

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE LA BAIE-JAMES (SDBJ)

PROJET N° : 211-10477-00

TRAVAUX DE RÉFECTION ET D'ENTRETIEN 2023/2024 DE LA ROUTE BILLY-DIAMOND ET DU CHEMIN DE CHISASIBI

DEMANDE DE NON-ASSUJETTISSEMENT POUR L'OUVERTURE DE CARRIÈRES
ET L'UTILISATION D'USINES MOBILES DE BÉTON BITUMINEUX

FÉVRIER 2023





TRAVAUX DE RÉFECTION ET D'ENTRETIEN 2023/2024 DE LA ROUTE BILLY-DIAMOND ET DU CHEMIN DE CHISASIBI

DEMANDE DE NON-ASSUJETTISSEMENT POUR
L'OUVERTURE DE CARRIÈRES ET L'UTILISATION
D'USINES MOBILES DE BÉTON BITUMINEUX

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE LA
BAIE-JAMES (SDBJ)

VERSION FINALE

PROJET N° : 211-10477-00
DATE : FÉVRIER 2023

WSP CANADA INC.
1135, BOULEVARD LEBOURGNEUF
QUÉBEC (QUÉBEC) G2J 1C8
CANADA

TÉLÉPHONE : +1 418 623-2254
TÉLÉCOPIEUR : +1 418 624-1857
WSP.COM

SIGNATURES

PRÉPARÉ PAR



Gino Beauchamp, géomorphologue
Chargé de projet

RÉVISÉ PAR



2023-02-16

Didier Leynaud
Coordinateur d'équipe – Géophysique et
géomorphologie

TABLE DES MATIÈRES

1	FORMULAIRE.....	1
---	-----------------	---

ANNEXE

1	CARTE DE LOCALISATION DES CARRIÈRES LE LONG DE LA ROUTE BILLY-DIAMOND	
---	--	--

1 FORMULAIRE

FORMULAIRE

Renseignements préliminaires

PRÉAMBULE

La Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ), par ses chapitres 22 et 23, établit un régime de protection de l'environnement et du milieu social dans le territoire de la Baie-James et du Nord québécois. En fonction du type de projet, plusieurs aspects de ces chapitres relèvent du gouvernement du Québec, du gouvernement du Canada ou des deux ordres de gouvernement. Certains projets peuvent également relever du gouvernement de la nation crie lorsqu'ils sont réalisés sur des terres de catégorie IA à la Baie-James. Le Titre II de la [Loi sur la qualité de l'environnement \(LQE\)](#) présente les procédures d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et le milieu social qui s'appliquent dans la région de la Baie-James (art. 133 de la LQE) et du Nord québécois (art. 168 de la LQE).

Les projets mentionnés à l'annexe A de la LQE sont obligatoirement assujettis à l'une ou l'autre des procédures applicables en milieu nordique, contrairement à ceux mentionnés à l'annexe B, qui y sont soustraits. Les projets qui ne sont pas listés dans ces annexes sont considérés comme des projets de « zone grise ». Quiconque a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet en milieu nordique visé par l'annexe A de la LQE doit demander un certificat d'autorisation. Pour les projets de « zone grise », un promoteur doit demander une attestation de non-assujettissement, et l'Administrateur provincial lui confirmera, après analyse du projet par le comité nordique concerné, si le projet est non assujetti à la [procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et le milieu social](#) ou s'il y est assujetti. Dans le premier cas, une attestation de non-assujettissement sera délivrée au promoteur pour le projet et, dans le second, une directive sera élaborée et lui sera transmise, laquelle indiquera la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact qu'il doit préparer. Ainsi, sauf pour les projets listés à l'annexe B, un promoteur doit transmettre un formulaire de renseignements préliminaires à l'Administrateur provincial de la CBJNQ.

Au besoin, il est possible de confirmer si votre projet correspond à une activité listée aux annexes A et B de la LQE ou à un projet de « zone grise » en transmettant par courriel une demande de vérification d'assujettissement, incluant une courte description de votre projet, sa localisation et ses impacts appréhendés à l'adresse courriel suivante : dgees-assujettissement@environnement.gouv.qc.ca.

Le formulaire de renseignements préliminaires sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être rempli de façon claire et concise et l'information fournie doit se limiter aux éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet, de ses impacts et des enjeux appréhendés.

Conformément à la LQE, le formulaire de renseignements préliminaires est transmis au Comité d'évaluation (COMEV), si le projet concerne la région au sud du 55^e parallèle (Baie-James), ou à la Commission de la qualité de l'environnement Kativik (CQEK), si le projet vise le territoire au nord du 55^e parallèle (Nord québécois/Nunavik). Ces deux comités examinent les renseignements préliminaires et, pour les projets visés par l'annexe A de la LQE, produisent une recommandation sur la directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que le promoteur doit préparer. Pour les projets de « zone grise », ces comités produisent soit une recommandation (COMEV), soit une décision (CQEK) quant à l'assujettissement du projet à la procédure. Ces recommandations et décisions sont ensuite acheminées à l'Administrateur provincial, qui fait part de sa décision au promoteur. Cela peut se traduire par la délivrance d'une attestation de non-assujettissement dans le cas des projets non assujettis à la procédure ou par la délivrance d'une directive pour ceux qui y sont assujettis.

Le Comité d'évaluation est un comité tripartite formé de représentants nommés par le gouvernement de la nation crie et de représentants du gouvernement du Canada et du gouvernement du Québec. La Commission de la qualité de l'environnement Kativik est un comité bipartite formé de représentants inuits ou naskapis nommés par l'Administration régionale Kativik et de représentants du gouvernement du Québec. Dans l'exercice de leurs fonctions, ces deux comités accordent une attention particulière aux principes suivants, lesquels sont énoncés aux articles 152 et 186 de la LQE :

- a) la protection des droits de chasse, de pêche et de piégeage des Autochtones;
- b) la protection de l'environnement et du milieu social;
- c) la protection des Autochtones, de leurs sociétés, de leurs communautés et de leur économie;
- d) la protection de la faune, des milieux physique et biologique et des écosystèmes du territoire;
- e) les droits et garanties des Autochtones dans les terres de catégorie II;
- f) la participation des Cris, Inuits et Naskapis à l'application du régime de protection de l'environnement et du milieu social;
- g) les droits et intérêts, quels qu'ils soient, des non-Autochtones; et
- h) le droit de réaliser des projets, que possèdent les personnes agissant légalement dans le territoire.

À noter également que le formulaire de renseignements préliminaires sera publié au [Registre des évaluations environnementales](#) en vertu de l'article 118.5 de la LQE, et ce, uniquement pour les projets pour lesquels une directive sera délivrée. Le [COMEV](#) et la [CQEK](#) publient également les formulaires de renseignements préliminaires sur leurs sites Web.

Depuis mai 2022, le demandeur de toute autorisation doit produire, comme condition de délivrance d'une autorisation, la déclaration d'antécédents. Cette déclaration remplace la déclaration du demandeur. Vous trouverez le formulaire à compléter à l'adresse électronique suivante : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/declaration-antecedents.pdf>.

Le formulaire de renseignements préliminaires doit être accompagné du paiement prévu dans le cadre du système de tarification des demandes d'autorisation environnementale. Ce paiement peut être fait par chèque à l'ordre du ministre des Finances ou par virement bancaire. Le détail des tarifs applicables est disponible à la section [Tarification](#) du site Web des évaluations environnementales. Il est à noter que le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) ne traitera pas la demande tant que le paiement n'aura pas été reçu.

Une fois le formulaire de renseignements préliminaires rempli, le promoteur doit l'envoyer, avec la lettre de transmission, à l'Administrateur provincial de la CBJNQ :

- Transmettre une version électronique des documents (formulaire et lettre de transmission) à reception.30e@environnement.gouv.qc.ca en mettant en copie conforme la sous-ministre (marie-josee.lizotte@environnement.gouv.qc.ca) ainsi que Vanessa Chalifour, coordonnatrice/cheffe d'équipe aux projets nordiques (vanessa.chalifour@environnement.gouv.qc.ca). La lettre de transmission doit confirmer que les versions papier concordent avec les versions électroniques. Si les documents électroniques sont très volumineux, voir le dernier point.
- Transmettre une copie papier des documents (français) au bureau de la sous-ministre à l'adresse suivante :

Administratrice provinciale de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois
Sous-ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 02
Québec (Québec) G1R 5V7

- Transmettre les autres copies papier et les clés USB (incluant les versions françaises et anglaises) à la Direction de l'évaluation environnementale des projets industriels, miniers, énergétiques et nordiques à l'adresse suivante :

Madame Mélissa Gagnon, directrice
Direction de l'évaluation environnementale
des projets industriels, miniers, énergétiques et nordiques
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Projets au sud du 55^e parallèle (Baie-James)

Neuf (9) copies papier, soit six (6) en français et trois (3) en anglais
Trois (3) copies au format PDF sur support informatique
Des copies supplémentaires peuvent être demandées selon l'ampleur du projet.

