd. 2009:

Matawa First Nations Tribal Council Winter Road Realignment Study.

Neegan Burnside Ltd., 2009:

Matawa First Nations Tribal Council Winter Road Realignment Study.

Ontario Federation of Snowmobile Clubs, 2019:

Interactive trail guide 2018-2019 season. Disponible en ligne sur le site <https://trails.evouala.com/ofsc/#>.

Consulté le 7 mars 2019.

Ontario Geological Survey, 1984:

Aggregate Resources Inventory of the Hearst Area, Cochrane District; Ontario, Geological Survey,

Aggregate Resources Inventory Paper 71, 51 p., 6 tableaux, 6 cartes géographiques, échelle de 1:50 000.

Ontario Ministry of Infrastructure (MOI), 2017:

Building Better Lives: Ontario's Long-term Infrastructure Plan 2017.

<https://www.ontario.ca/document/building-better-lives-ontarios-long-term-infrastructure-plan-2017>.

Ontario Ministry of Natural Resources and Forestry (MNRF), 2019:

Natural Heritage Information Centre *Make-a-Map*. <https://www.ontario.ca/page/get-natural-heritage-information>.

Ontario Ministry of Tourism, Culture and Sport (MTCSS), 2017:

Regional Tourism Profiles. 2017. <http://www.mtc.gov.on.ca/en/research/rtp/rtp.shtml>.

Ontario Ministry of Transportation (MTO), 1985:

Geometric Design Standards for Ontario Highways. Disponible sur :

<https://www.middlesex.ca/sites/default/files/Geometric%20Design%20Manual%20Part%201.pdf>.

Ontario Nature, 2019:

Reptile and Amphibian Atlas. <https://ontarionature.org/oraa/maps/> . Consulté au mois de juin 2019

Spellerberg, I.F., 1998.

Ecological effects of roads and traffic: a literature review. *Global Ecology and Biogeography Letters*. 7: 317-333.

Statistique Canada, 2017a:

Profil du recensement, recensement de 2016 - Marten Falls 65, Réserve indienne [Subdivision de recensement], Ontario et Kenora, District [Division de recensement], Ontario. 8 février 2017.

<https://www12.statcan.gc.ca/census->

[recensement/2016/dppd/prof/details/page.cfm?Lang=E&Geo1=CSD&Code1=3560052&Geo2=CD&Code2=3560&Data=Count&SearchText=marten%20falls&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1](https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dppd/prof/details/page.cfm?Lang=E&Geo1=CSD&Code1=3560052&Geo2=CD&Code2=3560&Data=Count&SearchText=marten%20falls&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1).

Statistique Canada, 2017b:

Profil du recensement, recensement de 2016 - Aroland 83, Réserve indienne [Subdivision de recensement], Ontario et Thunder Bay, District [Division de recensement], Ontario. 8 février 2017.

<https://www12.statcan.gc.ca/census->

[recensement/2016/dppd/prof/details/page.cfm?Lang=E&Geo1=CSD&Code1=3558076&Geo2=CD&Code2=3558&Data=Count&SearchText=aroland&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1](https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dppd/prof/details/page.cfm?Lang=E&Geo1=CSD&Code1=3558076&Geo2=CD&Code2=3558&Data=Count&SearchText=aroland&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1).

Statistique Canada, 2017c:

Profil du recensement, recensement de 2016 - Greenstone, Municipalité [Subdivision de recensement], Ontario et Thunder Bay, District [Division de recensement], Ontario. 8 février 2017.

<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=E&Geo1=CSD&Code1=3558075&Geo2=CD&Code2=3558&Data=Count&SearchText=greenstone&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1>.

Stuart-Smith, A.K., C.J.A. Bradshaw, S. Boutin, D.M. Hebert and A.B. Rippin, 1997:

Woodland Caribou Relative to Landscape Patterns in Northeastern Alberta. *Journal of Wildlife Management* 61:622-633.

Sykes, J.F., S.D. Normani, M.R. Jensen and E.A. Sudicky, 2009:

An assessment of the groundwater resources of Northern Ontario: Areas draining into Hudson Regional-scale groundwater flow in a Canadian Shield setting. *Canadian Geotechnical Journal*, vol. 46, p. 813-827.

Association des transports du Canada (TAC), 2010:

Lignes directrices de développement et de gestion des infrastructures de transport dans les régions de pergélisol

Association des transports du Canada (TAC), 2017:

Guide canadien de conception géométrique des routes. Chapitre 2 – Contrôles de conception, classification et cohérence.

W.L. Lees & Associates Ltd. and B. Campbell, 2011:

Marten Falls First Nation – Winter road realignment / all weather road project, feasibility analysis and business plan report.

Watkins, L., 2011:

The Forest Resources of Ontario 2011. Ontario Ministry of Natural Resources, Sault Ste. Marie Ontario, Forest Evaluation and Standards Section, Forests Branch 307 pp.

Webequie First Nation, 2019:

Webequie Supply Road, Initial Project Description <https://iaac-aeic.gc.ca/050/evaluations/proj/80184?culture=en-CA>

# Annexe 1

## Tableau du résumé des questions

## Annexe 1: Réponses au résumé des problématiques soulevées par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC)

Durant le programme d'engagement et de consultation des agences gouvernementales réalisé jusqu'à présent par la communauté de Marten Falls, des demandes ont été adressées dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet pour tenir compte de problématiques spécifiques. La sélection de la variante du tracé final et l'évaluation des effets potentiels positifs et négatifs à l'intérieur des corridors des deux variantes proposées seront réalisées en tenant compte des commentaires et des informations obtenus lors du processus d'engagement et de consultations en cours tels que le savoir autochtone, les études antérieures et les informations présentement recueillies à partir de documents existants et d'études sur le terrain. La communauté de Marten Falls a l'intention de trouver un juste milieu entre maximiser les bénéfices à la communauté et minimiser les effets négatifs du projet à travers un processus éclairé de sélection des variantes de tracé et de voir à l'application de mesures d'atténuation efficaces et la mise en place de programmes de surveillance et de suivi tel que requis.

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
<b>Accidents et défaillances</b>			
1	Effets des accidents, incluant les déversements de matières dangereuses.	Des fuites ou des déversements accidentels d'équipement de construction sont possibles pendant la construction du projet. Des fuites ou des déversements de substances dangereuses sera élaboré pour atténuer et gérer les rejets accidentels de substances dangereuses durant cette phase du projet. Des accidents de la route peuvent se produire pendant l'exploitation de la route d'accès à la communauté et provoquer des déversements de substances dangereuses. Afin de réduire le risque d'accidents le long de la route d'accès, celle-ci sera construite conformément aux codes et normes de conception établis et entretenue conformément aux directives et aux exigences réglementaires en vigueur pour l'utilisation et l'emplacement projetés de la route. Pendant la construction et l'entretien de la route, la manutention, l'entreposage, le transport et l'élimination des substances dangereuses seront effectués conformément à la <i>Loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses (1992)</i> et à la <i>Loi provinciale sur le transport des marchandises dangereuses</i> (respectant l' <i>Accord Canada-Ontario relatif à l'exécution de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> ). La gestion et le signalement des déversements se fera conformément à la <i>Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario</i> . La communauté de Marten Falls fournira aux membres-clés de la communauté de la formation et de l'équipement afin d'être préparée pour réagir efficacement et rapidement dans le cas d'accidents, incluant le déversement de substances dangereuses. Par conséquent, les effets négatifs potentiels des accidents, y compris ceux liés aux déversements de substances dangereuses associés au projet, devraient être atténués dans la mesure du possible.	<b>Partie C: Description du projet; section 7; section 11</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 19; section 22; section 24</b>
<b>Bruit</b>			
2	Effets du bruit et du dérangement de la faune et des communautés autochtones.	Le projet proposé pourrait affecter la faune et les communautés autochtones à cause du bruit et d'autres sources de perturbations durant les activités de construction, d'exploitation et d'entretien de la route. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours et elle comprendra notamment des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs, incluant ceux liés au bruit et au dérangement de la faune et des communautés autochtones.	<b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b>  <b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
<b>Solutions de rechange à la réalisation du projet</b>			
3	Clarté des critères utilisés pour évaluer les variantes potentielles de tracé.	La description initiale du projet soumis à l'AEIC présentait quatre variantes de tracé de la route d'accès à la communauté. Ces variantes avaient été identifiées à partir d'études historiques, des engagements en cours avec la communauté de Marten Falls et des discussions avec les agences provinciales et fédérales. Les critères utilisés pour évaluer les tracés potentiels et établir les 4 variantes de tracés étaient les suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Éviter les zones de muskeg et les bogs (tourbières ombrotrophes)</li> <li>- Se situer à plus de 200 m de la rivière Ogoki et à plus de 1 km de la rivière Albany, à l'exception du point de traversée</li> <li>- Minimiser le nombre et la taille des traversées de cours d'eau</li> <li>- Maximiser l'utilisation des terrains élevés</li> <li>- Minimiser la longueur du trajet à la communauté de Marten Falls</li> </ul> <p>Avant et après le dépôt de la description initiale du projet à l'AEIC qui incluait les quatre variantes de tracé, la communauté de Marten Falls a continué de s'engager à divers degrés auprès des membres des communautés autochtones intéressés<sup>2</sup> et d'autres personnes (le public) à ce que les commentaires soient pris en compte dans le processus de prise de décision.</p> <p>Les efforts d'engagement et de consultation réalisés à l'hiver et au printemps 2019 ont confirmé que les variantes de tracés situées dans le corridor est (c'est-à-dire les variantes 2 et 3) ne peuvent être considérées comme des variantes raisonnables pour le projet, en raison des préoccupations exprimées par les</p>	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification section 3; section 4</b>  <b>Partie C: Description du projet; section 12</b>  <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 13a; section 13d; section 13e; section 13f; section 14</b>

<sup>1</sup> Référence à la version anglaise du document

<sup>2</sup> Il y a 14 communautés avoisinantes identifiées par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) le 13 novembre 2018 dans le document de l'ACÉE intitulé «Preliminary List of Indigenous Communities for Proponent Engagement on the Marten Falls Access Road» et 22 communautés autochtones (incluant les 14 identifiées par l'ACÉE) identifiées par le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de l'Ontario, comme pouvant être intéressées par le projet. Ces dernières ont été informées officiellement du début du processus provincial d'examen du projet, en plus d'une autre communauté identifiée et ajoutée après le 13 novembre 2018 par l'ACÉE (maintenant l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC)). Il y a ainsi un total de 22 communautés autochtones telles que présentées au tableau 4-4 de la description détaillée du projet.

