CONSORTIUM

NORDA STELO

Stantec

1032, 3e avenue, Val d'Or, QC, J9P 1T6

N/Réf. : 115726.002-602

RAPPORT

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE LA BAIE-JAMES

Exploitation d'une carrière et d'une usine mobile de béton bitumineux au km 254,4 de la route de la Baie-James

Demande de non-assujettissement à la procédure d'évaluation environnementale à l'article 154 de la Loi sur la qualité de l'environnement

AOÛT 2018

CONSORTIUM

NORDA STELO

Stantec

1032, 3e avenue, Val d'Or, QC, J9P 1T6

N/Réf. : 115726.002-602

RAPPORT

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE LA BAIE-JAMES

Exploitation d'une carrière et d'une usine mobile de béton bitumineux au km 254,4 de la route de la Baie-James

Demande de non-assujettissement à la procédure d'évaluation environnementale à l'article 154 de la Loi sur la qualité de l'environnement

Norda Stelo / Stantec

1032 3e Avenue Ouest
Val-d'Or, Québec
J9P 1T6

Téléphone : 819 825-1353
Télécopieur : 819 825-1130

Société de développement de la Baie-James
Québec

CONSORTIUM
NORDA STELO
Stantec
1032, 3e avenue, Val d'Or, QC, J9P 1T6

Société de développement de la Baie-James

Réfection de la route de la Baie-James − Travaux 2019-2021

Exploitation d'une carrière et d'une usine mobile de béton bitumineux au km 254,4 de la route de la Baie-James

N/Réf. : 115726.002-602

Demande de non-assujettissement à la procédure d'évaluation environnementale en vertu de l'article 154 de la Loi sur la qualité de l'environnement

Préparé par : _____
Anne-Marie Leclerc, M.Sc. géomorphologue
Responsable d'exécution, Environnement

Approuvé par : _____
Vital Boulé, M.Sc., biologiste
Responsable de projet, Environnement

20 août 2018

TABLE DES MATIÈRES

1 Initiateur du projet 1

2 Consultant mandaté par l'initiateur du projet 2

3 Titre du projet 3

4 Objectifs et justification du projet 3

4.1 Objectif 3

4.2 Cadre réglementaire applicable 3

4.3 Justification du projet 4

5 Localisation du projet 6

6 Description du projet et de ses variantes 7

6.1 Carrière km 254,4 7

6.2 Usine mobile de béton bitumineux 9

7 Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet 11

7.1 Milieu biophysique 11

7.2 Milieu humain 11

8 Principaux impacts appréhendés 13

9 Modalités d'information et de consultation du public 14

10 Calendrier de réalisation du projet 14

11 Phases ultérieures et projets connexes 14

12 Signature du demandeur 15

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 6.1 Superficies d'exploitation, à découvrir et de déboisement de la carrière au km 254,4 de la route de la Baie-James 9

LISTE DES PHOTOS

Photo 6.1 État actuel du site 7

Photo 6.2 Site de l'agrandissement projeté 7

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 Carte 5.1. Localisation générale de la carrière et de l'usine de béton bitumineux

Annexe 2 Carte sans numérotation. Localisation de la carrière au km 254,4 et de l'usine mobile de béton bitumineux (source : WSP, 2017, modifiée par Consortium Norda Stelo/Stantec)

1 INITIATEUR DU PROJET

Nom :	Société de développement de la Baie-James (SDBJ)
Adresse civique :	110, boulevard Matagami, C.P. 970
	Matagami (Québec) J0Y 2A0
Adresse postale (si différente) :	
Téléphone :	819 739-4717
Télécopieur :	819 739-4329
Courriel :	rthibault@sdbj.gouv.qc.ca
Responsable du projet :	Raymond Thibault
Obligatoire : N° d'entreprise du Québec (NEQ) du Registraire des entreprises du Québec	Non applicable

2 CONSULTANT MANDATÉ PAR L'INITIATEUR DU PROJET

Nom :	Consortium Norda Stelo/Stantec
Adresse civique :	1032, 3e Avenue Val-d'Or, Val-d'Or QC, Canada J9P 1T6
Adresse postale (si différente) :	
Téléphone :	418 654-9696, p. 28342
Télécopieur :	418 654-9699
Courriel :	anne-marie.leclerc@norda.com
Responsable du projet :	Anne-Marie Leclerc, M. Sc., géomorphologue
Obligatoire : N° d'entreprise du Québec (NEQ) du Registraire des entreprises du Québec	3373097636

3 TITRE DU PROJET

Exploitation d'une carrière et d'une usine mobile de béton bitumineux au km 254,4 de la route de la Baie-James.