Projets au nord du 55^e parallèle (Nord québécois/Nunavik)

Quatorze (14) copies papier, soit sept (7) en français et sept (7) en anglais
Trois (3) copies au format PDF sur support informatique
Des copies supplémentaires peuvent être demandées selon l'ampleur du projet.

- Advenant que les documents électroniques soient très volumineux :

Informez la Direction de l'évaluation environnementale des projets industriels, miniers, énergétiques et nordiques (vanessa.chalifour@environnement.gouv.qc.ca), et un lien sécurisé vous permettant de transmettre vos documents sur la plateforme ShareFile vous sera partagé. Ce lien sera valide pour une durée de sept jours. Joindre au courriel d'envoi la lettre de transmission en indiquant que la version électronique sera transmise via la plateforme ShareFile de la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique (DGEES).

1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU PROMOTEUR

1.1 Identification du promoteur	
Nom : Société de développement de la Baie-James	
Adresse municipale : 110, boul. Matagami, porte 5	
Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) : Case postale 610, Matagami (Québec) J0Y 2A0	
Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande : Angelin Dossou, directeur de projet, SDBJ	
Numéro de téléphone : 819 739-4717, poste 1244	Numéro de téléphone (autre) : 873 995-7276
Courrier électronique : adossou@sdbj.gouv.qc.ca	
1.2 Numéro de l'entreprise	
Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) :	
1.3 Résolution du conseil municipal, du conseil de bande, du village nordique ou de l'organisme responsable	
Si le promoteur est une municipalité, le formulaire de renseignements préliminaires contient la résolution du conseil municipal, du conseil de bande, du village nordique ou de l'organisme responsable dûment certifiée autorisant le ou les signataires de la demande à la présenter. Ajoutez une copie de la résolution à l'annexe I.	
1.4 Identification du consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu)	
Nom : WSP Canada Inc.	
Adresse municipale : 1135, boulevard Lebourgneuf, Québec (Québec) G2K 0M5	
Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :	
Numéro de téléphone : 581 814-5876	Numéro de téléphone (autre) : 418 573-4858
Courrier électronique : gino.beauchamp@wsp.com	
Description du mandat : Des travaux de réfection et d'entretien seront réalisés en 2023 et 2024 pour le lot D de la route Billy-Diamond (PK 380 à PK 460) et le chemin de Chisasibi (PK 4 à PK 90). Ces travaux font partie du plan d'intervention phase 2 portant sur la conservation de ces deux infrastructures routières. Les travaux visent notamment la réfection de la chaussée, le remplacement de tous les ponceaux conventionnels cotés D et E, la mise aux normes et/ou l'installation de nouveaux sites de glissières, le marquage de la chaussée et l'amélioration du drainage de la chaussée. Rappelons que le plan d'intervention de la phase 2 s'inscrit dans la continuité des travaux similaires qui ont été réalisés lors de la phase 1 entre 2015 et 2021.	

2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

2.1 Titre du projet
Travaux de réfection et d'entretien 2023-2024 sur la route Billy-Diamond et le chemin de Chisasibi.
2.2 Article d'assujettissement
Dans le but de vérifier l'assujettissement de votre projet, indiquez, selon vous, à quel paragraphe de l'annexe A de la Loi sur la qualité de l'environnement votre projet est assujetti et expliquez pourquoi (atteinte du seuil, par exemple). Indiquez si votre projet est considéré comme un projet de « zone grise », le cas échéant. Cette demande a pour but de vérifier le non-assujettissement en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement pour l'ouverture de nouvelles carrières, dont 2 situées au km 454 (Ca-06 et PK 454) le long de la route Billy-Diamond et 2 autres localisées aux km 37 et 65 du chemin de Chisasibi. Les superficies d'extraction des carrières sont les suivantes :
<ul style="list-style-type: none">• Ca-06 = 2,63 ha• Km 454 = 2,8 ha• Km 37 = 2,87 ha• Km 65 = 2,92 ha
L'utilisation d'usines mobiles de béton bitumineux est également nécessaire sur chacune des carrières.

2.3 Objectifs et justification du projet

Mentionnez les principaux objectifs poursuivis et indiquez les raisons motivant la réalisation du projet.

La route Billy-Diamond (RBD) est une route à deux voies et deux sens de circulation située en milieu rural boisé. Les usagers du tronçon en question sont, essentiellement, les industries minière et hydroélectriques, les communautés autochtones, les chasseurs et pêcheurs, les propriétaires de résidences secondaires et les touristes. Bien que le nombre d'usagers de la route demeure faible avec un débit journalier moyen annuel (DJMA) approximatif de 160, l'importance de cette route est indéniable, puisqu'il s'agit du seul accès terrestre qui relie les accès aux communautés, la localité de Radisson, la mine Opinaca, d'éventuels projets miniers et la plupart des installations hydroélectriques d'Hydro-Québec de la Baie-James. Son utilisation particulière, notamment par différentes industries, se traduit par un pourcentage élevé de véhicules lourds d'environ 30 %. Il est à noter que ces chiffres sont déduits à partir de relevés effectués au poste d'accès localisé au km 6, ainsi qu'à partir de données provenant de différents transporteurs et industries, mais ne sont pas établis par des comptages réalisés avec une procédure formelle (p. ex. : station de comptage et classification).

Le chemin de Chisasibi (CCH) est une infrastructure qui permet d'accéder à la communauté de Chisasibi à partir de la RBD. Cette infrastructure est essentielle à la communauté, mais également pour les autres utilisateurs de la région.

La Société de développement de la Baie-James (SDBJ) a mandaté WSP Canada afin d'établir un plan d'intervention portant sur la conservation des infrastructures de la route Billy-Diamond (RBD) et du chemin de Chisasibi (CCH). Ce mandat s'inscrit dans un contexte où il y a eu absence d'intervention à caractère de réhabilitation entre 1999 et 2014 sur ces infrastructures. Conséquemment, l'état des chaussées, ponceaux, structures et autres dispositifs routiers s'est détérioré de façon importante. Par ailleurs, le niveau de dégradation et l'ampleur des besoins demeuraient, en 2014, imprécis, car les infrastructures avaient également souffert d'un manque d'inspection et de suivi. Conséquemment, en 2015, la SDBJ entamait des travaux de réhabilitation majeurs par l'entremise du Plan d'intervention de la route de la Baie-James et du chemin de Chisasibi – Phase 1. Les travaux couverts par ce plan se sont poursuivis jusqu'en 2021 permettant, notamment, de remettre en bon état la surface de la chaussée du km 0 à 380 de la RBD, la réhabilitation des glissières de sécurité sur le même tronçon, l'entretien et la réparation de diverses structures et le remplacement de 408 ponceaux.

Les travaux qui seront réalisés en 2023 et 2024 font partie du Plan d'intervention - Phase 2 portant sur la conservation des infrastructures de la route Billy-Diamond (RBD) (km 380 à 460) et du chemin de Chisasibi (CCH) entre les kilomètres 4 et 90.

2.4 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

Décrivez sommairement le projet (longueur, largeur, quantité, voltage, superficie, etc.) et, pour chacune de ses phases (aménagement, construction et exploitation et, le cas échéant, fermeture et restauration), décrivez sommairement les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, y compris les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.).

Comme mentionné précédemment, les travaux prévus en 2023/2024 tant sur la RBD et le CCH sont les suivants :

- remplacement de ponceaux;
- structure de chaussée (couche de correction et d'usure, décohésionnement, décohésionnement inversé);
- remplacement de glissières;
- marquage de la chaussée;
- reprofilage de fossés.

Ouverture de carrières

Les travaux planifiés vont nécessiter l'approvisionnement en matériaux granulaires. Actuellement, la SDBJ possède un bail d'exploitation d'une carrière au km 393. Toutefois, sa localisation et ses quantités limitées obligent l'ouverture de 2 nouvelles carrières le long de la RBD, soit une localisée au km 453,5 et l'autre au km 454 (voir cartes à l'annexe 1). Celles-ci sont situées à proximité de la RBD, mais des accès ainsi que l'aire pour les équipements sont à prévoir.

Les carrières nécessaires pour les travaux du CCH sont situées aux km 37 et 65. Les accès pour celles-ci sont déjà existants, puisque d'anciens bancs d'emprunt sont situés à côté des massifs rocheux qui seraient exploités. Les anciennes plateformes de ces bancs seraient utilisées pour les aires de travaux des équipements, ce qui éviterait d'occasionner un empiètement supplémentaire. La durée d'exploitation de ces carrières est évaluée à 2 ans; néanmoins, il est possible que certaines sources ne soient exploitées qu'un an selon la stratégie de l'entrepreneur et sa capacité à produire les matériaux granulaires plus ou moins rapidement.