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
		membres de la communauté de Marten Falls, le chef et le conseil. À cet effet, la communauté a signé une résolution du conseil de bande le 31 juillet 2019 visant à ne prendre en compte que les variantes de tracé du corridor ouest (c'est-à-dire les variantes 1 et 4) dans le processus d'évaluation environnementale car les variantes de tracés à l'est sont considérées potentiellement viables uniquement si la route est effectivement construite comme une route d'accès dédiée à la communauté. Si cela est requis, ces deux variantes seront évaluées dans le cadre d'un futur énoncé des incidences environnementales. Étant donné que le projet proposé est une route d'accès multi-usage à la communauté construite pour répondre aux spécifications d'usage industrielle, les variantes de tracés situées à l'est et proposées au cours du processus de consultation préliminaire ne seront pas considérées comme des variantes raisonnables pour le projet. Elles ne seront pas prises en considération. Les commentaires reçus dans le cadre du programme d'engagement continu de la communauté de Marten Falls et du processus d'engagement et consultation fédéral et provincial concernant ce projet seront pris en compte lors du choix de la variante du tracé final de la route d'accès à la communauté.	
4	Évaluation des effets des variantes de tracé afin de tenir compte des effets sur l'habitat du poisson et de la faune.	Le projet proposé pourrait affecter le poisson et les habitats fauniques. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est présentement en cours sur deux variantes situées à l'ouest (variante 1 et variante 4). Cette évaluation comprendra éventuellement et notamment la proposition de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs sur l'habitat du poisson et les habitats fauniques en considérant les informations disponibles et issues de recherches de documents existants, d'études en cours sur le terrain et d'informations issues du partage du savoir autochtone. Si cela est requis, ces deux variantes seront évaluées dans le cadre d'un futur énoncé des incidences environnementales. Une route d'accès à la communauté qui minimiserait les effets négatifs potentiels sur le poisson et l'habitat du poisson serait un des facteurs considérés dans la sélection finale de la variante du tracé proposé pour cette route d'accès. La conception et la construction du tracé final de la route d'accès à la communauté devront appliquer les mesures de protection du poisson et de son habitat, ainsi que les normes et codes de pratique applicables de Pêches et Océans Canada (MPO) dans la mesure du possible. Des mesures de compensation pour l'habitat du poisson seront mises en œuvre au besoin pour atténuer les effets négatifs sur le poisson et son habitat. Des mesures d'atténuation visant à éviter ou à réduire les effets sur les habitats du poisson et de la faune seront également proposées, de même que la mise en place de programmes de surveillance et de suivi tel que requis.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 3; section 4</b> <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b> <b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 19; section 22</b>
5	Évaluation des effets sur les habitats fauniques importants, telles que les hautes terres, les corridors de déplacement et les tanières.	Le projet proposé pourrait affecter des habitats fauniques importants tels que des hautes terres, des corridors de déplacement de la faune et des tanières. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est réalisée afin de déterminer les effets potentiels négatifs du projet sur les habitats fauniques importants tels que les hautes terres, les corridors de déplacement et les tanières. Cette évaluation se fait en considérant les informations disponibles et issues de recherches de documents existants, d'études en cours sur le terrain et d'informations issues du partage du savoir autochtone. Des mesures d'atténuation visant à éviter ou à réduire les effets négatifs potentiels du projet sur les habitats fauniques importants (ex. aires d'hivernage du caribou et de l'orignal, corridors de déplacement, tanières) seront proposées.	<b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
6	Évaluation des effets afin de prendre en compte les aires protégées identifiées dans le Plan communautaire d'aménagement du territoire élaboré par les communautés autochtones potentiellement affectées par le projet.	La totalité du tracé de la variante proposée pour la route d'accès à la communauté devrait se situer dans une zone visée par le Plan communautaire d'aménagement du territoire (PCAT) de la communauté de Marten Falls présentement en cours de finalisation. Le PCAT identifie et considère certaines zones comme réservées à la protection alors que d'autres zones peuvent offrir des possibilités de développement économique. De plus, le projet se situe principalement sur le territoire traditionnel de la communauté de Marten Falls, dont une partie de ce territoire traditionnel est partagée avec la communauté Aroland FN dans la zone sud du projet proposé. Les communautés de Marten Falls et Aroland FN travaillent présentement à la mise en place d'une entente de partage du savoir autochtone et d'un memorandum d'entente qui préciseront comment ces communautés travailleront de pair sur ce projet. Le PCAT identifie les zones protégées. L'utilisation du territoire traditionnel sera prise en compte dans l'évaluation des effets du projet et dans l'évaluation des variantes de tracés (variante 1 et variante 4). La communauté de Marten Falls va considérer les plans d'aménagement du territoire des communautés désireuses de partager leurs plans d'aménagement qu'ils soient ou non officiels ou enregistrés. Cette démarche se fera dans le cadre du processus provincial d'évaluation environnementale et celui de l'évaluation des impacts pour l'agence fédérale si cette dernière est requise.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 4; section 5</b> <b>Partie C: Description du projet; section 12</b> <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 13c; section 13e</b> <b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21</b>
<b>Solutions de rechange au projet</b>			
7	Prise en compte des solutions de rechange au projet, incluant une ligne ferroviaire comme moyen de transport du nickel et de la chromite et un corridor routier est-ouest allant de Pickle Lake jusqu'à la région du Cercle de Feu.	Le projet proposé est une route d'accès multi-usage et praticable en toutes saisons, pouvant ainsi servir de voie d'accès pour de futures activités minières potentielles. Une route d'accès toutes saisons jusqu'à la communauté de Marten Falls a été identifiée dans le Plan d'infrastructure à long terme 2017 de l'Ontario. Par conséquent, la communauté de Marten Falls n'envisage pas de moyens de transport différents (tel que le transport ferroviaire) comme solutions de rechange au projet.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 3; section 4</b> <b>Partie C: Description du projet; section 12</b> <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 13a; section 13d; section 13e; section 13f; section 14"</b>
<b>Qualité de l'air</b>			
8	Effets sur la qualité de l'air.	Les effets négatifs potentiels du projet sur la qualité de l'air pourront découler principalement des modifications liées aux émissions de gaz d'échappement et de poussières par les véhicules utilisés lors de la construction et des opérations d'entretien de la route et ceux utilisant la route d'accès à la communauté en phase exploitation. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets potentiels du projet sur la qualité de l'air sera réalisée et elle inclura des propositions de mesures d'atténuation pour éviter ou réduire les effets négatifs. Des études sur le terrain sont en cours pour déterminer les conditions de référence de la qualité de l'air pour les variantes de tracés de la route d'accès, tel que mentionné dans la description détaillée du projet.	<b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22; section 24</b>

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
<b>Oiseaux, oiseaux migrateurs et leurs habitats</b>			
9	Effets sur les zones humides, représentant l'habitat des oiseaux migrateurs lors des saisons de reproduction et de migration.	Les effets négatifs potentiels du projet sur les zones humides (habitats importants pour les oiseaux migrateurs) sont présentés dans la description détaillée du projet. Ils incluent principalement des changements dans la forme et les fonctions des zones humides traversées par le projet. Les effets sur les zones humides pourraient être causés par des modifications de l'écoulement des eaux de surface et souterraines, de la quantité et de la qualité de l'eau qui pourraient influencer les formes et les fonctions des zones humides touchés par le projet. Les effets potentiels sur les eaux de surface (incluant les zones humides) seraient principalement liés à l'apport de sédiments et à l'érosion, de même qu'à l'introduction potentielle de contaminants lors de rejets accidentels. Dans le cas des eaux souterraines, les effets potentiels découleraient principalement des activités de construction telles que le drainage des surfaces, l'utilisation d'eau souterraine et la mise en place de surfaces imperméables. L'abaissement temporaire de la nappe phréatique pour des besoins de drainage durant la phase construction pourraient réduire les apports d'eau souterraines vers les zones humides. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets potentiels du projet sur les zones humides sera réalisée et des mesures d'atténuation seront proposées pour éviter ou réduire les effets négatifs sur les zones humides.	<b>Partie C: Description du projet; section 9</b> <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22; section 23</b>
10	Effets de la création de clairières dans les hautes terres, pouvant attirer les oiseaux migrateurs vers les zones de circulation de véhicules, augmentant de ce fait les risques de collisions.	Le projet proposé peut potentiellement affecter les oiseaux migrateurs par la création de clairières dans les hautes terres. Les effets négatifs potentiels du projet sur les oiseaux migrateurs incluent le risque accru de collisions avec les véhicules dans les aires dégagées de végétation des hautes terres pour les besoins du projet en phase construction. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets potentiels du projet sur les oiseaux migrateurs sera réalisée et elle comprendra des propositions de mesures d'atténuation pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels du projet sur les oiseaux migrateurs.	<b>Partie C: Description du projet; section 11</b> <b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 19; section 22</b>
<b>Changements climatiques et émissions de gaz à effet de serre (GES)</b>			
11	Effets sur les changements climatiques et sur les émissions de GES.	Des effets potentiels négatifs du projet sur les changements climatiques et l'émissions de GES pourraient être observés principalement par l'émission de gaz d'échappement des véhicules utilisées lors de la construction et des opérations d'entretien de la route et par ceux utilisant la route d'accès à la communauté en phase exploitation. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets potentiels du projet sur les changements climatiques et sur les effets potentiels des émissions de GES sera réalisée. Elle comprendra également des propositions de mesures d'atténuation pour éviter ou réduire les effets négatifs sur les changements climatiques et sur les effets potentiels des émissions de GES. Il est anticipé que l'utilisation de véhicules électriques va croître durant la phase d'exploitation, réduisant ainsi la contribution du projet à l'émission de GES et les effets négatifs sur les changements climatiques.	<b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22; section 23; section 24</b>
12	Effets sur les puits de carbone associés à la perte de tourbières et de muskeg.	Des effets potentiels négatifs sur les puits de carbone liés à la perte de tourbières et de muskeg pourraient être observés durant la construction du projet. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets potentiels du projet sur les puits de carbone liés à la perte de tourbières et de muskeg sera réalisée et elle comprendra également des propositions de mesures d'atténuation pour éviter ou réduire les effets négatifs sur les puits de carbone.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22; section 23</b>
<b>Nourriture traditionnelle</b>			
13	Effets sur la qualité et la quantité d'aliments traditionnels issus de la pêche, de la chasse (incluant le caribou) et la cueillette (incluant les plantes médicinales).	Le projet proposé peut potentiellement affecter la qualité et la quantité d'aliments traditionnels tirés de la pêche, de la chasse (incluant le caribou) et la cueillette (incluant les plantes médicinales). Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours et elle comprendra des propositions de mesures d'atténuation pour éviter ou réduire les effets potentiels négatifs sur la qualité et la quantité d'aliments traditionnels tirés de la pêche, de la chasse (incluant le caribou) et la cueillette (incluant les plantes médicinales)	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 3; section 4</b> <b>Partie C: Description du projet; section 7</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21</b>
14	Effets des contaminants issus de la modification de la qualité de l'eau et du sol sur les aliments traditionnels, qui pourraient être absorbés par les ressources alimentaires provenant de la chasse, du piégeage, de la pêche, de la récolte ou de la culture à des fins de subsistance ou à des fins médicinales.	Le projet proposé peut potentiellement affecter les aliments traditionnels si l'eau et la qualité des sols sont contaminés et que les contaminants dans l'eau et les sols sont absorbés par les ressources alimentaires provenant de la chasse, du piégeage, de la pêche, de la récolte ou de la culture à des fins de subsistance ou à des fins médicinales. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours et elle comprendra des propositions de mesures d'atténuation pour éviter ou réduire les effets potentiels négatifs sur les aliments traditionnels, incluant ceux associés au risque de contamination via des modifications de la qualité de l'eau et des sols.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 3; section 4</b> <b>Partie C: Description du projet; section 7</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21</b>
15	Effets sur les tourbières et les zones humides, qui pourraient augmenter le processus de méthylation du mercure pouvant être absorbé par la population via la nourriture traditionnelle.	Le projet proposé peut potentiellement affecter les tourbières et les zones humides. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours et elle examinera la possibilité que le projet accélère les processus de méthylation dans les tourbières et les zones humides affectées et augmente le potentiel d'absorption du mercure par les personnes via la consommation d'aliments traditionnels contaminés au mercure par l'accélération potentielle du processus de méthylation dans ces milieux. L'évaluation des effets comprendra des propositions de mesures d'atténuation qui seront nécessaires pour éviter ou réduire les effets potentiels négatifs sur les aliments traditionnels et les personnes.	<b>Partie C: Description du projet; section 9</b> <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22; section 23</b>