4 OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

4.1 Objectif

L'objectif de la présente demande est d'obtenir une attestation de non-assujettissement en vertu de l'article 154 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) pour les activités suivantes :

- L'exploitation d'une carrière située au droit du km 254,4 de la route de la Baie-James (ci-après nommée « carrière km 254,4 ») et dont la superficie à découvrir est de moins de 3 ha;
- L'exploitation d'une usine mobile de béton bitumineux sur le site de la carrière au km 254,4 de la route de la Baie-James.

Les sections suivantes présentent les renseignements relatifs à une demande de non-assujettissement pour l'aménagement et l'exploitation de cette carrière et de l'usine. Toutes les informations requises dans le formulaire « Renseignements préliminaires pour la réalisation d'un projet en milieu nordique » (version de septembre 2016) sont reprises dans le présent rapport.

4.2 Cadre réglementaire applicable

Conformément à l'article 154 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE), tout initiateur de projet qui désire réaliser un projet en milieu nordique[1] qui n'est ni obligatoirement assujetti (annexe A de la LQE) ni obligatoirement soustrait à la procédure d'évaluation environnementale (annexe B de la LQE) est considéré en « zone grise » et doit d'abord demander une attestation de non-assujettissement au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). Or, l'aménagement d'une usine mobile de béton bitumineux ainsi que l'exploitation d'une carrière de moins de 3 hectares sont toutes deux des activités se trouvant en zone grise.

Il convient de mentionner d'emblée que la carrière du km 254,4 a déjà fait l'objet d'une attestation de non-assujettissement en 2017, et ce, en prévision de travaux routiers dont l'échéance avait initialement été

[1] Territoire assujetti à la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ); sud du 55e parallèle.

fixée à l'automne 2017. L'attestation de non-assujettissement du MDDELCC a été obtenue le 14 juin 2017 (V/Réf : 3214-05-081). Celle-ci n'est cependant plus valide, puisqu'elle n'était applicable que pour l'année 2017. En 2017, finalement, aucuns travaux n'ont été réalisés dans cette carrière.

À présent, une nouvelle demande est nécessaire afin de pouvoir exploiter cette carrière pour répondre aux besoins en agrégats des travaux routiers prévus par le SDBJ entre le printemps 2019 et décembre 2021.

La SDBJ détient une autorisation ministérielle valide délivrée en vertu de l'article 22 de la LQE pour l'exploitation de cette carrière. Une aire d'exploitation de 110 500 m² (11,05 ha) et une superficie à découvrir et à excaver de 22 700 m² (2,27 ha) ont été autorisées par le biais d'une modification de certificat d'autorisation délivrée le 21 juin 2017 (v. réf. : 7610-10-01-84020-00/401606465).

De plus, un bail exclusif d'exploitation des substances minérales de surface (BEX) pour une superficie d'environ 7,24 ha a été obtenu du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) en vertu de la *Loi sur les mines*. L'expiration du BEX n°1556 est fixée au 2 novembre 2020.

4.3 Justification du projet

La route de la Baie-James a été construite au début des années 1970 dans le cadre du développement de grands projets hydroélectriques qui ont marqué la région à cette époque. Plus de 45 ans plus tard, la route qui relie Matagami à Radisson nécessite d'importants travaux de réfection.

Depuis 2015, la SDBJ a lancé divers chantiers visant à améliorer la sécurité et le confort des usagers de la route. Ces chantiers se poursuivront jusqu'en 2021 et profiteront ainsi à plusieurs communautés cries pour lesquelles la route de la Baie-James demeure le seul lien routier reliant les villages entre eux et assurant le lien vers le sud du Québec.

De façon générale, les travaux impliquent la réfection de chaussées, le reprofilage des talus, la pose de glissières de sécurité aux endroits requis, l'entretien de ponts et le remplacement complet de centaines de ponceaux.