Voici la liste des équipements potentiellement utilisés dans le cadre des travaux :

Travaux de déboisement partiel :

- pelles avec tête déchiqueteuse;
- débroussailleuses mécaniques;
- camions 10 roues, 12 roues et semi-remorques.

Travaux de démantèlement et de construction de ponceaux :

- pelles;
- chargeuses;
- bouteurs;
- rouleaux compacteurs;
- plaques vibrantes;
- mini-chargeuse (Bobcat) et balai mécanique;
- camions 10 roues, 12 roues et semi-remorques.

Travaux de réfection de chaussée :

- pelles;
- bouteurs;
- niveleuses;
- planeuses;
- décohesionneuse;
- épandeurs à granulat;
- rouleaux compacteurs;
- usine mobile de béton bitumineux;
- paveuses;
- camions à liant d'accrochage;
- véhicules de transfert des matériaux (VTM);
- chargeuses;
- camions 10 roues, 12 roues et semi-remorques.

Équipements des carrières :

- foreuses;
- concasseur;
- pelle mécanique;
- tamiseur.

Si cela est pertinent, ajoutez à l'annexe II tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (diagramme, croquis, vue en coupe, etc.).

Les cartes des carrières sont présentées à l'annexe 1.

2.5 Activités connexes

Résumez, s'il y a lieu, les activités connexes projetées (p. ex. : aménagement de chemins d'accès, concassage, mise en place de batardeaux, détournement de cours d'eau) et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Outre les travaux mentionnés précédemment, il est prévu d'aménager un boulevard à 3 voies entre le km 4 et le km 10 du CCH. Ce boulevard sera à 3 voies et 2 sens de circulation (2 en direction est et 1 en direction ouest) entre les chaînages 3+809 (intersection rue Aschishtuu) et 9+026 (intersection rue Salt). Lors des consultations autochtones, le Conseil de bande de Chisasibi nous a informé que des travaux sont prévus dans ce secteur par la communauté. Les coûts supplémentaires associés à cette troisième voie sont pris en compte dans le prix au kilomètre pour ce secteur.

3. LOCALISATION ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités
Nom de la municipalité, du village ou de la communauté où il est prévu que soit réalisé le projet (indiquez si plusieurs municipalités, villages ou communautés sont touchés par le projet) : Travaux RBD (PK 380 à 460) Travaux CCH (PK 4 à 90)
Catégories des terres (I, II ou III) : <ul style="list-style-type: none">• RBD (km 380 à 460) = Terre de catégorie III• CCH (km 4 à 90) = Terre de catégorie IA (km 4 à 38), terre catégorie IB (km 38 à 61) et terre de catégorie III (Km 61 à 90)
Coordonnées géographiques en degrés décimaux du point central du projet (pour les projets linéaires, fournissez les coordonnées du point de début et du point de fin du projet) : Point début du projet RBD : Latitude : 52,222484; Longitude : -77,066597 Point fin du projet RBD : Latitude : 52,720464; Longitude : -77,344920 Point début du projet CCH : Latitude : 53,811791; Longitude : -78,923497 Point fin du projet CCH : Latitude : 53,710771; Longitude : -77,746559
3.2 Description du site visé par le projet
<p>Décrivez les principales composantes des milieux physique, biologique et humain susceptibles d'être affectées par le projet en axant la description sur les éléments considérés comme ayant une importance scientifique, sociale, culturelle, économique, historique, archéologique ou esthétique (composantes valorisées de l'environnement). Indiquez, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue ainsi que les principales particularités du site : zonage, espace disponible, milieux sensibles, humides ou hydriques, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, utilisation et occupation des terres par les Autochtones, etc.</p> <p>Cette section décrit de façon générale les principales composantes de tronçon de la RBD entre les PK 380 à 460 ainsi que celles le long du CCH. Elle va aborder ensuite les principales composantes pour chacune des carrières mentionnées.</p> <p>Route Billy-Diamond et chemin de Chisasibi</p> <p><u>Physique</u></p> <p>La morphologie de la région à l'étude et la nature des dépôts de surface sont fortement influencées par le dernier cycle glaciaire, plus particulièrement par le retrait de l'inlandsis laurentien. Le recul du front glaciaire le long de la zone d'étude s'est réalisé de façon séquentielle du sud vers le nord en trois étapes distinctes, soit l'invasion du lac glaciaire de Barlow-Ojibway, la réavancée de Cochrane et l'invasion glaciomarine de la mer de Tyrrell.</p> <p>Les secteurs de la RBD (km 380 à 460) et du chemin de Chisasibi sont essentiellement constitués avec une prédominance de sédiments glaciomarins littoraux et pré-littoraux entrecoupés de tills indifférenciés et de collines de roc. Le relief du secteur est légèrement vallonné. Au plan hydrographique, les principales rivières traversées par la route sont l'Eastmain et l'Opinaca pour la RBD. Plusieurs affluents traversant le CCH se jettent dans La Grande Rivière qui longe justement ce chemin.</p> <p><u>Biologique</u></p> <p>Deux sous-zones de végétation couvrent l'ensemble de la zone d'étude, soit la forêt boréale continue et la taïga. Plus spécifiquement, on retrouve deux domaines bioclimatiques que sont la pessière à mousses du côté de la forêt boréale et la pessière à lichens dans la sous-zone de la taïga. Le couvert forestier de la pessière à mousses est dominé par l'épinette noire. Le feu y exerce une grande influence sur le paysage forestier, suivant des cycles allant de 100 ans à 150 ans. La dynamique de récurrence des feux favorise des essences aptes à coloniser les stations après feu, notamment le pin gris qu'on retrouve en plus grande abondance en allant vers le nord. Le sapin baumier apparaît parfois dans les versants de collines. Les feuillus sont caractérisés par le bouleau blanc, le peuplier faux tremble et sporadiquement le peuplier baumier. Les sous-bois sont recouverts par des mousses et des éricacées. La pessière à lichen s'apparente à la pessière à mousses, mais la dispersion de l'épinette noire est moins monospécifique et plus étalée. Le sol forestier est essentiellement recouvert de lichens. Le sapin baumier et le pin gris sont à la limite nord de leurs aires de répartition. Les feux de forêt y sont la principale perturbation naturelle.</p>

Les habitats fauniques sont nombreux considérant la grande superficie qu'offre le territoire. Sur le territoire de la Baie-James, on note la présence d'une quarantaine d'espèces de mammifères, 238 espèces d'oiseaux, 36 espèces de poissons d'eau douce, dont l'omble de fontaine, le touladi, le doré jaune et le grand brochet.

Le secteur de la RBD se localise juste au sud de la réserve de biodiversité projetée Paakumshumwaau-Maatuskaau située entre les km 465 et 525. Aucun parc ou réserve ne croise le chemin de Chisasibi.

Humain

Situé dans la région administrative du Nord-du-Québec, le secteur projeté des travaux permet d'accéder aux communautés de Wemindji et Chisasibi et au village de Radisson.

La route de la Baie-James construite au début des années 1970 a contribué, depuis, au développement du réseau routier pour rejoindre les différentes communautés criées et jamesiennes dont la population totale est estimée à 30 000 personnes.

Du point de vue économique, la route permet d'accéder à plusieurs centrales hydroélectriques et projets miniers. Depuis plusieurs années, la route est plus intensivement utilisée par le grand public en général pour la pratique de certaines activités comme la chasse, la pêche, la motoneige, les parcours de canoé-kayak, le VTT, etc.

Carrières (voir cartes en annexe)

CA-06 (km 454)

Ce site est une butte rocheuse orientée NE-SO dont la hauteur approximative est d'environ 25 m (voir carte en annexe). Cette carrière est localisée au km 454 dans un secteur au relief légèrement vallonné et caractérisé par une dominance de dépôts glaciomarins littoraux et pré-littoraux entrecoupés de tills indifférenciés et de collines de roc. Cette carrière correspond à un massif rocheux constitué de tonalite à enclaves amphiboliques.

Quelques milieux humides sont localisés à proximité de la carrière ciblée, mais aucun milieu hydrique n'est présent. Une bande de protection de 30 m a été définie afin d'établir les limites de la carrière.

Aucune habitation n'est présente à moins de 1,4 km du site.