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
<b>Effets cumulatifs</b>			
16	Effets cumulatifs liés à l'utilisation industrielle de la route, aux futurs projets et infrastructures favorisés par la route, tels que les activités d'exploration et d'exploitation minière dans un environnement auparavant intact.	Le projet proposé pourrait entraîner des effets cumulatifs liés à l'utilisation industrielle de la route, aux futurs projets et infrastructures favorisés par la route, tels que les activités d'exploration et d'exploitation minière dans un environnement auparavant intact. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets, incluant une évaluation des effets cumulatifs, est en cours. Elle comprendra des propositions de mesures d'atténuation qui seront nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs. Dans le cadre de l'évaluation des effets cumulatifs, les modifications de l'environnement, de la santé, des conditions sociales et économiques résultant des effets résiduels du projet proposé sur l'environnement, la santé, des conditions sociales et économiques et celles résultant d'autres activités physiques passées, présentes et raisonnablement prévisibles qui chevauchent la zone d'étude du projet seront incluses dans l'évaluation des effets cumulatifs. Des mesures d'atténuation visant à éviter ou à réduire les effets cumulatifs négatifs potentiels du projet sur l'environnement seront proposées.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 3</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
17	Effets cumulatifs sur l'environnement, sur les droits autochtones et les droits issus de traités résultant du projet et de son prolongement potentiel.	Le projet proposé peut potentiellement avoir des effets cumulatifs sur l'environnement, sur les droits autochtones et les droits issus de traités. La communauté autochtone de Marten Falls n'a pas de plan de prolongement du projet proposé. Le projet proposé est celui présenté dans la description détaillée du projet. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets, incluant une évaluation des effets cumulatifs, est en cours. Elle inclura des propositions de mesures d'atténuation qui seront nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs. Dans le cadre de l'évaluation des effets cumulatifs, les modifications de l'environnement, de la santé, des conditions sociales et économiques résultant des effets résiduels du projet proposé sur l'environnement, la santé, les conditions sociales et économiques et celles résultant d'autres activités physiques passées, présentes et raisonnablement prévisibles qui chevauchent la zone d'étude du projet seront incluses dans l'évaluation des effets cumulatifs. Les impacts potentiels sur les droits autochtones et les droits issus de traités seront considérés dans l'évaluation des effets cumulatifs. Les thématiques abordés seront celles identifiées par les communautés autochtones lors des engagements et des consultations et pouvant affecter potentiellement les droits autochtones et les droits issus de traités. Des mesures d'atténuation visant à éviter ou à réduire les effets cumulatifs négatifs potentiels du projet sur les droits autochtones et les droits issus de traités seront proposées.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 4</b>  <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 13e</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
18	Effets cumulatifs sur les conditions culturelles, sociales, sanitaires et économiques.	Le projet proposé peut potentiellement avoir des effets cumulatifs sur les conditions culturelles, sociales, sanitaires et économiques. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets, incluant une évaluation des effets cumulatifs, est en cours et elle comprendra des propositions de mesures d'atténuation qui seront nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs. Dans le cadre de l'évaluation des effets cumulatifs, les changements dans les conditions culturelles, sociales, sanitaires et économiques résultant des effets résiduels du projet proposé et ceux résultant d'autres activités physiques passées, présentes et raisonnablement prévisibles qui chevauchent la zone d'étude du projet seront inclus dans l'évaluation des effets cumulatifs. Des mesures d'atténuation visant à éviter ou à réduire les effets cumulatifs négatifs potentiels du projet sur les conditions culturelles, sociales, sanitaires et économiques seront proposées.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 4</b>  <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
19	Effets cumulatifs causés par le projet de dérivation de la rivière Ogoki réalisé dans les années 1940-1950.	Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets, incluant une évaluation des effets cumulatifs, est en cours. Elle comprendra des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs. Dans le cadre de l'évaluation des effets cumulatifs, les changements dans les conditions culturelles, sociales, sanitaires et économiques résultant des effets résiduels du projet proposé et ceux résultant d'autres activités physiques passées, présentes et raisonnablement prévisibles qui chevauchent la zone d'étude du projet seront inclus dans l'évaluation des effets cumulatifs. Par conséquent et compte tenu que le projet de la communauté de Marten Falls nécessitera la mise en place d'une nouvelle traversée de la rivière Ogoki, les effets cumulatifs du projet et les impacts historiques du projet de détournement de la rivière Ogoki seront considérés, tel que requis dans le cadre d'une étude sur l'évaluation des impacts pour le gouvernement fédéral. L'étude des effets cumulatifs va considérer les enseignements tirés des impacts observés sur d'autres projets dont celui du détournement de la rivière Ogoki pour élaborer des mesures d'atténuation pertinentes au projet de route d'accès de la communauté de Marten Falls.	<b>Partie C: Description du projet; section 12</b>  <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 13c; section 14</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
<b>Eau potable</b>			
20	Effets sur les sources d'eau potable dus à l'altération du régime d'écoulement des eaux souterraines et des eaux de surface.	Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de la planification du projet, une évaluation des effets est en cours et elle examinera la possibilité que le projet affecte les sources d'eau potable en altérant le régime d'écoulement des eaux souterraines et des eaux de surface. L'évaluation des effets présentera des propositions de mesures d'atténuation qui seront nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs sur les eaux souterraines et de surface qui pourraient affecter les sources d'eau potable.	<b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b>  <b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
<b>Conditions économiques</b>			
21	Effets sur les conditions économiques résultant de l'augmentation de la population, des activités économiques et des opportunités, les changements du coût de la vie, du cadre social et culturel, ainsi que de la migration des personnes.	Le projet proposé peut potentiellement induire une croissance de la population, de l'activité économique et des opportunités d'affaire. Il peut également avoir des incidences sur le coût de la vie, l'environnement social et culturel et la migration des personnes, qui à leur tour pourraient avoir des répercussions sur les conditions économiques des communautés non-autochtones et autochtones. Le projet fournira un accès fiable, augmentera la sécurité des déplacements et réduira le prix des denrées alimentaires, du carburant et des fournitures. Il offrira également à la communauté de Marten Falls de futures possibilités de développement économique.  Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets, y compris une évaluation des effets cumulatifs, est en cours. Elle comprendra des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs résultant de la croissance de la population, de l'activité économique et des opportunités d'affaire et des changements dans le coût de la vie, l'environnement social et culturel	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
		et la migration des personnes. Cette évaluation sera appuyée par la collecte de données auprès de membres de la communauté autochtone de Marten Falls et des autres communautés voisines.	
22	Effets sur le mode de vie culturelle et économique dû aux changements des conditions économiques.	Le projet proposé pourrait avoir des répercussions sur les conditions économiques qui pourraient affecter le mode de vie culture et économique des communautés non-autochtones et autochtones potentiellement affectées par le projet. Le projet fournira un accès fiable, augmentera la sécurité des déplacements et réduira le prix des denrées alimentaires, du carburant et des fournitures. Il offrira également à la communauté de Marten Falls de futures possibilités de développement économique. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets, y compris celle des effets cumulatifs, est en cours. Elle comprendra des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs sur le mode de vie culturelle et économique dû aux changements des conditions économiques. Cette évaluation sera appuyée par la collecte de données auprès de membres de la communauté autochtone de Marten Falls et des autres communautés voisines.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>
23	Dialogue et coopération avec les acteurs commerciaux actuels et futurs dont les intérêts et les exploitations pourraient être affectés par le projet, incluant KWG Resources et Noront Resources.	La communauté autochtone de Marten Falls apprécie la contribution de toute information pertinente et de toute assistance de la part des parties intéressées susceptibles de contribuer à l'élaboration d'un projet réalisable et bénéfique, et pouvant aider à l'évaluation des effets potentiels du projet. La communauté autochtone de Marten Falls s'implique directement depuis plusieurs années avec des parties prenantes du domaine industriel telles que KWG Resources et Noront Resources dans la planification et le développement de la route d'accès à la communauté et pour demeurer informée de l'exploration future des ressources minérales dans la région et des projets de développement, y compris ceux dans la région du Cercle de Feu. La communauté autochtone de Marten Falls a organisé et accueilli un symposium annuel sur la région du Cercle de Feu qui rassemble des membres de la communauté ainsi que des secteurs industriel et commercial afin de promouvoir la communication et la sensibilisation	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 3</b>
24	Retombées sur le développement dans le Grand Nord dû au projet et à la route d'approvisionnement de Webequie.	Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets, incluant une évaluation des effets cumulatifs, est en cours. Elle comprendra notamment la proposition de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs. Dans le cadre de l'évaluation des effets cumulatifs, les changements dans l'environnement et dans les conditions sanitaires, sociales et économiques résultant des effets résiduels du projet proposé sur l'environnement, les conditions sanitaires, sociales et économiques et ceux associés à d'autres activités physiques passées, présentes et raisonnablement prévisibles qui chevauchent la zone d'étude du projet seront inclus dans l'évaluation des effets cumulatifs. Cette évaluation comprendra les effets positifs et négatifs sur le développement régional. Bien que la route d'approvisionnement de Webequie proposée se trouve à l'extérieur de la zone d'étude du projet de la route d'accès à la communauté autochtone de Marten Falls, la possibilité de l'inclure dans l'évaluation des effets cumulatifs sera considérée et discutée avec l'AEIC.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 3</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
<b>Poisson et habitat du poisson</b>			
25	Effets sur le passage du poisson résultant de la construction de traverses de cours d'eau, incluant les effets sur la qualité de l'eau, le profil des cours d'eau, l'habitat de fraie, l'habitat du poisson, la diminution du stock de poisson et l'augmentation des activités de pêche.	Le projet proposé peut potentiellement affecter le poisson et l'habitat du poisson suite à la construction des traversées de cours d'eau. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation est en cours sur les effets potentiels de la construction des traversées sur la libre circulation du poisson, sur la qualité de l'eau, le profil des cours d'eau, l'habitat de fraie, l'habitat du poisson et le potentiel que le projet induise des mortalités et une augmentation de l'activité de pêche. À cet effet, des mesures d'atténuation nécessaires seront proposées pour éviter ou réduire les effets négatifs. Les mesures de protection du poisson et de son habitat, ainsi que les normes et codes de pratiques applicables de Pêches et Océans Canada (MPO) seront appliquées dans la mesure du possible. Un tracé de la route qui minimiserait les effets négatifs potentiels sur le poisson et son habitat sera l'un des facteurs pris en compte dans la sélection de la variante de tracé final proposé pour la route d'accès à la communauté de Marten Falls. Cette dernière a l'intention de trouver un juste milieu entre maximiser les bénéfices à la communauté et minimiser les effets négatifs du projet à travers un processus éclairé de sélection des variantes de tracé et de voir à l'application de mesures d'atténuation efficaces et à la mise en place de programmes de surveillance et de suivi tel que requis. Des mesures de compensation pour l'habitat du poisson seront mises en œuvre au besoin pour atténuer les effets négatifs sur le poisson et son habitat.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 3; section 4</b> <b>Partie C: Description du projet; section 11</b> <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b> <b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 19; section 22</b>
26	Effets sur le poisson et son habitat résultant de la construction et de l'exploitation, tels que l'apport d'eaux de ruissellement provenant des routes et des stationnements contenant des sédiments, de l'huile, de la graisse et des métaux lourds pouvant être nocifs pour le biote aquatique.	Le projet proposé peut potentiellement affecter le poisson et l'habitat du poisson durant les phases de construction et d'exploitation du projet, de même que lors de l'entretien de la route en favorisant l'apport d'eau de ruissellement pouvant transporter des substances nocives dans les cours d'eau abritant des populations de poissons. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation est en cours et elle inclura des propositions de mesures d'atténuation qui seront nécessaires pour éviter et réduire les effets sur le poisson et l'habitat du poisson. Parmi ces effets potentiels, il y a l'apport d'eaux de ruissellement contenant des sédiments, de l'huile, de la graisse et des métaux lourds en provenance de la route et des stationnements durant les phases de construction et d'exploitation et qui pourrait être nocif pour le biote aquatique. Les mesures de protection du poisson et de son habitat, ainsi que les normes et codes de pratiques applicables de Pêches et Océans Canada (MPO) seront appliquées dans la mesure du possible. Un tracé de la route qui minimiserait les effets négatifs potentiels sur le poisson et son habitat sera l'un des facteurs pris en compte dans la détermination la variante du tracé final proposé pour la route d'accès à la communauté. Cette dernière a l'intention de trouver un juste milieu entre maximiser les bénéfices à la communauté et minimiser les effets négatifs du projet à travers un processus éclairé de sélection des variantes de tracé et de voir à l'application de mesures d'atténuation efficaces et à la mise en place de programmes de surveillance et de suivi tel que requis. Des mesures de compensation pour l'habitat du poisson seront mises en œuvre au besoin pour atténuer les effets négatifs sur le poisson et son habitat.  Pendant la construction, des fuites ou des déversements accidentels provenant des équipements de construction sont possibles. En prévision de la construction, un Plan de gestion des déversements sera élaboré pour atténuer et gérer les rejets accidentels de substances dangereuses. Pendant l'exploitation de la route d'accès à la communauté, des accidents de la route pourraient se produire, lesquels peuvent impliquer des déversements de substances dangereuses. Afin de réduire le risque d'accidents le long de la route d'accès, celle-ci sera construite conformément aux codes et normes de conception établis et entretenue conformément aux directives et aux exigences réglementaires en vigueur pour l'utilisation et l'emplacement projetés de la route. Pendant la construction et l'entretien de la route, la manutention, l'entreposage, le transport et l'élimination des substances dangereuses seront effectués conformément à la <i>Loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses (1992)</i> et à la <i>Loi provinciale sur le transport des marchandises dangereuses (respectant l'Accord Canada-Ontario relatif à l'exécution de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses)</i> . La gestion et le	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 3; section 4</b> <b>Partie C: Description du projet; section 11</b> <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b> <b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b>