Les travaux sont programmés en deux phases : soit la phase de 2014 à 2017 et celle de 2018 à 2021. En septembre 2017, le Consortium Norda Stelo/Stantec a reçu de la SDBJ le mandat de préparer les plans et devis pour la programmation 2018 à 2021 et de réaliser d'autres mandats connexes. Les mandats connexes incluent principalement la préparation et la présentation des demandes d'autorisation, de baux et de permis auprès de diverses instances réglementaires concernées (MDDELCC, MFFP, MPO, MERN).

En 2019, plus spécifiquement, la SDBJ prévoit effectuer les travaux d'entretien suivants :

- Remplacement complet de 73 ponceaux déficients (localisés au droit de 59 sites au total, puisque certains ponceaux sont doubles), dont plusieurs ponceaux de drainage et d'autres qui franchissent des cours d'eau considérés comme des habitats du poisson;
- Mesures correctives des travaux déficients aux extrémités de ponceaux installés en 2018 (mesures de protection de l'environnement);
- Parachèvement des travaux de chaussée dans les tronçons compris entre les km 68 et 74 et les km 88 et 144;
- Travaux de chaussée dans le tronçon de route compris entre les km 200 et 271;
- Mise aux normes, fourniture et installation de glissières de sécurité du km 200 au km 271 et du km 392 au km 442;
- Débroussaillage et déboisement des abords de route entre les km 300 et 400;
- Débroussaillage et déboisement (petites superficies visant principalement les extrémités de ponceaux et des carrières, le cas échéant).

En 2020 et 2021, les travaux ne sont pas encore clairement définis, mais la nature des travaux d'entretien routier sera du même type et de la même ampleur qu'en 2019 ou qu'au cours des années précédentes.

Comme dans le cas des travaux de réfection routière des années précédentes, les besoins en granulats et en pierres nettes seront assurés par des carrières locales situées à proximité de la route de la Baie-James et des chantiers projetés. Les carrières situées au droit du km 168 et du km 85,5, pour lesquelles un avis de non-assujettissement du MDDELCC[2] a été délivré à la SDBJ en juin 2018, seront exploitées en 2019. La carrière au km 254,4 viendra compléter les besoins pour 2019, 2020 et 2021.

La production du pavage sera réalisée par l'exploitation d'une usine mobile de béton bitumineux sur le site de la carrière. Les matériaux extraits seront utilisés pour la production de concassé entrant dans la fabrication de l'enrobé bitumineux.

[2] L'avis de non-assujettissement (v/réf : 3214-05-081) est actuellement valide et le sera jusqu'en 2021, tandis que l'usine de béton bitumineux de la carrière du km 168 est couverte par un second avis de non-assujettissement, celui-ci obtenu par Les Excavations Marchand et fils.

5 LOCALISATION DU PROJET

La carrière se situe à l'intérieur du vaste territoire de la municipalité Eeyou Istchee Baie-James (région administrative n°10), qui est soumise aux modalités de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois.

La carrière du km 254,4 est située à la hauteur approximative de la borne kilométrique 254,4 du côté est de la route de la Baie-James, soit aux coordonnées centrales approximatives suivantes :

LAT/LONG (degrés, min, sec, NAD83)	UTM zone 18 (NAD83)
51°20'50'' N; -77°21'54''W	335 300 m E; 5 691 100 m N

La carte 5.1 de l'annexe 1 illustre le positionnement de la carrière et la carte non numérotée de l'annexe 2 montre les limites de la carrière, telles qu'autorisées par le MDDELCC (article 22 LQE). La carrière est reliée à la route de la Baie-James par un chemin d'accès existant d'environ 1 500 m de longueur. Sans pouvoir fournir de localisation exacte de l'usine mobile de béton bitumineux, puisque celle-ci dépendra de l'entrepreneur qui sera retenu à la suite d'un appel d'offres à venir, une localisation probable et réaliste est néanmoins fournie à la carte de l'annexe 2. L'usine mobile de béton bitumineux sera implantée dans une aire déjà nivelée et déboisée.

6 DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES

Les critères retenus pour le choix de la carrière du km 254,4 sont les suivants :

- La disponibilité en roc et l'aménagement existant (p. ex., présence d'un chemin d'accès);
- La proximité par rapport aux travaux routiers projetés;
- L'absence de contraintes environnementales ;
- La possession préalable d'autorisations environnementales valides.