Carrière km 454

Cette carrière serait située à environ 600 m au nord-est de la CA-06. Le milieu physique est semblable à la carrière précédente, mais c'est plutôt la présence d'une rivière qui est située au nord-est. Une bande de protection de 30 m a été établie afin de déterminer les limites de la carrière. Un chemin d'accès d'une longueur approximative de 140 m est requis et celui-ci évitera les milieux humides et hydriques à proximité. Un déboisement et une mise en place de matériaux sont nécessaires pour la fondation du chemin. L'aire des travaux est annexée à l'aire d'extraction des matériaux. Les équipements incluant l'opération de l'usine mobile de béton bitumineux vont exiger à ce qu'elle soit localisée dans les limites de l'aire d'exploitation. À ce stade-ci, il n'est pas possible de déterminer l'emplacement exact de l'usine, car il revient à l'entrepreneur mandaté de soumettre sa localisation. L'usine sera présente pour la durée des travaux.

Une habitation est localisée au nord/est, de l'autre côté de la rivière, à un peu plus de 600 m.

Km 37 de CCH

Cette carrière est localisée au km 37 du CCH dont le relief est légèrement vallonné. Le massif rocheux est entouré de dépôts glaciomarins littoraux et pré-littoraux ou fins d'eau profonde entrecoupés par quelques parcelles de tills indifférenciés et collines de roc. La lithologie de la carrière est une tonalite. ~~Du point de vue biologique,~~ un milieu humide et hydrique se retrouve à moins de 128 m de la zone d'extraction qui est évaluée 2,87 ha.

La carrière serait accessible par un chemin existant et une ancienne sablière situés à proximité du massif rocheux, qui servirait d'aire pour la machinerie et la production de matériaux. Ainsi, aucun chemin d'accès ni d'aire de travail n'est à prévoir.

Une habitation est située à l'ouest à plus de 825 m de la carrière ciblée.

Km 65 du CCH

Cette carrière est localisée au km 65 du CCH dont le relief est légèrement vallonné. Le massif rocheux est caractérisé par une tonalite et est entouré par les mêmes dépôts que la carrière précédente. Aucun milieu humide et hydrique ne se retrouve à moins de 160 m de l'aire d'extraction qui est évaluée à 2,92 ha.

La carrière serait accessible par un chemin existant lié à une ancienne sablière contigüe au massif rocheux et qui servirait d'aire pour la machinerie et la production de matériaux. Ainsi, aucun chemin d'accès ni d'aire de travail n'est à prévoir.

Une habitation se retrouve à un peu plus de 600 m de la carrière ciblée.

3.3 Calendrier de réalisation

Fournissez le calendrier de réalisation (période prévue et durée estimée de chacune des étapes du projet) en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact, le cas échéant, et indiquez le déroulement de la procédure.

Les travaux seront réalisés à partir du printemps 2023 jusqu'à la fin de l'année 2024. Les carrières et les unités mobiles de béton bitumineux doivent être opérationnelles pour cette période.

3.4 Plan de localisation

Ajoutez à l'annexe III une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet et, s'il y a lieu, un plan de localisation des travaux ou des activités à une échelle adéquate indiquant notamment les infrastructures en place par rapport au site des travaux.

Vous trouverez à l'annexe 1 les cartes pour chacune des carrières. Chaque carte présente l'aire d'extraction, l'aire d'entreposage de la terre végétale, la localisation approximative des équipements et les zones d'exclusions en fonction des milieux hydriques et humides.

4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC, DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES ET DES USAGERS DU TERRITOIRE

4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

Le cas échéant, mentionnez les modalités relatives aux activités d'information et de consultation du public réalisées dans le cadre de la conception du projet (méthodes utilisées, nombre de participants et milieux représentés), dont celles réalisées auprès des populations locales, entre autres les Cris, les Inuits et les Naskapis, ainsi que les usagers du territoire. Indiquez les préoccupations soulevées et expliquez la manière dont elles ont été prises en compte dans la conception du projet.

Une lettre d'invitation a été envoyée aux communautés. Trois ont répondu, soit Chisasibi, Wemindji et Waskaganish; celles-ci ont assisté aux présentations du mandat de la phase II. La présentation à la communauté de Chisasibi a été réalisée le 28 janvier 2022. Celles pour les communautés de Wemindji et Waskaganish ont été effectuées le 6 juillet et le 22 juin respectivement.

4.2 Activités d'information et de consultation envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement et le milieu social

Le cas échéant, mentionnez les modalités relatives aux activités d'information et de consultation du public au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement et le milieu social, dont celles envisagées auprès des communautés autochtones et des usagers du territoire concerné.

Sans objet

5. DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX¹ ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

5.1 Description des principaux enjeux du projet

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture et de restauration, décrivez sommairement les principaux enjeux du projet.

La planification des travaux en 2023 et 2024 du Plan d'intervention - Phase 2 est de remettre à niveau les infrastructures de la Route Billy-Diamond (RBD) du lot D (km 380 à 460) et du Chemin de Chisasibi (CCH) entre les kilomètres 4 et 90 (Lot A).

L'approvisionnement en matériaux granulaires pour ces travaux représente un enjeu majeur. Il est à préciser que la plupart des sites localisés à proximité de la route ont été exploités et que les sources de matériaux disponibles pour ces deux lots sont très rares. La SDBJ possède actuellement une carrière au km 293, mais les quantités sont limitées et celle-ci est localisée dans la partie sud du lot D, ce qui implique de grandes distances de transport et les coûts qui s'en suivent. Pour le chemin de Chisasibi, la SDBJ possède un petit banc localisé au km 49, mais les quantités disponibles sont également très limitées et la qualité est également un enjeu pour produire la variété des matériaux requis.

Les carrières ciblées (CA-6, pk 454 pour le lot D de la RBD ainsi que km 37 et km 65 du lot A du CCH) sont essentielles pour l'approvisionnement des matériaux dès cette année même si les travaux s'échelonnent jusqu'à l'an prochain.

L'autre enjeu est d'obtenir toutes les autorisations requises pour l'exploitation de ces sites. À cet effet, des demandes de baux ont été déposées récemment auprès du MRNF et les autorisations ministérielles auprès du MELCCFP seront déposées d'ici la fin du mois de février.

5.2 Description des principaux impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture et de restauration, décrivez sommairement les impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur (physique, biologique et humain). Présentez brièvement les mesures d'atténuation ou de restauration prévues, s'il y a lieu.

Ca-06 de la RBD (KM 454)

L'aire d'extraction de cette carrière est évaluée à 2,63 ha (voir carte en annexe). Les limites des aires d'exploitation et d'extraction sont situées au-delà de 30 m des milieux hydriques et humides, réduisant les risques d'impacts découlant des activités humaines en dessous d'un seuil jugé négligeable, sur ces milieux. L'exploitation se fera à plus d'un mètre au-dessus de la nappe phréatique. Les sols décapés seront entreposés pendant l'exploitation et seront utilisés comme matériel de recouvrement lors de la restauration de la carrière.

Un chemin d'accès est requis et celui-ci évitera les milieux humides et hydriques à proximité. Ce chemin d'une longueur d'environ 450 m nécessitera un déboisement et une mise en place de matériaux pour la fondation. L'aire d'exploitation pour les équipements est annexée à l'aire d'extraction des matériaux et va nécessiter l'aménagement d'une terrasse. Les équipements incluant l'opération de l'usine mobile de béton bitumineux seront localisés à l'intérieur de l'aire d'exploitation. À ce stade-ci, il n'est pas possible de déterminer l'emplacement exact de l'usine, car il revient à l'entrepreneur mandaté de soumettre au surveillant sa localisation. L'usine sera présente pour la durée des travaux. Enfin, la seule habitation dans le secteur se trouve à plus de 1,4 km de la carrière.

En considérant que l'entrepreneur se conformera au Règlement sur les carrières et sablières, au document contractuel (devis 185 « Protection de l'environnement » et autres devis) et aux mesures présentées précédemment, les impacts appréhendés découlant de l'exploitation de cette carrière et de l'utilisation de l'usine mobile de béton bitumineux sont considérés faibles. Cette carrière fera l'objet d'une restauration conformément au Règlement sur les carrières et sablières.

¹ Enjeu : Préoccupation majeure pour le gouvernement, la communauté scientifique ou la population, y compris les communautés autochtones concernées, et dont l'analyse pourrait influencer les recommandations ou décisions des comités nordiques quant à l'autorisation ou non d'un projet.

Km 454 de la RBD

L'aire d'extraction de cette carrière est évaluée à 2,8 ha (voir carte en annexe). Les limites des aires d'exploitation et d'extraction sont situées au-delà de 30 m de milieux hydriques et humides permettant de réduire les risques d'impacts découlant des activités humaines sur ces milieux, en dessous d'un seuil considéré négligeable. L'exploitation se fera à plus d'un mètre au-dessus de la nappe phréatique. Les sols décapés seront entreposés pendant l'exploitation, et seront utilisés comme matériel de recouvrement lors de la restauration de la carrière.