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
		signalement des déversements se fera conformément à la <i>Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario</i> . Par conséquent, les effets négatifs potentiels des accidents, y compris les déversements de substances dangereuses associés au projet, devraient être atténués dans la mesure du possible.	
<b>Programmes de suivi et de surveillance</b>			
27	Allocation de ressources financières pour couvrir les coûts des travaux de nettoyage, de restauration, de remise en état ou d'amélioration requis.	Présentement, un financement provincial a été confirmé pour la phase construction du projet. Cette phase comprend le nettoyage du site des travaux, la remise en état et la restauration ou l'amélioration de sites (si requis) dans les zones perturbées durant la construction et qui ne sont pas requises pour la phase exploitation ou pour des opérations d'entretien de la route. Il n'y a pas de financement fédéral au projet et aucun n'est présentement anticipé.	<b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 16</b>
<b>Sécurité alimentaire</b>			
28	Effets sur la disponibilité des aliments, y compris les aliments traditionnels et leur coût.	Le projet proposé peut potentiellement entraîner des changements dans les aliments, y compris les aliments traditionnels, leur disponibilité et leur coût. Le projet devrait fournir un accès fiable, renforcer la sécurité des déplacements et réduire le coût des denrées alimentaires, du carburant et des fournitures. Il devrait également fournir à la communauté de Marten Falls, et potentiellement aux communautés autochtones voisines, des opportunités de développement économique futur.  Un moyen de transport terrestre fiable vers la communauté de Marten Falls réduira la dépendance de la communauté à l'égard du transport aérien et contribuera à réduire le coût de la nourriture en général. En ce qui concerne les aliments traditionnels, le projet augmentera l'accessibilité aux zones qui n'étaient auparavant pas accessibles pour la récolte d'aliments traditionnels (par exemple, les poissons, la faune et les végétaux). Cet effet positif sur la disponibilité des aliments traditionnels aidera à compenser les coûts plus élevés du transport des aliments vers la communauté. Cependant, l'accès accru des pêcheurs, des chasseurs et des cueilleurs (par exemple, les cueilleurs de baies) dans la zone du projet pourrait également avoir des effets négatifs sur la disponibilité des aliments traditionnels.  Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours. Elle comprendra des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs sur la disponibilité des aliments, y compris les aliments traditionnels, et leur coût.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 3</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21</b>
<b>Général –type d'évaluation</b>			
29	Valeur de l'évaluation fédérale en raison du contexte régional, des effets sociaux, sanitaires, économiques et environnementaux, des effets cumulatifs et du projet désigné selon le Règlement sur les activités concrètes.	Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets, incluant celle des effets cumulatifs, est en cours. Elle comprendra des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets sociaux, sanitaires, économiques et environnementaux négatifs. Si une étude d'impact est exigée par l'AEIC, une évaluation des effets cumulatifs du projet sera réalisée et incluse dans un énoncé des incidences environnementales conformément à la portée et au contenu recommandés dans le <i>Modèle de lignes directrices adaptées relatives à l'étude d'impact</i> de l'AEIC.	<b>Partie C: Description du projet; section 8</b>  <b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b>
30	Valeur d'une évaluation régionale destinée à soutenir la planification de l'utilisation du territoire et à comprendre les effets cumulatifs, y compris sur les droits relatifs à l'eau douce, les droits ancestraux et issus de traités et les changements climatiques.	L'évaluation régionale constitue l'une des composantes d'un plus vaste effort du Gouvernement du Canada visant à aborder la question des effets cumulatifs à l'échelle nationale. À l'heure actuelle, aucune évaluation régionale n'a été réalisée pour la zone qui inclut le projet proposé. Si une évaluation régionale devenait disponible au cours du processus d'examen réglementaire pour le projet proposé, cette information serait prise en compte dans l'évaluation des effets réalisés pour le projet.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 5</b>  <b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
<b>Général – Description du projet</b>			
31	La faisabilité à long terme pour ce promoteur de gérer toutes les phases du projet compte tenu de l'utilisation industrielle proposée.	Tel que proposé présentement, la communauté autochtone de Marten Falls effectuera la gestion de toutes les phases du développement du projet, qui comprendra la conception du projet en vue d'une utilisation industrielle, ainsi que la construction et l'exploitation. La communauté prendra les décisions concernant la route d'accès sous la direction des conseillers membres de la communauté, du Chef et du Conseil et avec l'appui de conseillers techniques. Des options concernant la propriété de la route, les activités d'entretien et la responsabilité sont en cours d'analyse avec la province.	<b>Partie C: Description du projet; section 11</b>
32	Transparence en matière de financement (des gouvernements fédéral et provincial, des entreprises du secteur privé ou des industries liées à l'exploitation des ressources) pour la construction et l'exploitation, y compris l'entretien, d'une route industrielle de cette longueur.	Une description de tout soutien financier que les autorités fédérales fournissent ou pourraient fournir au projet est incluse dans la description détaillée du projet. Les informations concernant le financement du projet ont été fournies à la section 4.1 «Financial Support» de la description initiale du projet (août 2019) publié dans le registre public de l'AEIC pour examen public du 9 août 2019 au 29 août 2019 et du 11 septembre 2019 au 1 octobre 2019.	<b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 16</b>
33	Clarté concernant les composantes du projet, y compris l'emplacement exact des carrières et des campements temporaires de travail.	L'ingénierie du projet proposé est présentement au stade conceptuel. Les détails définitifs concernant l'emplacement des carrières et des camps de travailleurs seront déterminés une fois que les études seront complétées et que la conception détaillée sera réalisée. Les études en cours incluent des zones le long de chaque variante de tracé qui tirent parti de matériaux d'agrégats déjà présents afin de réduire la nécessité de s'approvisionner en matériaux plus loin des zones de construction. De plus, la conception détaillée prendra en considération les résultats des études de référence en cours pour éviter les effets négatifs des carrières et des camps de travail sur les composantes du milieu naturel telles que les habitats fauniques, les zones humides et les tourbières. Les informations concernant les emplacements proposés des carrières et des camps de travail le long du tracé de la route d'accès seront fournies dès qu'un tracé définitif sera déterminé par les études en cours et les commentaires issus du programme d'engagement en cours.  Les principales étapes du programme de participation continue qui visent à obtenir une rétroaction sur les deux solutions proposées pour déterminer le tracé final du projet et l'emplacement des principales installations auxiliaires, comme les carrières et les camps de travail, sont résumées comme suit : 1. Envoyer des lettres de présentation du projet proposé aux communautés autochtones avoisinantes et aux principales parties prenantes	<b>Partie C: Description du projet; section 9</b>

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
		<p>2. Tenir des réunions avec les communautés autochtones avoisinantes et choisir des membres de ces communautés (p. ex. les aînés, chasseurs, trappeurs)</p> <p>3. Fournir aux communautés autochtones avoisinantes et aux principaux intervenants des renseignements à jour et des possibilités de rétroaction sur le projet au moyen de divers outils de communication (p. ex. site Web du projet, médias sociaux, avis dans les journaux locaux et sur la radio), des bulletins et des mises à jour par courriel y compris des lettres sollicitant des informations sur l'emplacement des composantes du projet, y compris les principales infrastructures connexes</p> <p>4. Tenir des dossiers sur les commentaires reçus et communiquer des mises à jour à l'aide des méthodes de communication décrites ci-dessus sur la façon dont la rétroaction a influencé la conception du projet</p> <p>Des renseignements supplémentaires concernant le processus d'engagement et de consultation dans le cadre du projet sont fournis dans la Partie B : Résultats de la phase de planification dans la Description détaillée du projet. La CAMF s'engage à faire participer les communautés susceptibles d'être touchées par le projet ou les communautés qui ont manifesté leur intérêt pour le projet dans son ensemble. Ces efforts et ces communications avec les groupes respectifs seront pris en compte dans la sélection du tracé préféré et la sélection finale des emplacements microsite des installations auxiliaires de l'infrastructure comme les carrières et les camps de travail.</p>	
34	Effets dus au volume potentiel de la circulation automobile sur la route dans le cadre de futurs projets miniers.	Les volumes de circulation automobile estimés sur la route d'accès proposée et sur le réseau routier existant en Ontario auquel la route donnerait accès, pourraient éventuellement changer si de futurs projets miniers sont développés. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets, y compris celle des effets cumulatifs liés au volume de circulation prévu sur la route, est en cours. Elle comprendra des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs de la circulation. Dans le cadre de l'évaluation des effets cumulatifs, les changements des conditions culturelles, sociales, sanitaires et économiques dus aux effets résiduels du projet résultant d'autres activités physiques passées, présentes et raisonnablement prévisibles qui chevauchent la zone d'étude du projet seront inclus dans l'évaluation des effets cumulatifs. Des mesures d'atténuation visant à éviter ou à réduire les effets cumulatifs négatifs potentiels de la circulation seront proposées.	<p><b>Partie C: Description du projet; section 9; section 10</b></p> <p><b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b></p> <p><b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22; section 23</b></p>
35	Utilisation de la route (une route d'accès à la communauté ou une route industrielle pour permettre un accès futur aux activités de développement minier potentielles dans la région du Cercle de Feu).	Le projet fournira un accès toutes-saisons fiable, réduira le coût de transport des fournitures, augmentera la sécurité des déplacements en hiver et offrira à la communauté des opportunités économiques associées à de potentiels développements miniers sur le territoire de la communauté autochtone de Marten Falls ou à proximité du projet, incluant la région du Cercle de Feu. Le projet procurera des avantages substantiels à la communauté autochtone de Marten Falls, peu importe si un lien futur avec des zones potentielles de développement minier au nord devient viable. Toutefois, le développement potentiel futur de ces gisements de minéraux pourrait offrir des possibilités d'emplois considérables ainsi que d'autres avantages aux communautés non autochtones et autochtones voisines, incluant la communauté de Marten Falls. À l'heure actuelle, il n'y a pas d'accès terrestre toutes saisons aux claims miniers de la région du Cercle de Feu ou aux claims miniers d'intérêt situés au nord de la communauté.	<p><b>Partie A: Informations générales actualisées; section 1</b></p> <p><b>Partie C: Description du projet; section 7</b></p>
36	Clarté concernant l'emplacement de tous les groupes autochtones potentiellement touchés et leurs territoires traditionnels pour chaque variante du projet.	Le projet s'insère dans le territoire traditionnel de la communauté autochtone de Marten Falls. À ce jour, la seule communauté autochtone voisine qui a clairement indiqué que son territoire traditionnel s'étend dans la zone d'étude du projet est la communauté autochtone d'Aroland FN. Une cartographie identifiant les territoires traditionnels des autres communautés autochtones voisines n'est pas disponible présentement. D'autres communautés autochtones pourraient indiquer que leurs territoires traditionnels s'étendent dans la zone d'étude du projet à la suite des activités d'engagement prévues avec ces communautés. Cette information pourrait être partagée avec la communauté autochtone de Marten Falls dans le futur, à la suite des activités prévues. Les effets potentiels des deux variantes de tracé proposées pour la route d'accès sur les terres traditionnelles des communautés autochtones voisines, y compris celles identifiées par la province et l'AEIC, seront éventuellement confirmés et pris en compte dans le cadre du processus d'évaluation des impacts du projet.	<b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 13e</b>
37	Nature des activités de consultation du promoteur et des participants, incluant les réponses fournies aux groupes autochtones.	Dans le cadre du programme d'engagement du projet, la communauté autochtone de Marten Falls s'est engagée et va continuer à s'engager à différents degrés avec les membres des communautés autochtones et les autres personnes intéressées (le public) afin que les commentaires soient pris en compte lors de la prise de décision, dans la conception et l'élaboration des mesures d'atténuation proposées. La nature et la portée du programme d'engagement de la communauté autochtone de Marten Falls, incluant le type et la nature des commentaires fournis, ont été incluses dans la section 6.2.1 « Engagement Activities and Responses to Date » de la description initiale du projet. Tel qu'indiqué dans cette section, la plupart des commentaires étaient des demandes de prise en considération des problématiques spécifiques dans le cadre de la planification et du processus d'approbation du projet. Ainsi, il a été répondu que les préoccupations ont été notées et que des réponses plus spécifiques seront apportées lorsque le processus d'évaluation des impacts sera lancé, car des renseignements plus détaillés seront alors disponibles. Le présent tableau récapitulatif des problématiques, s'insérant dans le cadre du processus d'examen fédéral, fournit des réponses aux principales problématiques soulevées durant du processus de consultation des agences gouvernementales et du programme d'engagement de la communauté autochtone de Marten Falls, et est publié sur le registre public de l'AEIC dans la description détaillée du projet.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 3; section 4</b>
38	Raisons de l'échéancier prévu pour la construction de la route.	L'échéancier prévu pour la phase de construction du projet (2021-2031) tient compte de la portée et de l'étendue du projet proposé, du processus d'engagement et des processus d'examen et d'approbation réglementaires requis. Pour les besoins de la description détaillée du projet, une période de construction maximale de 10 ans est proposée. Toutefois, la phase de construction peut ne prendre que trois ans, selon les arrangements et les accords de financement.	<b>Partie C: Description du projet; section 11</b>
39	Clarté sur la direction du projet et informations sur le degré de participation de l'équipe de projet de la communauté autochtone de Marten Falls, y compris une liste des membres de la communauté impliqués et des exemples de comptes rendus de réunions.	Le promoteur (et le responsable) du projet proposé est la communauté autochtone de Marten Falls, qui sera responsable de la conception, de la construction et de l'entretien du projet proposé. La planification du projet est menée par la communauté, ce qui signifie que la communauté élaborera des solutions et fera accélérer la prise de décisions concernant la route d'accès à la communauté. La communauté a formé une équipe de projet composée de membres de la communauté autochtone de Marten Falls et de membres externes pour guider le projet tout au long du processus d'approbation réglementaire. L'équipe de projet agira au nom de la communauté autochtone de Marten Falls en se basant sur les directives, les orientations et les commentaires du Chef et du Conseil, des conseillers techniques et des membres de la communauté. Par conséquent, l'équipe de projet envisage deux rôles distincts pour les membres de la	<b>Partie A: Informations générales actualisées; section 2</b>