6.1 Carrière km 254,4

Selon un rapport récent de caractérisation de potentiel de bancs d'emprunt et de carrières[3], l'ancien front d'attaque est ouvert sur environ 180° et sur une longueur et hauteur moyenne estimée visuellement à 200 m et 10 m, respectivement (photo 6.1). Selon une inspection visuelle, ce front est caractérisé par une importante alternance d'intrusions de quartz et de gneiss avec un pendage important. La demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE décrit le gisement comme étant du paragneiss à biotite et à hornblende injecté de granite.

L'exploitation de cette carrière est possible vers le sud sur environ 75 m et peut-être plus (photo 6.2). Aucun milieu humide ni aucune nappe phréatique affleurant n'ont été identifiés à proximité (WSP, 2017). La route d'accès à la carrière est bien entretenue et carrossable et ne nécessite pas de travaux particuliers.

Photo 6.1 État actuel du site

Photo 6.2 Site de l'agrandissement projeté

[3] WSP, 2017. *Caractérisation de la qualité des matériaux de bancs d'emprunt et de carrières le long de la route de la Baie-James*. Rapport final présenté à : Société de développement de la Baie-James. Mars 2017. 51 pages et annexes.

Il n'existe pas d'autres variantes réalistes de projet, puisque l'exploitation de cette carrière apparaît plus rentable comparativement à d'autres carrières plus distantes par rapport aux travaux routiers projetés.

Le tableau 6.1 résume les superficies déjà dénudées et exploitées, ainsi que les zones d'exploitation et la superficie à découvrir (à excaver). À terme, un total de 202 000 m³ de roc est prévu être exploité.

La carrière du km 254,4 fournira les matériaux requis pour les usages suivants :

- Régalage des accotements;
- Élargissement de la plateforme de la chaussée à certains endroits;
- Concassé et pierre de stabilisation pour le remplacement des ponceaux et les travaux correctifs sur certains ouvrages existants;
- Production de granulats pour la fabrication sur place d'enrobé bitumineux pour les travaux de pavage.

Selon les estimés actuels, le roc concassé de cette carrière devrait pouvoir approvisionner en matériaux les travaux de réfection (ponceaux, chaussée, glissières) situés entre les km 200 et 271 de la route de la Baie-James.

Tableau 6.1 Superficies d'exploitation, à découvrir et de déboisement de la carrière au km 254,4 de la route de la Baie-James

État actuel	
Superficie exploitée antérieurement	Environ 22 800 m²
Superficie dénudée	Environ 18 300 m²
Présente demande de non-assujettissement	
Superficie à découvrir autorisée[1]	20 200 m[2]
Superficie d'exploitation[1]	110 500 m²
Surface approximative à déboiser[2]	10 000 m² (essentiellement dans la partie sud de l'aire d'exploitation)
Épaisseur moyenne[1]	10 m
Épaisseur maximum[1]	18 m
Besoins estimés pour 2019-2021[2]	
Surfaces d'exploitation et volumes requis	2019 : 8 080 m² (équivalant à 40 %) pour 80 800 m³ 2020 : 8 080 m² (équivalant à 40 %) pour 80 800 m³ 2021 : 4 040 m² (équivalant à 40 %) pour 40 400 m³ Total : 20 200 m² (équivalant à 100 %) pour 202 000 m³
Surface approximative à déboiser[2]	Environ 10 000 m² (essentiellement dans la partie sud de l'aire d'exploitation)

1. Tel qu'autorisé dans le CA.
2. Pour information seulement, selon les estimations faites par le concepteur à l'aide des estimations préliminaires disponibles au moment de déposer la présente demande.

6.2 Usine mobile de béton bitumineux

L'emplacement visé par l'usine mobile de béton bitumineux est la carrière du km 254,4. Présentement, aucune variante de localisation n'est à l'étude.

À l'heure actuelle, il n'est pas possible de fournir de détails techniques sur l'usine qui sera mise en place étant donné que la présente demande vise à réserver un site à l'usage d'un entrepreneur qui n'a pas encore été retenu. Outre le roc concassé provenant de la carrière, il est possible que des matériaux recyclés de planage soient également utilisés comme intrants dans la fabrication de nouvel enrobé bitumineux.

En plus de l'usine mobile d'enrobé bitumeux, les équipements standards seront utilisés pour le concassage, la production, le chargement et le transport du matériel.

L’usine sera transportée du sud du Québec par camions. Les huiles usées et les contenants de bitume vides seront pris en charge par l'entrepreneur et transportés hors site afin d’être confiés à une compagnie autorisée à gérer ce type de déchet. L'alimentation en carburant de l'usine et de l'équipement s'y rattachant sera effectuée par un fournisseur local.