Il est à mentionner qu'un chemin d'accès est requis et celui-ci évitera les milieux humides et hydriques à proximité. Un déboisement et une mise en place de matériaux sont nécessaires pour la fondation du chemin. L'aire d'exploitation pour les équipements est annexée à l'aire d'extraction des matériaux et va nécessiter l'aménagement d'une terrasse. Il sera exigé que les équipements incluant l'usine mobile de béton bitumineux soient localisés dans les limites de l'aire d'exploitation. À ce stade-ci, il n'est pas possible de déterminer l'emplacement exact de l'usine, car il revient à l'entrepreneur mandaté de soumettre au surveillant sa localisation. L'usine sera présente pour la durée des travaux. Une habitation est localisée au nord-est de l'autre côté de la rivière à environ 601 m.

En considérant que l'entrepreneur se conformera au Règlement sur les carrières et sablières, au document contractuel (devis 185 « Protection de l'environnement » et autres devis) et aux mesures présentées précédemment, les impacts appréhendés découlant de l'exploitation de cette carrière et de l'utilisation de l'usine mobile de béton bitumineux sont considérés faibles. Cette carrière fera l'objet d'une restauration conformément au Règlement sur les carrières et sablières.

Km 37 CCH

L'aire d'extraction de cette carrière est évaluée à 2,87 ha (voir carte en annexe). Les limites des aires d'exploitation et d'extraction sont situées au-delà de 30 m de milieux hydriques et humides permettant de réduire les risques d'impacts découlant des activités humaines sur ces milieux, en dessous d'un seuil considéré négligeable. L'exploitation se fera à plus d'un mètre au-dessus de la nappe phréatique. Les sols décapés seront entreposés pendant l'exploitation, et seront utilisés comme matériel de recouvrement lors de la restauration de la carrière.

Il est à mentionner qu'un chemin d'accès est présent pour accéder au massif rocheux. L'aire d'exploitation pour les équipements et l'usine mobile de béton bitumineux utilisera l'ancienne terrasse du banc annexé au massif rocheux, réduisant les risques potentiels de perturber le milieu naturel. Rappelons que la carrière projetée se situe à plus de 825 m de la plus proche habitation.

En considérant que l'entrepreneur se conformera au Règlement sur les carrières et sablières, au document contractuel (devis 185 « Protection de l'environnement » et autres devis) et aux mesures présentées précédemment, les impacts appréhendés découlant de l'exploitation de cette carrière et de l'utilisation de l'usine mobile de béton bitumineux sont considérés faibles. Cette carrière fera l'objet d'une restauration conformément au Règlement sur les carrières et sablières.

Km 65 du CCH

L'aire d'extraction de cette carrière est évaluée à 2,92 ha (voir carte en annexe). Aucun milieu hydrique ou humide n'est présent dans le secteur à moins de 160 m. L'exploitation se fera à plus d'un mètre au-dessus de la nappe phréatique. Les sols décapés seront entreposés pendant les travaux et seront utilisés comme matériel de recouvrement lors de la restauration de la carrière.

Il est à mentionner la présence d'un chemin d'accès permettant d'accéder au massif rocheux. Les équipements et l'usine mobile de béton bitumineux seront disposés sur l'ancienne terrasse du banc annexé au massif rocheux, réduisant les risques de perturber le milieu naturel en dessous d'un seuil jugé négligeable.

En considérant que l'entrepreneur se conformera au Règlement sur les carrières et sablières, au document contractuel (devis 185 « Protection de l'environnement » et autres devis) et aux mesures présentées précédemment, les impacts appréhendés découlant de l'exploitation de cette carrière et de l'utilisation de l'usine mobile de béton bitumineux sont considérés faibles. Cette carrière fera l'objet d'une restauration conformément au Règlement sur les carrières et sablières.

Dans le cas d'un projet de « zone grise », fournissez suffisamment de renseignements pour permettre d'évaluer les impacts sur l'environnement et le milieu social, et ce, afin de déterminer s'il y a lieu de l'assujettir à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et le milieu social. Présentez les mesures d'atténuation ou de restauration prévues, s'il y a lieu.

6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE

6.1 Émission de gaz à effet de serre

Mentionnez si le projet est susceptible d'entraîner l'émission de gaz à effet de serre et, si oui, lesquels. Décrivez sommairement les principales sources d'émissions projetées aux différentes phases de réalisation du projet.

Les équipements utilisés pour le déboisement (début de projet), le dynamitage et le concassage pour la production des matériaux, l'usine mobile pour la production de l'enrobé de la chaussée et le transport par camion (en cours de travaux) vont produire des émissions de gaz à effet de serre (CO2).

7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

7.1 Autres renseignements pertinents

Inscrivez tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet.

Il est à préciser que la carrière Ca-06 au km 454 est située dans les limites d'un claim miner et que la SDBJ est en processus pour acquérir ce claim. De plus, des demandes de baux ont été acheminées au MERN pour chaque carrière. Enfin, des démarches ont été réalisées auprès du MELCCFP (secteur industriel) avant les Fêtes afin de connaître les modalités pour déposer les demandes de permis. Ainsi, des autorisations ministérielles sont actuellement produites et seront déposées à la fin du mois.

8. DÉCLARATION ET SIGNATURE

8.1 Déclaration et signature

Je déclare que :

1° les documents et renseignements fournis dans ce formulaire de renseignements préliminaires sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Toute fausse déclaration peut entraîner des sanctions en vertu de la LQE. Tous les renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés sur les sites Web du Comité d'évaluation (COMEV) ou de la Commission de la qualité de l'environnement Kativik (CQEK) ainsi qu'au Registre des évaluations environnementales.

Prénom et nom

Gino Beauchamp

Signature



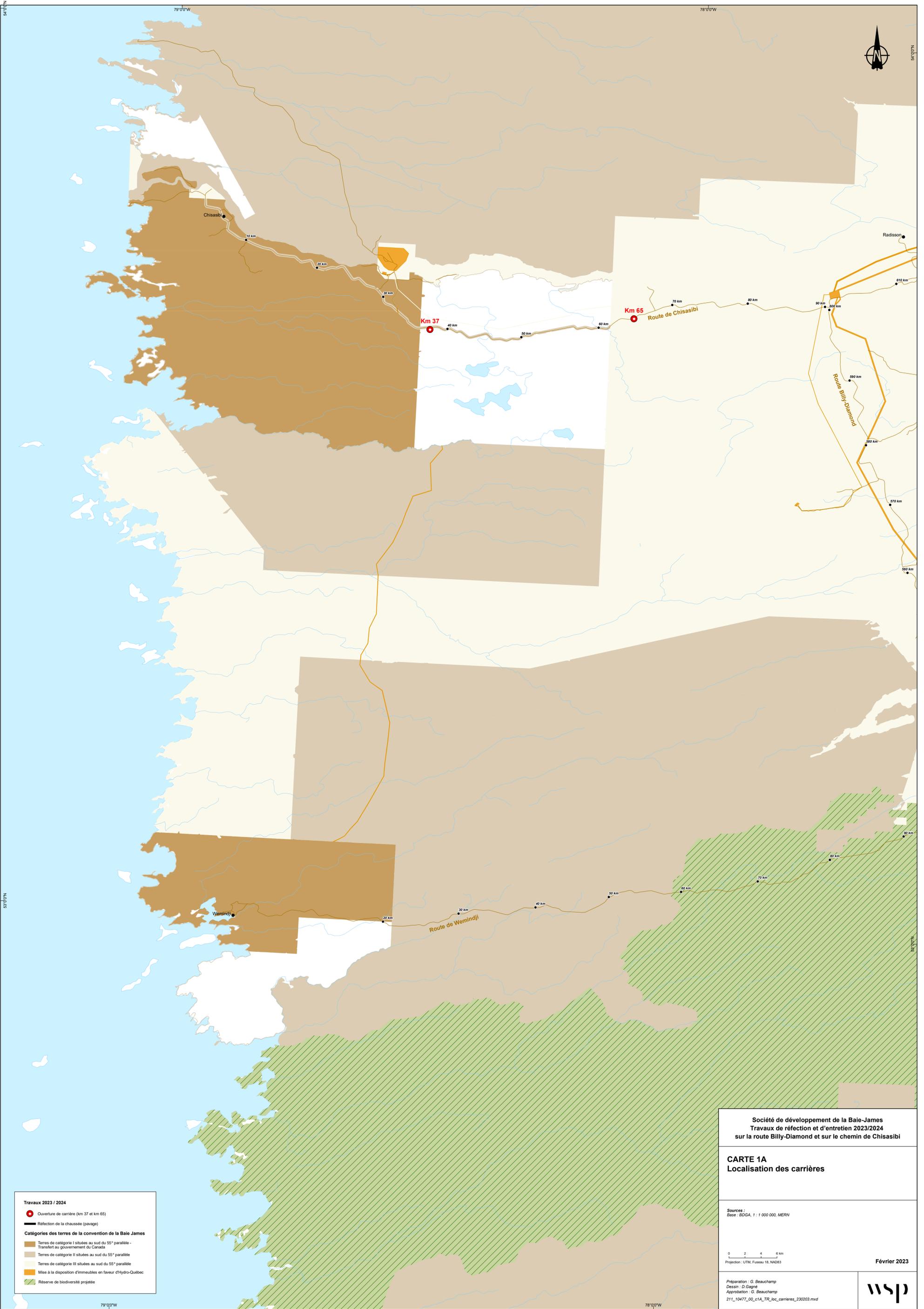
Date

2023-02-16

ANNEXE

1

CARTE DE LOCALISATION DES
CARRIÈRES LE LONG DE LA
ROUTE BILLY-DIAMOND



Travaux 2023 / 2024

- Ouverture de carrière (km 37 et km 65)
- Réfection de la chaussée (pavage)