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
		<p>communauté autochtone de Marten Falls: 1) la participation au processus mené par la communauté en tant que promoteur du projet; et 2) une communauté autochtone potentiellement touchée par le projet.</p> <p>Le programme d'engagement et de consultation du projet est en cours avec les communautés autochtones régionales, les principales parties prenantes et le public. Les réunions d'engagement et de consultation sont documentées et les commentaires font l'objet d'un suivi. Les résultats de l'engagement et de la consultation pour ce projet concernant les informations présentées, les commentaires reçus et leur influence sur les décisions relatives au projet seront mis à la disposition du public conformément aux exigences réglementaires.</p>	
40	Clarté concernant les caractéristiques de la main-d'œuvre pour le projet, notamment par sexe, ainsi que des principaux obstacles à l'emploi pour les groupes locaux sous-représentés.	<p>Les détails finaux concernant les caractéristiques de la main-d'œuvre pour le projet seront déterminés une fois que les études seront terminées et que la conception détaillée sera réalisée.</p> <p>Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours et comprendra des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs liés au genre, ainsi que les principaux obstacles à l'emploi pour les groupes locaux sous-représentés.</p>	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 3</b>

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
<b>Eaux souterraines</b>			
41	Effets sur les eaux souterraines, notamment de la contamination des zones humides.	<p>Pendant la construction, des fuites ou des déversements accidentels provenant des équipements de construction sont possibles. En prévision de la construction, un Plan de gestion des déversements sera élaboré pour atténuer et gérer les rejets accidentels de substances dangereuses. Pendant l'exploitation de la route d'accès à la communauté, des accidents de la route pourraient se produire, lesquels peuvent impliquer des déversements de substances dangereuses. Afin de réduire le risque d'accidents le long de la route d'accès, celle-ci sera construite conformément aux codes et normes de conception établis et entretenue conformément aux directives et aux exigences réglementaires en vigueur pour l'utilisation et l'emplacement projetés de la route. Pendant la construction et l'entretien de la route, la manutention, l'entreposage, le transport et l'élimination des substances dangereuses seront effectués conformément à la <i>Loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses (1992)</i> et à la <i>Loi provinciale sur le transport des marchandises dangereuses (respectant l'Accord Canada-Ontario relatif à l'exécution de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses)</i>. La gestion et le signalement des déversements se fera conformément à la <i>Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario</i>. Par conséquent, les effets négatifs potentiels des accidents, y compris les déversements de substances dangereuses associés au projet, devraient être atténués dans la mesure du possible.</p> <p>Les autres effets potentiels sur les eaux souterraines seraient principalement liés aux activités de construction telles que le drainage, l'utilisation de l'eau et la création de surfaces imperméables susceptibles d'affecter les eaux souterraines. Un abaissement temporaire de la nappe phréatique pendant la construction du projet par des activités de drainage requis, au besoin, peut réduire les apports d'eau des eaux souterraines vers les zones humides. Dans le cadre du processus de planification d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours. Elle comprendra des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs sur les eaux souterraines, notamment de la contamination des zones humides.</p>	<p><b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b></p> <p><b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b></p> <p><b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 19; section 22; section 24</b></p>
<b>Santé et bien-être des personnes</b>			
42	Les impacts sur la santé, dus aux niveaux sonores ambiants sur les récepteurs sensibles, peuvent varier en fonction du moment des travaux (par exemple des activités nocturnes) et de leur durée.	Le projet proposé peut produire des niveaux sonores pouvant être perçus comme du bruit par les récepteurs sensibles, ce qui pourrait avoir des effets négatifs sur la santé humaine. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours et comprendra des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs du bruit sur les récepteurs sensibles. Si une étude d'impact est requise par l'AEIC, une évaluation des effets sera menée, incluant les effets dus au bruit, et des mesures d'atténuation pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels du projet seront proposées et intégrées au document de l'Énoncé des incidences environnementales. Les mesures d'atténuation proposées pour éviter les effets négatifs du bruit sur la santé humaine doivent inclure, dans la mesure du possible, des restrictions concernant l'horaire et la durée des activités de construction à proximité des résidences, en attendant un engagement supplémentaire avec les résidents potentiellement concernés sur ce sujet une fois que le tracé final de la route sera déterminé.	<p><b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b></p> <p><b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b></p> <p><b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b></p>
<b>Engagement et consultation des communautés autochtones et des intervenants</b>			
43	Participation et soutien des communautés autochtones au développement dans la région du Cercle de Feu.	L'objectif principal du projet proposé de route d'accès à la communauté autochtone de Marten Falls est de fournir un accès à la communauté de Marten Falls, peu importe le développement futur dans la région du Cercle de Feu. Bien que des discussions et des études soient en cours concernant les routes menant à la région du Cercle de Feu, le calendrier, la propriété, le financement et la faisabilité de futurs développements potentiels dans la région du Cercle de Feu sont présentement indéterminés et, par conséquent, les développements futurs dans la région du Cercle de Feu seraient des projets distincts du projet de route d'accès à la communauté de Marten Falls. Le processus de consultation des agences gouvernementales et du programme d'engagement auprès de la communauté autochtone de Marten Falls mené à ce jour concerne uniquement le projet de route d'accès à la communauté de Marten Falls. Par conséquent, la communauté autochtone de Marten Falls ne peut commenter sur la participation et le support de la population autochtone pour le développement de la région du Cercle de Feu.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 4</b>
44	Financement suffisant et opportun pour permettre aux communautés autochtones et aux autres intervenants de participer à l'étape de planification.	Les gouvernements fédéral et provincial ont tous deux des programmes de financement disponibles pour supporter les groupes autochtones, les individus et les organisations à but non lucratif souhaitant participer au processus d'examen du projet, par le biais d'un processus de demande et d'éligibilité. La communauté autochtone de Marten Falls ne peut se prononcer sur le caractère suffisant du programme d'aide financière aux participants lancé par les gouvernements.	<b>Partie C: Description du projet; section 11</b>
45	Collaboration avec les communautés autochtones pour la planification provinciale, en raison des effets de l'investissement dans le corridor de transport Nord-Sud à titre de catalyseur du développement régional.	Le projet proposé concerne une route d'accès à la communauté de Marten Falls. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, les changements économiques potentiels dans la communauté de Marten Falls et des communautés voisines seront considérés, incluant les bénéfices économiques potentiels pouvant découler du développement du territoire à proximité de la variante de tracé recommandée pour route d'accès.	<p><b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 4</b></p> <p><b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 13e</b></p> <p><b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b></p>
46	Processus de planification collaboratif et consultation multipartite avec une représentation autochtone significative tout au long de l'évaluation d'impact fédérale, y compris lors de la définition de la conception du projet, en tenant compte du savoir autochtone et de l'utilisation traditionnelle des terres.	La communauté de Marten Falls est engagée dans le projet depuis plusieurs années avec les communautés autochtones voisines. Cet effort de participation multipartite significatif des communautés autochtones a inclus des discussions directes et des réunions avec plusieurs communautés, ainsi que des journées portes ouvertes pour toutes les personnes intéressées par le projet, ainsi que la publication de documents pour examen et commentaires, tels que la description initiale de projet. Pour soutenir le processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, la communauté autochtone de Marten Falls est engagée à collaborer de manière continue avec les communautés voisines, notamment en prenant en compte le savoir autochtone et les informations sur l'utilisation du territoire, si les communautés souhaitent partager ces informations. Les informations reçues jusqu'à maintenant des communautés voisines sont incluses dans la description détaillée du projet. Ces informations alimenteront l'évaluation des effets et l'élaboration de mesures d'atténuation proposées.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 4</b>