Une fois les travaux de pavage terminés, l’usine sera démantelée, les contenants de bitume vides seront comprimés, mis dans des conteneurs pour être acheminés au sud afin d’être recyclés. Le site sera nivelé au besoin à l’aide d’agrégats propres.

7 COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET

7.1 Milieu biophysique

La carrière se trouve en forêt boréale, dans le domaine bioclimatique de la pessière à mousse. Le milieu forestier en périphérie du site de la carrière est composé de peuplements équiens dominés par l'épinette noire de classe d'âge de 50 ans. Quand le couvert forestier est plus ouvert, à la limite des milieux déboisés par l'aménagement de la carrière, on retrouve également une régénération de peupliers faux-trembles au sein des épinettes. Selon les données tirées des cartes écoforestières, le drainage est jugé bon avec des affleurements rocheux.

Un petit cours d'eau qui semble permanent se trouve à un peu plus de 75 m au nord-est de la carrière et se jette dans le lac Mezières, à environ 1,4 km vers l'est. Une tourbière ombrotrophe se trouve également à un peu plus de 75 m du site, du côté nord.

Aucune aire protégée ni aucun habitat faunique règlementé ne se trouvent dans les environs immédiats du site. La réserve de biodiversité projetée de Waskaganish se trouve à environ 5 km au nord-ouest, selon le répertoire des aires protégées du MDDELCC[4].

7.2 Milieu humain

La route de la Baie James est le principal lien routier qui relie les communautés cries du Nord-du-Québec ainsi que la localité de Radisson avec le sud de la province. En plus de son utilisation pour les déplacements de personnes (résidents et villégiateurs), la route est également utilisée par l'industrie forestière et minière.

Selon la Convention de la Baie-James et du Nord québécois, la carrière du km 254,4 se trouve en terre de catégorie III, soit sur un territoire public libre sans usage exclusif par les communautés autochtones. La carrière se trouve sur le terrain de trappe portant le numéro N23, dont le maître de trappe est Abel Wapachee, de la communauté de Nemaska[5]. On ne trouve aucun camp cri à proximité des carrières. L'aménagement et l'exploitation de la carrière n'occasionneront pas d'impact sur les droits de pêche ou de chasse des communautés voisines.

---

[4] Carte interactive repérée à : https://services-mddelcc.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=8e624ac767b04c0989a9229224b91334

[5] Selon le Cree Mineral Exploration Board, repréré à https://www.google.com/maps/d/embed?mid=19Zx-OQI-cmQctJfz_eRo3A5r0gY&hl=fr&ll=52.68364382943528%2C-74.59979750000002&z=5

Aucun titre minier autre que le BEX n° 1556 détenu par la SDBJ n'est actif sur le site de la carrière. Le barrage de la rivière Rupert se trouve à environ 3,5 km à vol d'oiseau de la carrière. Le chemin d'accès à la carrière se trouve à quelques kilomètres de la halte routière des Cascades de la Rivière Rupert, au droit du km 257. Finalement, on trouve dans les environs immédiats de la carrière d'anciens bancs d'emprunt et possiblement une ancienne piste d'atterrissage qui ont été « restaurés » et laissés à la reprise végétale depuis vraisemblablement plusieurs années.

Il n'y a pas d'enjeu portant sur la qualité des matériaux en place, puisque la qualité du roc a été validée par le consultant WSP en 2017.

La réalisation du projet global rencontre peu de contraintes, si ce n'est qu'au plan administratif, en raison de l'échéancier de réalisation des travaux (délais, autorisations, phasage de l'entrepreneur, mise en place de l'usine, etc.).

8 PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS

Le projet émettra de faibles quantités de poussières et pourrait représenter une certaine nuisance sonore pour la faune se trouvant à proximité. Les peuplements forestiers qui feront l'objet de coupes (environ 10 000 m²) sont abondants dans la région. Aucun milieu humide ou hydrique ne sera impacté.

Considérant que la carrière est existante et que l'usine de béton bitumineux sera mise en place dans un secteur déjà déboisé, les impacts anticipés sur le milieu biophysique sont considérés comme faibles.