Catégories des terres de la convention de la Baie James

- Terres de catégorie I situées au sud du 55° parallèle - Transfert au gouvernement du Canada
- Terres de catégorie II situées au sud du 55° parallèle
- Terres de catégorie III situées au sud du 55° parallèle
- Mise à la disposition d'immeubles en faveur d'Hydro-Québec
- Réserve de biodiversité projetée

Société de développement de la Baie-James
 Travaux de réfection et d'entretien 2023/2024
 sur la route Billy-Diamond et sur le chemin de Chisasibi

CARTE 1A
 Localisation des carrières

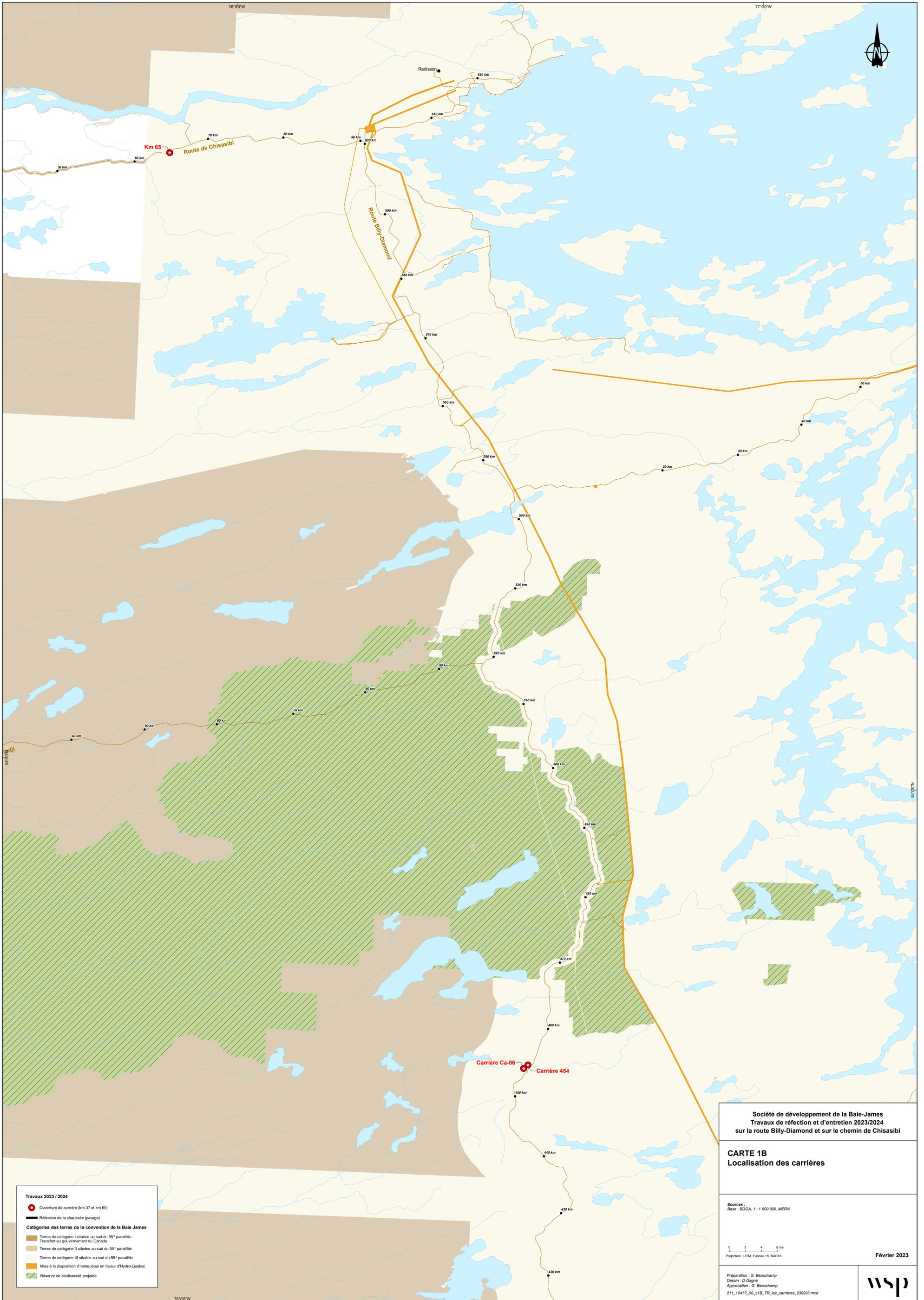
Sources :
 Base : BDGA, 1 : 1 000 000, MERN

0 2 4 6 km
 Projection : UTM, Fuzeau 18, NAD83

Février 2023

Préparation : G. Beauchamp
 Dessin : D. Gagné
 Approbation : G. Beauchamp
 211_10477_00_c1A_TR_loc_carrieres_230203.mxd





Travaux 2023 / 2024

- Ouverture de carrière (km 37 et km 65)
- Réfection de la chaussée (pavage)

Catégories des terres de la convention de la Baie James

- Terres de catégorie I situées au sud du 55° parallèle - Transfert au gouvernement du Canada
- Terres de catégorie II situées au sud du 55° parallèle
- Terres de catégorie III situées au sud du 55° parallèle
- Mise à la disposition d'immeubles en faveur d'Hydro-Québec
- Réserve de biodiversité projetée

Société de développement de la Baie-James
 Travaux de réfection et d'entretien 2023/2024
 sur la route Billy-Diamond et sur le chemin de Chisasibi

CARTE 1B
Localisation des carrières

Sources :
 Base : BDGA, 1 : 1 000 000, MERN

0 2 4 6 km
 Projection : UTM, Fuzeau 18, NAD83

Février 2023

Préparation : G. Beauchamp
 Dessin : D. Gagné
 Approbation : G. Beauchamp
 211_10477_00_c18_TR_loc_carrieres_230203.mxd