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
47	Utilisation des informations recueillies auprès des communautés autochtones lors de la consultation pour réviser l'évaluation des effets et les variantes de tracé présentées, en particulier en raison des effets sur la faune.	Le processus de consultation et d'engagement en cours continuera de recueillir les commentaires des groupes autochtones potentiellement affectés par les deux variantes Ouest du tracé de la route d'accès à la communauté. Le choix du tracé final de la route d'accès et l'évaluation des effets potentiels négatifs et positifs du projet seront amorcés en se basant sur les commentaires issus du processus de consultation et d'engagement en cours, incluant le savoir autochtone, les études antérieures et les informations recueillies dans le cadre des études de la documentation existante et des études sur le terrain (incluant les études fauniques) à l'intérieur des corridors des variantes de tracés proposés. L'intention de la communauté autochtone de Marten Falls est de proposer un juste milieu entre maximiser les avantages pour la communauté et minimiser les effets négatifs grâce à un processus éclairé de sélection des variantes de tracé et de voir à l'application de mesures d'atténuation efficaces et à la mise en place des programmes de surveillance et de suivi tel que requis.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 4</b>
<b>Savoirs Autochtones</b>			
48	Intégration du savoir autochtone dans les décisions liées à la planification, à la gestion et à l'exploitation, ainsi que lors de la collecte de données environnementales, des études de suivi et de l'identification de mesures d'atténuation liées à l'évaluation sociale, économique et environnementale des activités d'exploration ou des développements potentiels.	<p>Le programme d'engagement en cours et le processus de consultation du projet offriront aux communautés autochtones avoisinantes et aux parties prenantes potentiellement affectées et intéressées la possibilité de consigner leurs préoccupations, leurs questions et leurs opinions sur les effets potentiels et sur les stratégies d'atténuation, ainsi que leur savoir autochtone concernant l'environnement local. Des informations actualisées sur le programme d'engagement et le processus de consultation sont fournies dans la description détaillée du projet.</p> <p>Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours et comprendra notamment des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs. Afin de soutenir le processus d'évaluation des effets, des études de la documentation existante, des études sur le terrain et la participation des communautés autochtones, du public, des groupes intéressés et des agences gouvernementales sont en cours. Considérant que le projet se situe principalement sur le territoire traditionnel de la communauté autochtone de Marten Falls, incluant une portion des terres traditionnelles de la communauté partagée avec la communauté autochtone d'Aroland dans le secteur sud du projet proposé, les communautés de Marten Falls et d'Aroland travaillent présentement à la mise en place d'un accord de partage du savoir autochtone et d'un memorandum d'entente. La communauté autochtone de Marten Falls s'engage également à mieux comprendre comment le savoir autochtone issu des communautés autochtones voisines peut être partagé et intégré dans la planification, la gestion et les décisions opérationnelles du projet, ainsi que lors de la collecte de données environnementales, des études de suivi et la définition de mesures d'atténuation à l'évaluation sociale, économique et environnementale du projet, incluant l'évaluation des effets cumulatifs. La communauté de Marten Falls comprend que certaines connaissances traditionnelles ne peuvent pas être partagées et clarifiera les connaissances traditionnelles pouvant être partagées lors de discussions avec les communautés autochtones voisines qui souhaiteraient apporter leur savoir aux fins susmentionnées du projet.</p>	<p><b>Partie A: Informations générales actualisées; section 1</b></p> <p><b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 4</b></p> <p><b>Partie C: Description du projet; section 12</b></p> <p><b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 13d</b></p> <p><b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 19; section 21; section 22</b></p>
<b>Utilisation actuelle du territoire et des ressources par les communautés autochtones à des fins traditionnelles</b>			
49	Impacts sur la capacité des communautés autochtones à poursuivre les pratiques traditionnelles, telles que le piégeage et l'utilisation de terrains de piégeage, la chasse, la pêche, la récolte, la cueillette de baies, la récolte de plantes médicinales, l'enseignement et les pratiques spirituelles.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter les pratiques traditionnelles des communautés autochtones, telles que le trappage et l'utilisation de lignes de trappe, la chasse, la pêche, la récolte, la cueillette de baies, la récolte de plantes médicinales, l'enseignement et les pratiques spirituelles. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours et elle comprendra notamment des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs sur la capacité des communautés autochtones à poursuivre les pratiques traditionnelles, tels que le trappage et l'utilisation de lignes de trappe, la chasse, la pêche, la récolte, la cueillette de baies, la récolte de plantes médicinales, l'enseignement et les pratiques spirituelles.	<p><b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 13e</b></p> <p><b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b></p>
50	Impacts de l'accès plus facile aux territoires traditionnels autochtones par la population non autochtone.	Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours et évaluera les effets d'un accès plus facile aux territoires traditionnels autochtones par les populations non autochtones. L'évaluation des effets comprendra l'élaboration de mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels liés à un accès plus facile aux territoires traditionnels autochtones par les populations non autochtones.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>
<b>Conditions économiques des communautés autochtones</b>			
51	Effets sur les conditions économiques (coût de la vie, indemnités, pauvreté, terres disponibles) des communautés autochtones (incluant les femmes et les jeunes).	Le projet proposé peut potentiellement affecter les conditions économiques des communautés autochtones (y compris les femmes et les jeunes) via des effets potentiels sur le coût de la vie, la pauvreté et les terres disponibles. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours. Elle permettra d'évaluer les effets potentiels des conditions économiques (coût de la vie, pauvreté, terres disponibles) des communautés autochtones (y compris les femmes et les jeunes). L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels liés aux modifications des conditions économiques (coût de la vie, pauvreté, terres disponibles) des communautés autochtones (y compris les femmes et les jeunes).	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>
52	Contribution du promoteur à la formation, au développement des compétences et à l'emploi.	Les activités de planification du projet examineront les moyens d'améliorer les opportunités d'emploi liées au projet pour les communautés autochtones, y compris les moyens de contribuer à la formation et au développement des compétences qui seraient nécessaires pour les activités liées au projet. À ce stade de la phase de planification du projet, la communauté de Marten Falls n'a pas encore établi les détails concernant la contribution à la formation, au développement des compétences et à l'emploi. Ces détails seront déterminés au fur et à mesure de l'avancement de la conception du projet et en tenant compte des commentaires issus du processus de consultation et d'engagement en cours.	<p><b>Partie C: Description du projet; section 7; section 12</b></p> <p><b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b></p>

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
<b>État de santé des communautés autochtones</b>			
53	Effets sur la malnutrition, la contamination des aliments traditionnels, le diabète, les problèmes cardiovasculaires, la santé mentale et l'accessibilité aux soins de santé.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter la malnutrition, la contamination des aliments traditionnels, le diabète, les problèmes cardiovasculaires, la santé mentale et l'accessibilité des services de soins de santé pour la communauté autochtone de Marten Falls et les communautés autochtones voisines potentiellement affectées. Le projet fournira un accès fiable, augmentera la sécurité des déplacements et réduira le prix des denrées alimentaires, du carburant et des fournitures, et offrira à la communauté de Marten Falls de futures possibilités de développement économique. Par conséquent, le projet devrait procurer des avantages substantiels à la communauté grâce à un meilleur accès aux soins de santé et à des aliments nutritifs.  Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours et évaluera les effets potentiels du projet sur la malnutrition, la contamination des aliments traditionnels, le diabète, les problèmes cardiovasculaires, la santé mentale et l'accessibilité des services de soins de santé. L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels liés à la malnutrition, à la contamination des aliments traditionnels, au diabète, aux problèmes cardiovasculaires, à la santé mentale et à l'accès aux services de soins de santé.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 4</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>
54	Effets sur la qualité de l'air, les émissions atmosphériques et les poussières pouvant avoir des effets négatifs sur les récepteurs sensibles de l'humain.	Le projet proposé peut potentiellement affecter la qualité de l'air (incluant l'augmentation des émissions atmosphériques et de la poussière) pouvant affecter les récepteurs sensibles de l'humain. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours. Elle permettra d'évaluer les effets potentiels du projet sur la qualité de l'air, y compris les émissions atmosphériques et la poussière, susceptibles d'avoir des effets négatifs sur les récepteurs sensibles. L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels liés à la qualité de l'air, aux émissions atmosphériques, à la poussière et aux effets sur les récepteurs sensibles de l'humain.	<b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22; section 23; section 24</b>
55	Effets de l'accessibilité du territoire sur l'augmentation du nombre de grossesses, la violence sexuelle, les infections sexuellement transmissibles et la violence sexiste sur les femmes et les jeunes.	L'accessibilité accrue à la communauté de Marten Falls et à la Communauté autochtone d'Aroland résultant du projet pourrait potentiellement affecter le nombre de grossesses, la violence sexuelle, les infections sexuellement transmissibles et la violence sexiste à l'égard des femmes et des jeunes. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours et comprendra des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs de l'accessibilité sur l'augmentation du nombre de grossesses, la violence sexuelle, les infections sexuellement transmissibles et la violence sexiste à l'égard des femmes et des jeunes. L'évaluation de l'impact du projet comprendra une analyse sexospécifique conforme aux directives de l'AEIC sur les méthodes pour mener une analyse comparative entre les sexes.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>
<b>Droits des communautés autochtones</b>			
56	Effets sur les droits protégés en vertu de la Loi constitutionnelle de 1982, y compris les droits à la terre et aux ressources, à la langue crie, à la spiritualité, aux terrains de piégeage familiaux de la nation crie, aux valeurs, au choix du moyen de subsistance et à la vocation.	La communauté autochtone de Marten Falls s'engage à maintenir un dialogue et des relations constructives avec les communautés autochtones voisines afin de soutenir la durabilité environnementale, sociale et économique du projet. Dans le cadre du programme d'engagement en cours pour ce projet, la communauté de Marten Falls continuera d'inviter les communautés autochtones voisines à exprimer leurs opinions et leurs intérêts concernant le projet proposé et s'efforcera d'œuvrer en faveur d'une implication coopérative des communautés intéressées par le projet dans le but de protéger les droits et les valeurs culturelles des communautés autochtones affectées.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 4</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>
<b>Conditions sociales des communautés autochtones</b>			
57	Effets sur les conditions sociales tels que les problèmes de délinquance juvénile, la faim chez les enfants, la pauvreté, les responsabilités parentales et la monoparentalité.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter les conditions sociales liées aux problèmes de délinquance juvénile, à la faim chez les enfants, à la pauvreté, aux responsabilités parentales et à la monoparentalité. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours. Elle évaluera les effets potentiels du projet sur les conditions sociales des problèmes de délinquance juvénile, de la faim chez les enfants, de la pauvreté, des responsabilités parentales et de la monoparentalité. L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels liés aux conditions sociales résultant des problèmes de délinquance chez les jeunes, de la faim chez les enfants, de la pauvreté, des responsabilités parentales et de la monoparentalité.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>
58	Effets sur les conditions sociales liés à la perte des aînés et leur rôle sur la transmission de l'héritage culturel/du patrimoine, la perte de spiritualité, de la langue, de la culture, des camps traditionnels, de la structure familiale et des compétences de survie en forêt, ainsi que la perte des aires d'utilisation traditionnelles et l'altération des valeurs sociales.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter les conditions sociales liées à la perte des aînés et leur rôle sur la transmission de l'héritage culturel/du patrimoine, à la perte de spiritualité, à la perte de la langue, à la perte de culture, des camps traditionnels, de la structure familiale et des compétences de survie en forêt, à la perte des aires d'utilisation traditionnelles et à l'altération des valeurs sociales. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours et inclura les effets potentiels du projet sur les conditions sociales du fait de la perte des aînés et de leur rôle sur la transmission de l'héritage culturel/du patrimoine, de la perte de spiritualité, de la perte de la langue, de la culture, des camps traditionnels, de la structure familiale et des compétences de survie en forêt, de la perte des aires d'utilisation traditionnelles et de l'altération des valeurs sociales. L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels liés aux conditions sociales du fait de la perte des aînés et de leur rôle sur la transmission de l'héritage culturel/du patrimoine, de la perte de spiritualité, de la perte de la langue, de la culture, des camps traditionnels, de la structure familiale et des compétences de survie en forêt, de la perte des aires d'utilisation traditionnelles et de l'altération des valeurs sociales.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>
59	Effets sur les conditions sociales dus aux changements de la qualité de la vie, à l'urbanisation, à la connectivité accrue, aux changements sociaux rapides, à l'accès à la technologie et à la mobilité accrue.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter les conditions sociales liées aux changements de qualité de vie, à l'urbanisation, à la connectivité accrue, aux changements sociaux rapides, à l'accès à la technologie et à la mobilité accrue. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours et inclura les effets potentiels du projet sur les conditions sociales liées aux changements de la qualité de la vie, à l'urbanisation, à une connectivité accrue, aux changements sociaux rapides, à l'accès à la technologie et à la mobilité accrue. L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels liés aux conditions sociales liées aux changements de la qualité de la vie, à l'urbanisation, à une connectivité accrue, aux changements sociaux rapides, à l'accès à la technologie et à la mobilité accrue.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
60	Effets sur les conditions sociales dus aux changements d'accessibilité, de finances personnelles, d'orientation professionnelle, d'aide juridique, de compétences essentielles sur le lieu de travail et dans la vie courante.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter les conditions sociales en raison de changements dans l'accessibilité, les finances personnelles, l'orientation professionnelle, l'aide juridique, les compétences essentielles sur le lieu de travail et dans la vie courante. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours et inclura les effets potentiels du projet sur les conditions sociales en raison de modifications de l'accessibilité, des finances personnelles, de l'orientation professionnelle, de l'aide juridique, des compétences essentielles en milieu de travail et dans la vie courante. L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels sur les conditions sociales dus aux changements d'accessibilité, de finances personnelles, d'orientation professionnelle, d'aide juridique, de compétences essentielles au travail et dans la vie courante.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>
61	Effets sur les conditions sociales découlant du tabagisme, de la consommation d'alcool et de drogues, ainsi que de la conduite avec les facultés affaiblies.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter les conditions sociales liées au tabagisme, à la consommation d'alcool et de drogues, ainsi qu'à la conduite avec les facultés affaiblies. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours et inclura les effets potentiels du projet sur les conditions sociales découlant du tabagisme, de la consommation d'alcool et de drogues, ainsi que de la conduite avec les facultés affaiblies. L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels découlant du tabagisme, de la consommation d'alcool et de drogues, ainsi que de la conduite avec les facultés affaiblies.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>
<b>Biens patrimoniaux et patrimoine culturel des communautés autochtones</b>			
62	Effets sur le patrimoine culturel et archéologique des communautés autochtones.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter le patrimoine culturel et archéologique des communautés autochtones. Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours. Elle permettra d'évaluer les effets potentiels du projet sur le patrimoine culturel et archéologique des communautés autochtones. L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels sur le patrimoine culturel et archéologique des communautés autochtones. Le choix d'un tracé de route qui réduirait les effets négatifs potentiels sur le patrimoine culturel et archéologique sera l'un des facteurs pris en compte dans la sélection de la variante de tracé final proposé pour la route d'accès.	<b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>
<b>Mesures d'atténuation</b>			
63	Mesures d'atténuation liées aux effets sur les communautés autochtones, leurs droits et leurs conditions sociales, économiques, environnementales et de santé.	Dans le cadre du programme d'engagement du projet, la communauté autochtone de Marten Falls s'est engagée et continuera à s'engager à différents degrés avec les membres des communautés autochtones et les autres personnes intéressées (le public) afin que leurs commentaires soient pris en compte dans la prise de décision, la conception et les mesures d'atténuation du projet pour éviter les impacts sur les communautés autochtones, leurs droits et leurs conditions sociales, économiques et environnementales et de santé.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>
64	Clarté des mesures d'atténuation, incluant le bruit de dynamitage, la perte ou les effets sur la faune et la flore.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter la flore et la faune locales. Dans le cadre du programme d'engagement du projet en cours, la communauté de Marten Falls a et continuera d'engager à différents degrés les membres de la communauté autochtone intéressés et d'autres personnes (le public) afin que les commentaires soient pris en compte dans la prise de décision, la conception et l'élaboration de mesures d'atténuation réalisables pour éviter les effets liés au bruit de dynamitage et à la perte ou aux effets sur la flore et la faune.	<b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b>  <b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 19</b>
<b>Navigation</b>			
65	Effets sur les eaux navigables.	Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours et inclura les effets potentiels du projet sur les eaux navigables. Elle comprendra des propositions de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs sur les eaux navigables. Le droit public à la navigation sur les eaux navigables du Canada est protégé en vertu de la <i>Loi sur les eaux navigables canadiennes</i> . Il est attendu que l'AEIC sollicite la participation des autorités fédérales, telle que Pêches et Océans Canada et Transports Canada, pour l'examen de l'Énoncé des incidences environnementales du projet.	<b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b>
<b>Exploitation, désaffectation et fermeture</b>			
66	Clarté sur tous les aspects de la phase d'exploitation. Effets de l'absence d'activités appropriées de désaffectation, de revégétalisation et de remise en état.	Considérant que le projet est une route d'accès, la phase d'exploitation comprendra des activités d'entretien de la route d'accès et des composantes associées comme les traversées de cours d'eau et les bancs d'emprunt nécessaires à l'entretien des routes. L'ingénierie du projet proposé est présentement au stade conceptuel. Les détails définitifs concernant la phase d'exploitation, tel que l'emplacement des bancs d'emprunt pour l'entretien, seront déterminés une fois que les études seront complétées et que la conception détaillée sera réalisée.  Une évaluation des effets du projet en cours d'élaboration clarifiera tous les aspects de la phase d'exploitation du tracé de la route d'accès. Des mesures d'atténuation visant à éviter ou à réduire les effets négatifs potentiels du projet seront proposées, incluant un suivi continu pour vérifier l'efficacité des activités de revégétalisation et de remise en état des zones temporairement perturbées, le cas échéant. À l'heure actuelle, il n'est pas prévu de désaffecter la route d'accès si elle était construite. La désaffectation des composantes temporaires qui ne sont plus nécessaires une fois la construction de la route terminée, sera réalisée dans le cadre de la phase de construction du projet. Ces composantes temporaires comprennent les routes d'accès, les carrières, les bancs d'emprunt et les zones de rassemblement pendant la construction, qui ne sont pas nécessaires pour entretenir la route une fois celle-ci construite.	<b>Partie C: Description du projet; section 9; section 11</b>
<b>Contribution du projet à la durabilité</b>			
67	La contribution du projet à la durabilité, en reconnaissant l'interconnexion et l'interdépendance des systèmes	Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets est en cours. Elle inclura une évaluation de la contribution du projet à la durabilité, en reconnaissant l'interconnexion et l'interdépendance des systèmes humain-écologique et le bien-être des générations	<b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b>