Au plan du milieu humain, aucun droit ou privilège autochtone n'est brimé par la mise en opération de la carrière. Puisqu'aucun camp ne se trouve à proximité, aucune nuisance sonore n'est anticipée. L'impact visuel de la carrière sera presque nul puisque celle-ci n'est pas visible à partir de la route de la Baie-James.

Les plans et devis préliminaires incluent un devis spécial « 185 - Protection de l'environnement » et l'entrepreneur est tenu de s'y conformer pour la totalité des travaux, incluant l'exploitation des carrières, qui doit notamment être conforme aux autorisations obtenues (CA et BEX) ainsi qu'au Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET).

En plus des mesures d'atténuation contenues dans la demande de CA de la carrière 254,4, le devis 185 contient les éléments suivants :

- La production d'un plan de protection de l'environnement préparé par l'entrepreneur;
- Le contrôle du transport sédimentaire et des eaux de ruissellement;
- Les mesures à prendre afin d'éviter les déversements de produits pétroliers et les mesures à prendre en cas de déversement accidentel;
- La gestion des matériaux de déblais et des matières dangereuses;
- Un plan des mesures d'urgence.

9 MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC

La SDBJ et le Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James sont des partenaires à plusieurs niveaux à l'échelle de la région. Le programme de réfection de la route de la Baie-James a d'ailleurs été mis en place à la suite de consultations faites auprès des populations locales ainsi que d'autres acteurs du milieu.

10 CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

L'exploitation de cette carrière et l'opération de l'usine mobile de béton bitumineux sont prévues pour la période 2019 à 2021. Cela dit, dépendamment de la réception de l'avis de non-assujettissement du MDELCC, l'entrepreneur pourrait mobiliser de la machinerie dès l'automne ou le début de l'hiver 2018, de façon à pouvoir débuter l'exploitation du roc le plus tôt possible en 2019, soit possiblement vers le mois de mars.

11 PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES

Des travaux similaires de réfection routière seront réalisés le long de la route de la Baie-James ainsi que le long du chemin de Chisasibi jusqu'en 2021. L'approvisionnement en matériaux se fera à partir de carrières ou de bancs d'emprunt déjà caractérisés et situés de part et d'autre de la route. Certains de ces sites pourraient nécessiter des analyses complémentaires ou des autorisations ministérielles supplémentaires pour être exploitables.