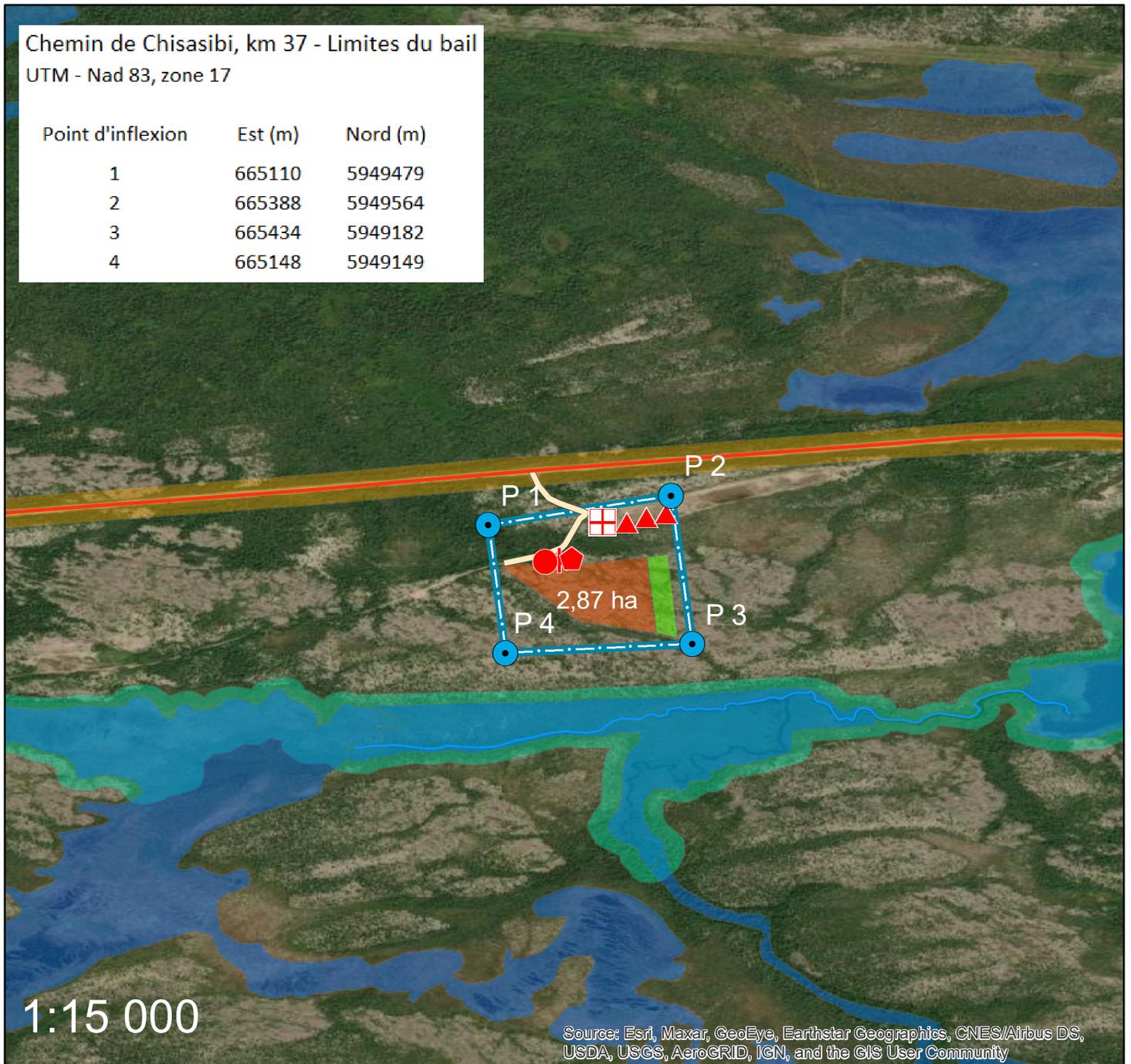


Nouvelle carrière

Chemin de Chisasibi, km 37

Chemin de Chisasibi, km 37 - Limites du bail
UTM - Nad 83, zone 17

Point d'inflexion	Est (m)	Nord (m)
1	665110	5949479
2	665388	5949564
3	665434	5949182
4	665148	5949149



Légende

- Points d'inflexion
- Aire d'exploitation (10,3 ha)
- Chemin de Chisasibi
- Chemins d'accès
- Cours d'eau
- Milieu humide ou hydrique
- Exclusion de 30 mètres
- Exclusion de 35 mètres

Équipements

- Chargement
- Déchargement
- Pile de réserve
- Concasseur/tamiseur
- Usine à béton bitumineux

Aménagements

- Aire d'extraction
- Entreposage de la terre végétale

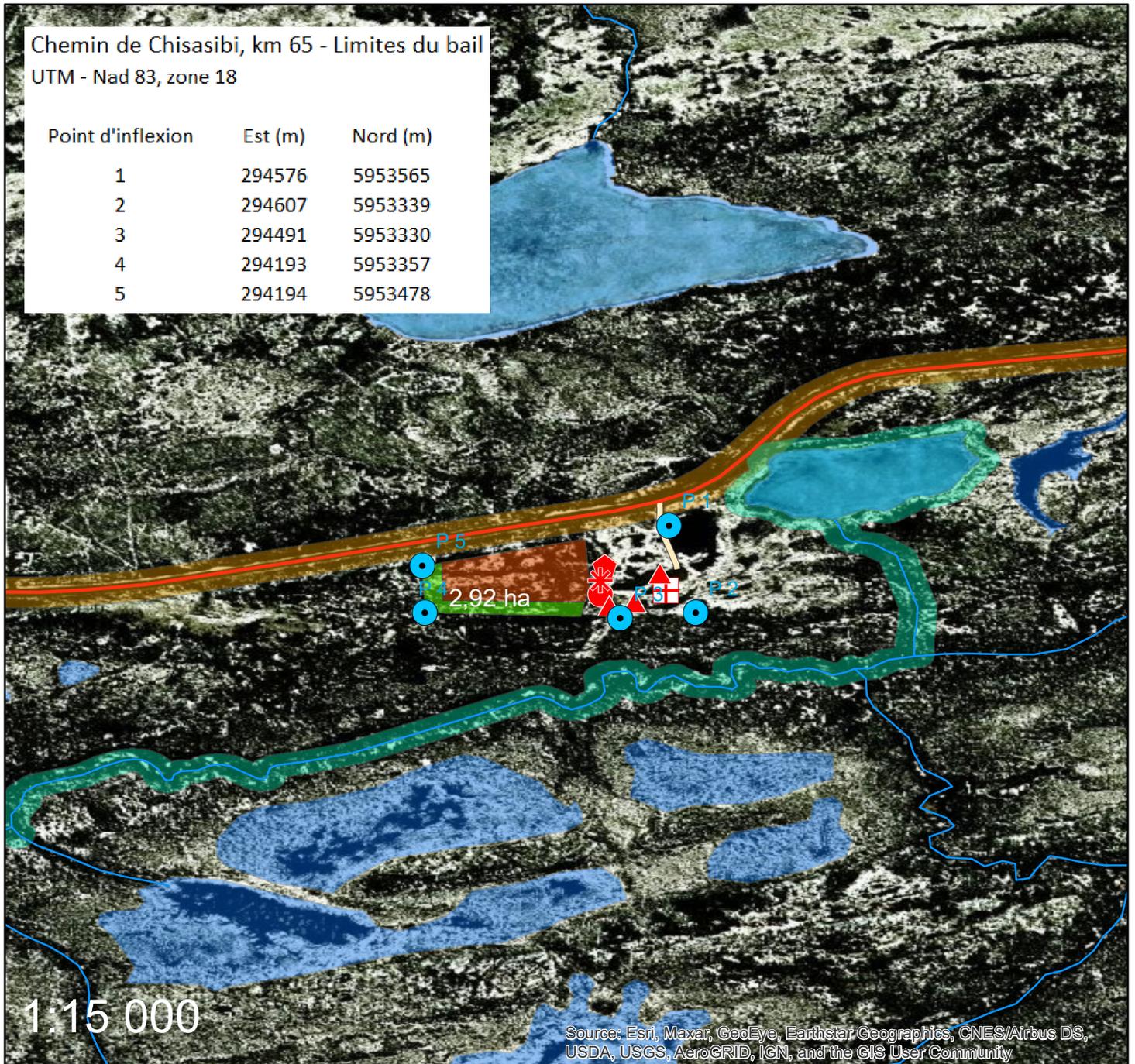
Société de développement de la Baie-James

Ouverture d'une carrière
Plan d'aménagement
et d'exploitation

Cartographie préparée par
Martin Filion, ing. f.
le 13 décembre 2022

Carrière

Chemin de Chisasibi, km 65



Légende

Bail, délimitations

- Aire d'exploitation (7,25 ha)
- Point d'inflexion
- Route de Chisasibi
- Chemins d'accès
- Cours d'eau
- Milieu humide ou hydrique
- Exclusion de 30 mètres
- Exclusion de 35 mètres

Équipements

- Usine à béton bitumineux
- Chargement
- Déchargement
- Pile de réserve
- Concasseur/tamiseur