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
	humain-écologiques et le bien-être des générations actuelles et futures.	actuelles et futures. L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et pouvant être nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels sur la durabilité des systèmes humain-écologiques et le bien-être des générations actuelles et futures.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21</b>
68	Importance des effets négatifs versus les effets positifs du projet.	Pour appuyer la prise de décision en matière de planification du projet, les effets positifs et négatifs du projet seront pris en compte. L'intention de la communauté autochtone de Marten Falls est de proposer un juste milieu entre maximiser les avantages pour la communauté tout en minimisant les effets négatifs grâce à un processus éclairé de sélection des variantes de tracé et de voir à l'application de mesures d'atténuation efficaces et à la mise en place des programmes de surveillance et de suivi continus.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21</b>
<b>Expansion du projet</b>			
69	L'expansion potentielle du projet dans la région du Cercle de Feu, considérant que les études de référence sont déjà menées pour une telle vision le long du corridor nord, du projet jusqu'à la région du Cercle de Feu.	Le projet proposé est une route d'accès toutes saisons pour la communauté de Marten Falls. La route d'accès est développée en tant que route polyvalente pour accueillir le trafic commercial/industriel tel que les camions utilisés pour l'exploitation minière et forestière. L'objectif principal de ce projet est de fournir un accès à la communauté de Marten Falls, peu importe s'il y aura un développement minier. Bien que des discussions et des études soient en cours concernant des routes menant à la région du Cercle de Feu, l'échéancier, la propriété, le financement et la faisabilité de ces futures routes potentielles sont présentement inconnus. Par conséquent, les futurs projets de route dans la région du Cercle de Feu seront considérés comme des projets distincts.	<b>Partie A: Informations générales actualisées; section 3; section 4</b> <b>Partie C: Description du projet; section 7</b>
70	Effets et effets cumulatifs dus à l'augmentation de circulation industrielle, résultant du prolongement potentiel de la route jusque dans la région du Cercle de Feu.	Dans le cadre du processus de planification et d'approbation réglementaire du projet, une évaluation des effets, comprenant une évaluation des effets cumulatifs, est en cours. Elle comprendra la proposition de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs liés à l'augmentation de la circulation industrielle. Les changements dus à la circulation industrielle accrue engendrée par d'autres activités physiques passées, présentes et raisonnablement prévisibles qui chevauchent la zone d'étude du projet seront inclus dans l'évaluation des effets cumulatifs.	<b>Partie C: Description du projet; section 7</b> <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22; section 23; section 24</b>
<b>But et nécessité du projet</b>			
71	Lien entre le développement minier, le projet et le projet de la route d'approvisionnement de Webequie.	Le projet proposé présentement est une route d'accès toutes saisons à la communauté autochtone de Marten Falls qui assurera un accès fiable, augmentera la sécurité des déplacements et réduira le prix de la nourriture, du carburant et des fournitures et offrira des opportunités de développement économique futures à la communauté. Le projet apportera des avantages substantiels à la communauté autochtone de Marten Falls, peu importe si un lien futur avec des zones potentielles de développement minier au nord devient viable. Si un futur projet routier reliait la route d'accès à la région du Cercle de Feu, la route d'accès à la communauté de Marten Falls pourrait également être utilisée comme une route d'approvisionnement pour les industries car elle sera conçue pour accueillir le trafic industriel tel que les camions pour l'exploitation minière et forestière. Le projet de route d'approvisionnement de Webequie est un projet distinct qui relierait la communauté de Webequie à la région de McFaulds Lake et qui n'a aucune connectivité avec le projet proposé de route d'accès à la communauté de Marten Falls.	<b>Partie A: Informations générales actualisées; section 1</b> <b>Partie C: Description du projet; section 7</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
72	Portée du projet, son utilisation potentielle à des fins industrielles et son prolongement jusque dans la région du Cercle de Feu.	La vocation principale du projet de route proposé présentement est d'être une route d'accès à la communauté de Marten Falls. Si un futur projet routier reliait la route d'accès à la communauté à la région du Cercle de feu, la route d'accès à la communauté de Marten Falls pourrait également être utilisée comme une route d'approvisionnement pour l'industrie car elle serait conçue pour accueillir le trafic industriel tel que les camions pour l'exploitation minière et forestière.	<b>Partie C: Description du projet; section 9; section 12</b>
<b>Zones humides et milieux riverains</b>			
73	Effets sur les environnements riverains et les zones humides (ayant une haute valeur écologique et sociale dans le Grand Nord), les zones tampons, la propagation d'espèces envahissantes et les perturbations.	Les effets environnementaux potentiels du projet sont identifiés dans la description détaillée du projet et ils comprennent les effets sur la végétation, la faune, le poisson et l'habitat du poisson et la propagation ou l'introduction d'espèces envahissantes. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de la planification du projet, une évaluation des effets est en cours qui comprendra la recommandation de mesures d'atténuation nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs sur les zones riveraines et les zones humides. Un tracé de la route qui réduirait les effets négatifs potentiels sur les zones riveraines et les zones humides sera l'un des facteurs pris en compte dans la sélection de la variante proposée de tracé final proposé pour la route d'accès à la communauté. Dans le cadre du programme d'engagement du projet, la communauté autochtone de Marten Falls s'est engagée et va continuer à s'engager à différents degrés avec les membres des communautés autochtones intéressées afin que la rétroaction soit prise en compte dans la prise de décision, la conception et les mesures d'atténuation des impacts du projet (comme les discussions sur la faisabilité des zones tampons) afin d'éviter et de réduire les effets négatifs potentiels sur les environnements de grande valeur écologique et sociale.	<b>Partie C: Description du projet; section 9; section 11</b> <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22; section 23</b>
74	Effets des changements des niveaux d'eau, incluant la diminution de la stabilité des berges, et des effets sur le muskeg qui permet la séquestration du carbone.	Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de la planification du projet, une évaluation des effets est en cours afin d'évaluer les effets potentiels des changements de niveaux d'eau dont la diminution de la stabilité des berges et des effets sur le muskeg qui permet la séquestration du carbone. L'évaluation des effets comprendra des propositions de mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs sur les niveaux d'eau dont la diminution de la stabilité des berges et sur le muskeg qui permet la séquestration du carbone.	<b>Partie C: Description du projet; section 12</b> <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b> <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
<b>Conditions sociales</b>			
75	Effets du vandalisme sur les infrastructures, tels que les cabanes et les lignes de trappe, dû à l'augmentation de l'accès au territoire.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter les incidences de vandalisme sur les infrastructures, comme les cabanes et les lignes de trappe, dû à l'augmentation de l'accès au territoire. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours afin d'évaluer les effets potentiels du projet sur les infrastructures, comme les cabanes et les lignes de trappe, dû à l'augmentation de l'accès au territoire et l'augmentation potentielle du vandalisme associé à l'augmentation de l'accès à la zone du projet. L'évaluation des effets comprendra de mesures	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21; section 22</b>