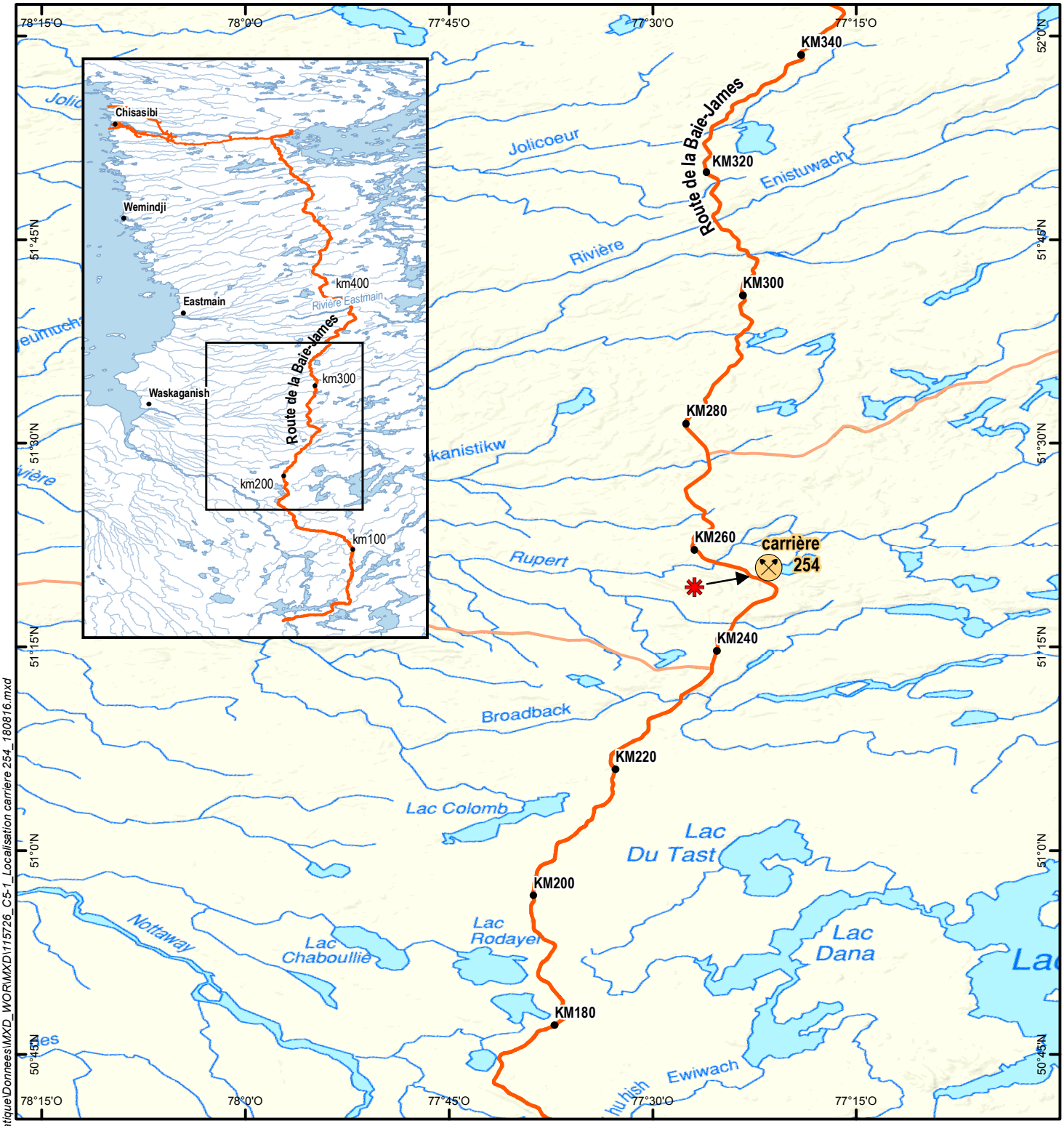
12 SIGNATURE DU DEMANDEUR

Je, Anne-Marie Leclerc, M. Sc., géomorphologue, responsable d'exécution en environnement, Consortium Norda Stelo/Stantec, certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent formulaire de renseignements préliminaires sont exacts au meilleur de ma connaissance.

	17 août 2018
Anne-Marie Leclerc, M. Sc., géomorphologue	Date

ANNEXE 1

Carte 5.1. Localisation générale de la carrière et de l’usine de béton bitumineux



Route de la Baie-James

Usine mobile de béton bitumineux (carrière km 254)

0 5 10 20 km

1:750 000

Long - Lat (NAD83)