Aménagements

- Aire d'extraction
- Entreposage de la terre végétale

Société de développement de la Baie-James

Ouverture d'une nouvelle carrière
Milieu naturel environnant

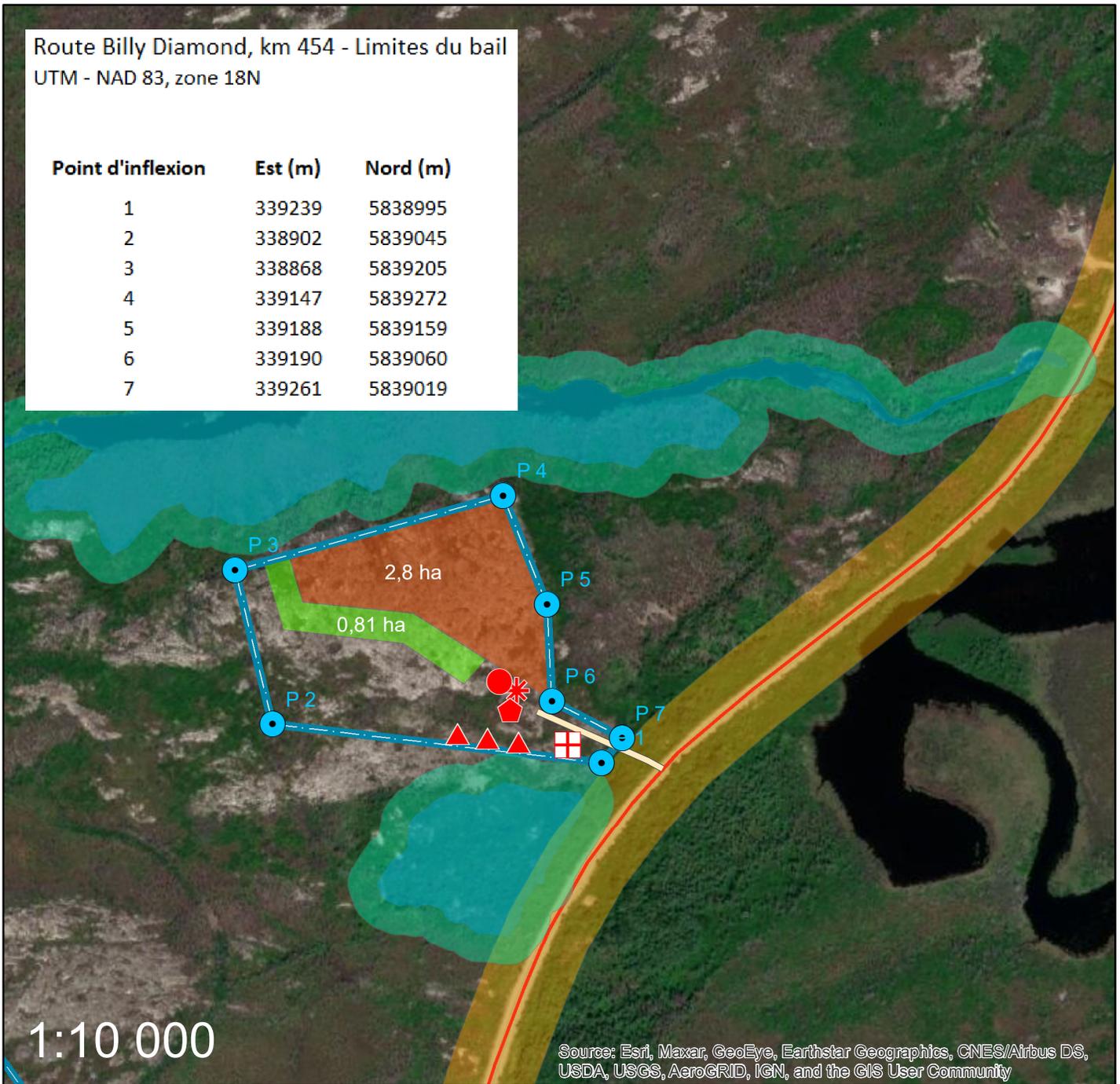
Cartographie préparée par
Martin Filion, ing. f.
le 13 décembre 2022

Nouvelle carrière

Route Billy Diamond, km 454

Route Billy Diamond, km 454 - Limites du bail
UTM - NAD 83, zone 18N

Point d'inflexion	Est (m)	Nord (m)
1	339239	5838995
2	338902	5839045
3	338868	5839205
4	339147	5839272
5	339188	5839159
6	339190	5839060 </td
7	339261	5839019



Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Légende

- Point d'inflexion
- Aire d'exploitation (6,7 ha)
- Route Billy Diamond
- Chemins d'accès
- Exclusion de 30 mètres
- Exclusion de 35 mètres
- Milieu humide ou hydrique
- Équipements**
- Autre équipement
- Chargement
- Déchargement
- Pile concassé
- Concasseur
- Aménagements**
- Aire d'extraction
- Aire d'entreposage de la terre végétale

Société de développement de la Baie-James

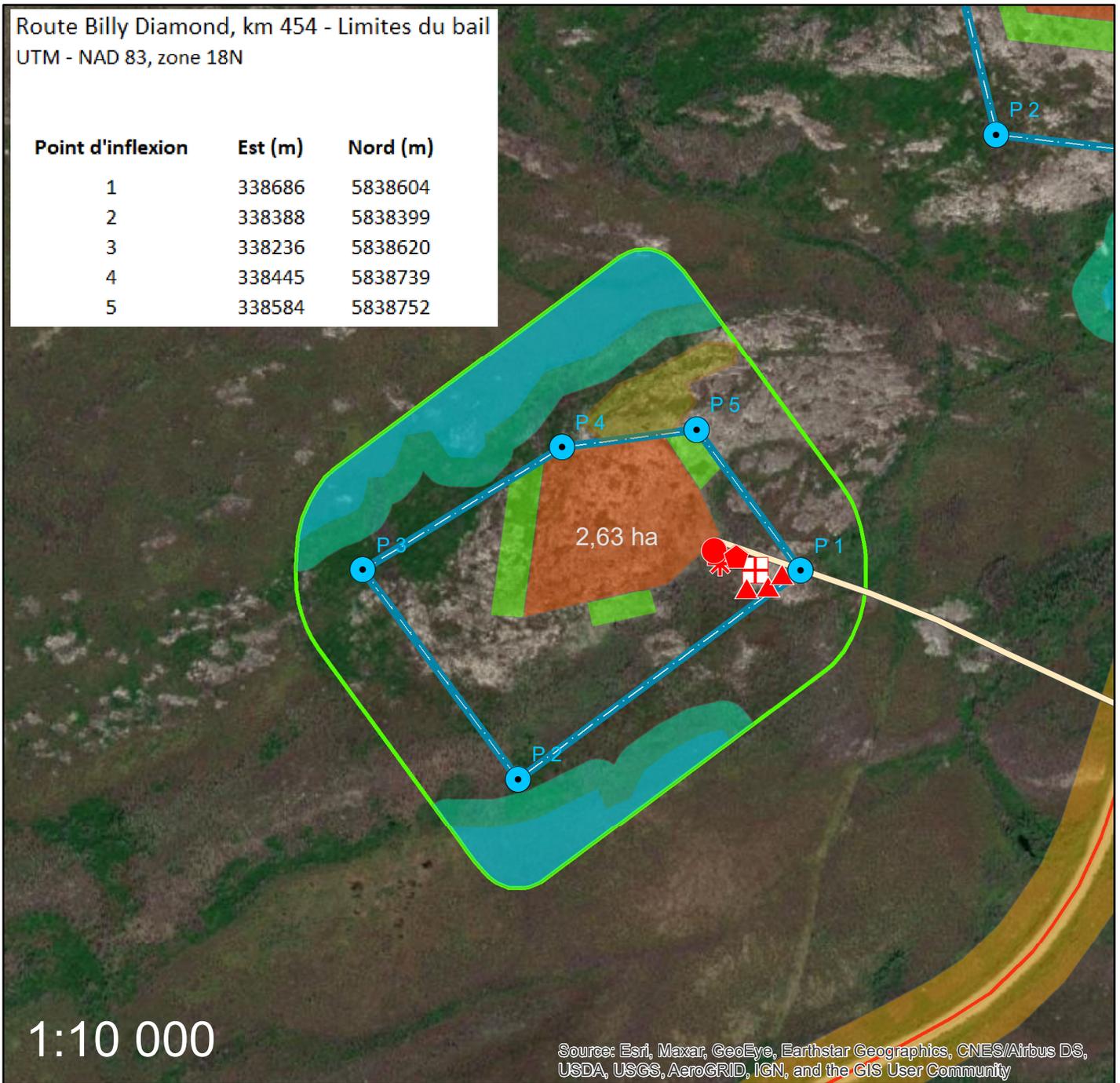
Plan d'aménagement et d'exploitation d'une nouvelle carrière

Cartographie préparée par Martin Filion, ing. f.
12 décembre 2022

Nouvelle carrière (CA-06) Route Billy Diamond, km 454

Route Billy Diamond, km 454 - Limites du bail
UTM - NAD 83, zone 18N

Point d'inflexion	Est (m)	Nord (m)
1	338686	5838604
2	338388	5838399
3	338236	5838620
4	338445	5838739
5	338584	5838752



Légende

- Point d'inflexion
- Aire d'exploitation (8,79 ha)
- Route Billy Diamond
- Chemins d'accès
- Exclusion de 35 mètres
- Zone de caractérisation environnementale
- abris potentiel - chiroptères
- Milieu humide ou hydrique
- Exclusion de 30 mètres

Équipements

- Autre équipement
- Chargement
- Déchargement
- Pile concassé
- Concasseur

Aménagements

- Aire d'extraction
- Aire d'entreposage de la terre végétale

Société de développement de la Baie-James

Plan d'aménagement
et d'exploitation
d'une nouvelle carrière

Cartographie préparée par
Martin Filion, ing. f.
31 janvier 2023