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
		d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs sur les infrastructures, comme les cabanes et les lignes de trappe, dû à l'augmentation de l'accès au territoire et l'augmentation potentielle du vandalisme associé à l'augmentation de l'accès à la zone du projet.	
<b>Espèces en péril, faune terrestre et leur habitat</b>			
76	Effets sur les espèces en péril désignées au niveau fédéral, incluant le carcajou et le caribou, résultant du changement et des perturbations de leur habitat, tels que des modifications dans leur domaine vital et les patrons de migration, les perturbations sensorielles, la qualité de l'air, l'accroissement de la prédation et les barrières.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter les espèces en péril désignées au niveau fédéral, incluant le carcajou et le caribou, en raison du changement et des perturbations de leur habitat. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours afin d'évaluer les effets potentiels du projet sur les espèces en péril désignées au niveau fédéral, incluant le carcajou et le caribou, résultant du changement et des perturbations de leur habitat, tels que des modifications dans leur domaine vital et les patrons de migration, les perturbations sensorielles, la qualité de l'air, l'accroissement de la prédation et les barrières. L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs sur les espèces en péril désignées au niveau fédéral. Un tracé de la route qui réduirait les effets négatifs potentiels sur les espèces en péril sera l'un des facteurs pris en compte dans la sélection de la variante de tracé final proposée pour la route d'accès à la communauté.	<b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b>  <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
77	Effets sur les espèces en péril désignées au niveau fédéral, incluant le carcajou et le caribou, résultant de l'augmentation des perturbations humaines, des activités récréatives, du stress et des activités de collecte de données, telles que la pose de colliers émetteurs pour le suivi du caribou des bois.	Les méthodes utilisées pour rassembler des informations sur les espèces en péril, y compris des informations provenant du programme de surveillance continue du caribou du gouvernement provincial, sont des méthodes développées, recommandées et utilisées par des spécialistes gouvernementaux. Les études de terrain réalisées sur la faune par des consultants pour rassembler des informations de référence sur la faune, comme le caribou, n'utilisent pas de méthodes invasives, telles que la pose de colliers émetteurs. Cependant, les résultats des suivis de la faune disponibles chez les ministères gouvernementaux seront utilisés pour déterminer les effets potentiels du projet sur les espèces en péril.  Le projet proposé pourrait potentiellement affecter les espèces en péril désignées au niveau fédéral, incluant le carcajou et le caribou, résultant de l'augmentation des perturbations humaines et des activités récréatives. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours afin d'évaluer les effets potentiels du projet sur les espèces en péril désignées au niveau fédéral, incluant le carcajou et le caribou, résultant de l'augmentation des perturbations humaines, des activités récréatives, du stress et des activités de collecte de données, telles que la fixation de colliers émetteurs pour le suivi du caribou des bois. L'évaluation des effets comprendra de mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs sur les espèces en péril désignées au niveau fédéral. Un tracé de la route qui réduirait les effets négatifs potentiels sur les espèces en péril sera l'un des facteurs pris en compte dans la sélection de la variante de tracé final proposé pour la route d'accès à la communauté.	<b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b>  <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 14</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
<b>Construction, emplacement ou chose d'importance sur le plan historique, archéologique, paléontologique ou architectural</b>			
78	Consultation et présentation des effets sur le patrimoine physique et culturel des communautés autochtones, l'usage actuel du territoire à des fins traditionnelles, ou tout construction, emplacement ou chose d'importance sur le plan historique, archéologique, paléontologique ou architectural.	Le choix du tracé final de la route d'accès et l'évaluation des effets potentiels négatifs et positifs du projet seront amorcés en se basant sur une rétroaction du processus de consultation et d'engagement en cours, notamment des connaissances traditionnelles, des études antérieures et des informations recueillies dans le cadre des études documentaires et des études sur le terrain dans les deux corridors alternatifs proposés. Dans le cadre du programme d'engagement du projet en cours, la communauté autochtone de Marten Falls s'est engagée et va continuer à s'engager à différents degrés avec les membres des communautés autochtones afin que la rétroaction soit prise en compte dans la prise de décision, la conception et les mesures d'atténuation des impacts du projet pour éviter les effets négatifs sur des éléments d'importance historique, archéologique, paléontologique ou architecturale.	<b>Partie B: Résultats de la phase de planification; section 4</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 21</b>
<b>Qualité et quantité des eaux de surface</b>			
79	Effets de la contamination, la sédimentation, la déposition de la poussière engendrée par le transport, l'érosion, le déversement de pétrole et de produits chimiques, la quantité et qualité de l'eau de surface, les débits d'eau, les barrages de castors, les perturbations permanentes du régime hydrologique des zones humides et les autres effets négatifs sur la qualité de l'eau de surface et le lit des cours d'eau.	Pendant la construction, des fuites ou des déversements accidentels d'équipement de construction sont possibles. En prévision de la construction, un Plan de gestion des déversements sera élaboré pour atténuer et gérer les rejets accidentels de substances dangereuses. Pendant l'exploitation de la route d'accès à la communauté, des accidents de la route pourraient se produire, notamment des déversements de substances dangereuses. Afin de réduire le risque d'accident le long de la route d'accès, la route d'accès sera construite conformément aux codes et normes de conception établis et entretenue conformément aux directives et aux exigences réglementaires en vigueur pour l'utilisation et l'emplacement projetés de la route. Pendant la construction et l'exploitation de la route, la manutention, l'entreposage, le transport et l'élimination des substances dangereuses seront effectués conformément à la <i>Loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses (1992)</i> et à la <i>Loi provinciale sur le transport des marchandises dangereuses</i> (respectant l' <i>Accord Canada-Ontario relatif à l'exécution de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> ). La gestion et le signalement des déversements se fera conformément à la <i>Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario</i> . Par conséquent, les effets négatifs potentiels des accidents, y compris les déversements de substances dangereuses associés au projet, devraient être atténués dans la mesure du possible.  Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours, afin d'évaluer les effets potentiels du projet en raison de la contamination, la sédimentation, la déposition de la poussière engendrée par le transport, l'érosion, le déversement de pétrole et de produits chimiques, la quantité et qualité de l'eau de surface, les débits d'eau, les barrages de castors, les perturbations permanentes du régime hydrologique des zones humides et les autres effets négatifs sur la qualité de l'eau de surface et le lit des cours d'eau. L'évaluation des effets comprendra de mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels sur la qualité de l'eau de surface et le lit des cours d'eau.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22; section 24</b>
80	Effets sur la rivière Albany et le réseau hydrologique en aval de ce projet.	Un tracé de la route qui considérerait la localisation des traversées de la rivière Albany et qui réduirait les effets négatifs potentiels sur la rivière sera l'un des facteurs pris en compte dans la sélection de la variante de tracé final proposée pour la route d'accès à la communauté. De plus, les effets potentiels de la traversée de la route d'accès à la communauté sur la rivière Ogoki, la rivière Dusey, le ruisseau Corey et la rivière Wabassi seront aussi considérés dans la sélection de la variante de tracé final de la route d'accès.	<b>Partie C: Description du projet; section 12</b>  <b>Partie D: Localisation et contexte du projet; section 13c</b>

# des problématiques	Principales problématiques soulevées	Réponse	Emplacement dans la description détaillée du projet pour des informations supplémentaires <sup>1</sup>
		Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de planification du projet, une évaluation des effets est en cours, afin d'évaluer les effets potentiels du projet sur la rivière Albany et le réseau hydrologique en aval du projet. L'évaluation des effets comprendra l'élaboration de mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels sur la rivière Albany et le réseau hydrologique en aval du projet. Les ponts requis pour les traversées de cours d'eau seront construits conformément aux normes et lignes directrices provinciales et fédérales, ainsi qu'aux codes et normes de conception établis.	
<b>Topographie, sols et sédiments</b>			
81	Effets du projet sur le pergélisol.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter le pergélisol. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de la planification du projet, une évaluation des effets est en cours afin d'évaluer les effets potentiels du projet sur le pergélisol. L'évaluation des effets comprendra l'élaboration de mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels sur le pergélisol. Le projet sera conçu en prenant en compte les plus récentes normes et lignes directrices pour les routes dans les régions nordiques où il y a présence de pergélisol, tel que les <i>Lignes directrices de développement et de gestion des infrastructures de transport dans les régions de pergélisol</i> (2010) de l'Association des Transports du Canada ainsi que les <i>Lignes directrices sur l'aménagement des terres du Nord. Volume 5 : accès : routes et sentiers</i> du Gouvernement du Canada.	<b>Partie E: Engagement et effets fédéraux, provinciaux, territoriaux, autochtones ou municipaux; section 18</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
<b>Végétation</b>			
82	Effets sur la végétation rare et indigène associés aux activités de construction, l'utilisation d'herbicides en bordure des routes, les perturbations au niveau du sol et l'introduction d'espèces végétales envahissantes.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter la végétation indigène et rare. Des pesticides et herbicides pourraient être utilisés pour les activités d'entretien. Toute utilisation respectera la réglementation en vigueur et les meilleures pratiques de gestion approuvées. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de la planification du projet, une évaluation des effets est en cours afin d'évaluer les effets potentiels du projet sur la végétation indigène et rare associés aux activités de construction, l'utilisation d'herbicides en bordure des routes, les perturbations au niveau du sol et l'introduction d'espèces végétales envahissantes. L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels sur la végétation indigène et rare.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
<b>Groupes de populations vulnérables (ACS+)</b>			
83	Incidence sur les populations vulnérables (ACS+) telles que les femmes, les personnes handicapées, les aînés et les jeunes, en raison de la violence sexiste et de la traite des êtres humains résultant de l'afflux de travailleurs de sexe masculin dans la communauté.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter les populations vulnérables (ACS+) +) telles que les femmes, les personnes handicapées, les aînés et les jeunes, en raison de la violence sexiste et de la traite des êtres humains résultant de l'afflux de travailleurs de sexe masculin dans la communauté. Afin d'évaluer les effets potentiels sur les populations vulnérables, les recommandations et les directives du gouvernement fédéral pour effectuer une <i>Analyse entre les sexes plus</i> (ACS+) seront considérées. L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels sur les populations vulnérables (ACS+) +) telles que les femmes, les personnes handicapées, les aînés et les jeunes, en raison de la violence sexiste et de la traite des êtres humains résultant de l'afflux de travailleurs de sexe masculin dans la communauté.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
84	L'accès des communautés autochtones aux bénéfices et aux opportunités économiques, et comme mesure d'atténuation pour lutter contre le chômage de longue durée chez les jeunes.	Pour soutenir la planification du projet et les approbations réglementaires, une évaluation des effets, incluant les effets du projet sur les bénéfices et les opportunités économiques pour les groupes autochtones, sera effectuée et inclura des considérations spécifiques au sujet des opportunités d'emploi à long terme pour les jeunes.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
85	L'identification des segments de la population qui bénéficieront ou qui seront négativement impactés (directement ou indirectement) par le projet, par exemple les informations concernant l'indigénité (qualité d'être indigène), la religion, le niveau d'éducation, l'invalidité ou l'accessibilité, etc.	Pour soutenir la planification du projet et les approbations réglementaires, une évaluation des effets, notamment sur la santé humaine et le bien-être des personnes, sera réalisée et des mesures d'atténuation seront proposées pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels. L'évaluation des effets du projet tiendra compte des informations, telles que disponibles, concernant les segments de la population qui bénéficieront ou qui seront négativement impactés (directement ou indirectement) par le projet, par exemple les informations concernant l'indigénité (qualité d'être indigène), la religion, le niveau d'éducation, l'invalidité ou l'accessibilité.	<b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 22</b>
<b>Eaux usées et matières résiduelles</b>			
86	Effets de la pollution, des matières résiduelles, incluant les déchets dangereux, et de l'élimination des eaux usées.	Le projet proposé pourrait potentiellement affecter l'environnement et les personnes en raison des effets sur la qualité de l'air et la qualité de l'eau résultant de la manipulation, du transport et de l'élimination inappropriés des déchets dangereux. Dans le cadre du processus d'approbation réglementaire et de la planification du projet, une évaluation est en cours afin d'évaluer les effets potentiels du projet liés à la pollution, aux matières résiduelles, incluant les déchets dangereux, et à l'élimination des eaux usées. L'évaluation des effets comprendra des mesures d'atténuation réalisables et nécessaires pour éviter ou réduire les effets négatifs potentiels liés à la pollution, aux matières résiduelles, incluant les déchets dangereux, et à l'élimination des eaux usées. Pendant la construction et l'exploitation de la route, la manutention, l'entreposage, le transport et l'élimination des substances dangereuses seront effectués conformément à la <i>Loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses (1992)</i> et à la <i>Loi provinciale sur le transport des marchandises dangereuses</i> (respectant l' <i>Accord Canada-Ontario relatif à l'exécution de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> ). La gestion et le signalement des déversements se fera conformément à la <i>Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario</i> .	<b>Partie C: Description du projet; section 9</b>  <b>Partie F: Effets potentiels du projet; section 24</b>

**Notes:** \* Les aliments traditionnels désignent tous les aliments ne provenant pas de systèmes commerciaux. Ils comprennent tous les aliments issus du piégeage, de la pêche, de la chasse, ou encore récoltés ou cultivés à des fins médicinales ou de subsistance à l'extérieur de la chaîne alimentaire commerciale. Cette définition provient de Santé Canada (2018) et elle englobe les aliments suivants :

- la faune aquatique et terrestre qui est pêchée, piégée, chassée ou récoltée (p. ex., le gibier à poil ou à plume, les poissons et les fruits de mer) et destinée à la consommation domestique;
- les fruits et légumes récoltés dans la nature (p. ex., les baies, les graines, les feuilles, les racines et les lichens);
- les tissus végétaux (p. ex., les racines, les écorces, les feuilles et les graines) consommés à des fins médicinales ou autres (p. ex., les thés);
- les produits agricoles (p. ex., les fruits, les légumes et les champignons) cultivés dans les potagers ou les vergers privés;
- la faune aquatique et terrestre (et ses sous-produits) produite uniquement pour la consommation domestique (p. ex., les canards, les poulets ou autres volailles, les œufs et les produits laitiers).

**Références:** Santé Canada. 2018. Conseils pour l'évaluation des impacts sur la santé humaine dans le cadre des évaluations environnementales : Les aliments traditionnels. Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, Santé Canada, Ottawa (Ontario).