Société de développement de la Baie-James

RÉFECTION DE LA ROUTE DE LA BAIE-JAMES

Demande de non-assujettissement

en vertu de l'article 154 de la LQE – MDDELCC

Localisation de la carrière 254 et de l'usine mobile de béton bitumineux

115726_C5-1_Localisation carriere 254_180816.mxd

Base carto : Jamesie.tif

août, 2018

Carte 5.1

CONSORTIUM NORDA STELO Stantec

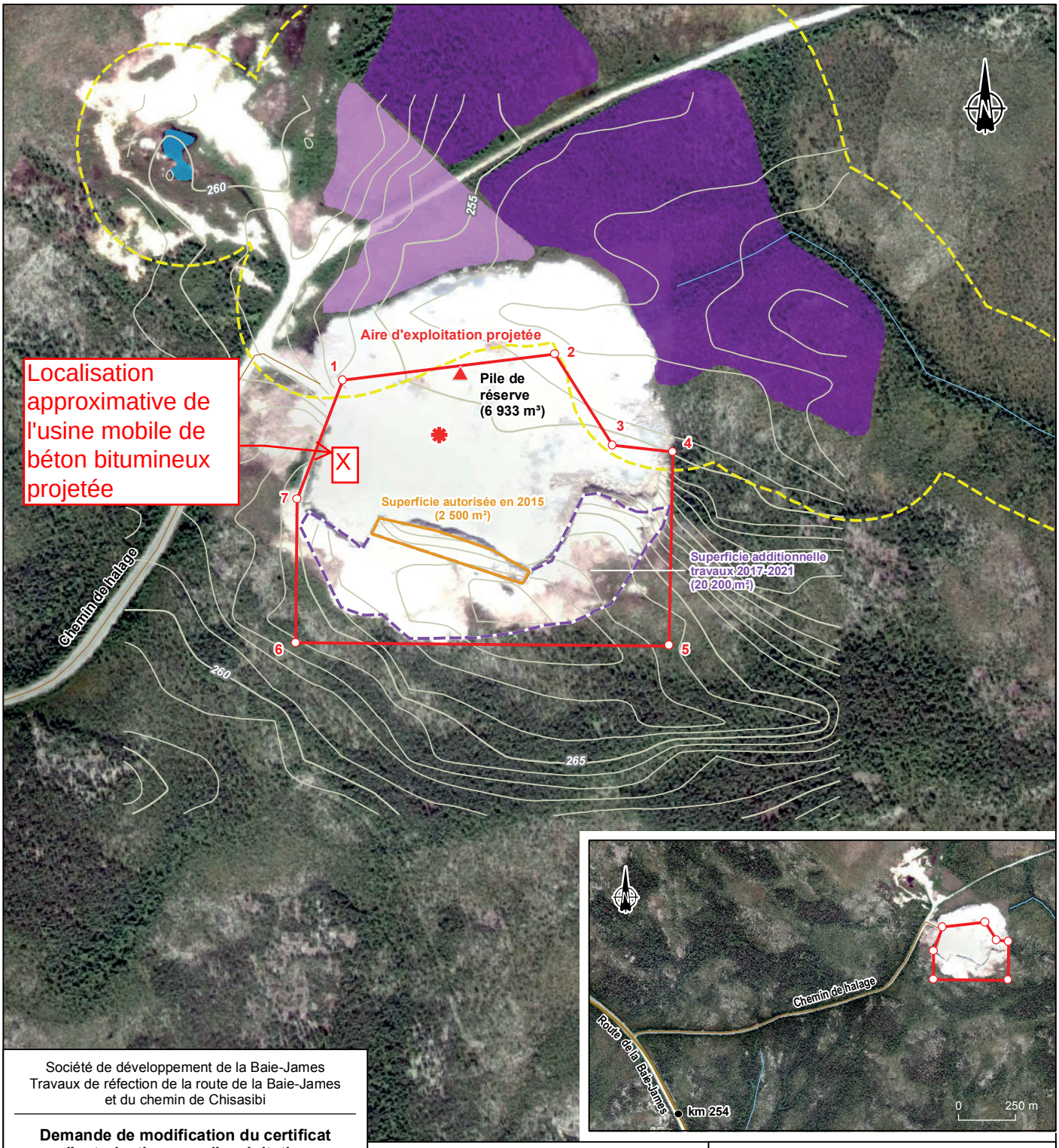
1032, 3e avenue, Val d'Or, QC, J9P 1T6

Préparé : ÉT Dessiné : YR Vérifié : AML

Emplacement: Q:\115726.001\200-CONTENU\26-Geomatique\Donnees\MXD_WOR\MXD\115726_C5-1_Localisation carriere 254_180816.mxd

ANNEXE 2

Carte sans numérotation. Localisation de la carrière au km 254,4 et de l’usine mobile de béton bitumineux (source : WSP, 2017, modifiée par Consortium Norda Stelo/Stantec)



Société de développement de la Baie-James
Travaux de réfection de la route de la Baie-James
et du chemin de Chisasibi

Demande de modification du certificat d'autorisation pour l'exploitation d'une carrière au km 254,4

0 50 100 150 m

MTM, fuseau 9, NAD83
Équidistance des courbes : 1 m

Sources :
Imagerie : Google Earth Pro, 2013
BNDT, 1/50 000, RNCan, 2007
Milieux humides, WSP, 2015
Courbes de niveau, WSP, 2015

Fichier : 141_23211_DP_MDDELCC_2017_banckm254_4_wspq_161222.mxd

Décembre 2016

Projet : 141-23211-07

WSP

Localisation approximative du tamiseur/concasseur

Localisation approximative des piles de réserve

Milieux humides

Mare

Tourbière ombrotrophe ouverte

Tourbière ombrotrophe arborescente

Cours d'eau permanent

Zone tampon (75 m)

Coordonnées de l'aire d'exploitation (UTM, fuseau 18, NAD83)

Point	X	Y
1	335 174	5 691 206
2	335 361	5 691 225
3	335 410	5 691 144
4	335 463	5 691 137
5	335 456	5 690 967
6	335 128	5 690 976
7	335 132	5 691 102

CONSORTIUM
NORDA STELO
Stantec
1032, 3e avenue, Val d'Or, QC, J9P 1T6