



SOCIÉTÉ DE  
DÉVELOPPEMENT  
CRIE



# LA GRANDE ALLIANCE

## ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ – PHASES II & III – INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

---

### NOTE TECHNIQUE 3 UTILISATION DU TERRITOIRE

**VERSION FINALE**

DATE : LE 25 MARS 2024

PRÉPARÉ PAR

---

Karine Neumann, M.A.  
Anthropologue, Environnement

---

Paul Wättez, Ph.D.  
Anthropologue et Responsable des relations  
avec les Autochtones (Québec)



# SOMMAIRE EXÉCUTIF

Cette note technique vise à comprendre les diverses formes d'utilisation du territoire à proximité des infrastructures de transport proposées dans le cadre des phases II et III de La Grande Alliance. Des entretiens ont été réalisés avec les utilisateurs crs des terrains de trappage situés à l'intérieur d'un corridor défini autour des différentes infrastructures projetées, ainsi que des séances de groupe avec les Jamésiens<sup>1</sup>. De plus, une compilation de tous les titres et servitudes dans la zone d'étude a été réalisée.

Les informations présentées ci-après exposent les résultats des recherches documentaires et des entretiens, ainsi que d'autres considérations et recommandations. Il faut noter que certaines informations compilées ne sont pas présentées dans ce rapport, en raison de leur nature sensible (par exemple, les zones de récolte) ou pour protéger la vie privée des individus (par exemple, les campements familiaux). Ces informations sont soumises à des accords de confidentialité et seront transmises au client, la Société de développement crie (SDC), afin d'être utilisées dans les phases futures si cela est jugé souhaitable. En outre, les communautés inuites ne sont pas parties prenantes à ce stade-ci de l'étude qui relève d'une initiative crie susceptible de ne pas se réaliser. Toutefois, advenant le cas où des composantes à l'étude situées en territoire inuit telles que le port pour petits bateaux projeté ou la route et chemin de fer projetés de La Grande à Whapmagoostui/Kuujuarapik, il conviendra d'engager aussitôt des pourparlers avec les communautés inuites concernées.

Cette approche spécifique impliquant des consultations avec les utilisateurs du territoire avant la phase de conception est innovante. L'objectif est de fournir à l'équipe technique toutes les informations recueillies au cours de ce processus d'engagement afin que le développement du tracé des infrastructures proposées soit réalisé dans le respect du territoire (voir le rapport 3). Cette approche innovante comprend également un exercice d'engagement répété auprès des utilisateurs crs du territoire afin de recueillir et de documenter leurs commentaires sur les tracés techniques proposés (voir le rapport 4).

L'exercice de mobilisation a permis d'identifier les différentes utilisations des terres, les titres et les servitudes à l'intérieur de la zone d'étude. Tel qu'illustré sur la figure, la zone d'étude est située sur le territoire de la région Eeyou Istchee Baie-James, dans le nord du Québec. La zone d'étude est divisée en trois zones :

- Zone d'étude 1 (ZE1) : Chemin de fer le long de la route Billy-Diamond - Rupert - La Grande;
- Zone d'étude 2 (ZE2) : Prolongement de la route et du chemin de fer, et Port - La Grande - Whapmagoostui/Kuujuarapik;
- Zone d'étude 3 (ZE3) : Prolongement de la Route 167 - Mine Renard - Route Transtaïga.

Il faut noter que ces zones d'étude sont légèrement différentes de celles décrites dans le protocole d'entente de La Grande Alliance, afin de s'adapter à la portée des infrastructures proposées. Notamment, et pour plusieurs raisons qui ne sont pas nécessairement citées dans le rapport, la route proposée reliant la Transtaïga à Schefferville a été retirée des composantes à l'étude en début du processus.

---

<sup>1</sup> En plus des utilisateurs du territoire, d'autres parties prenantes crie et jamésiennes ont également été rencontrées; voir les annexes pour une liste détaillée.

# NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE

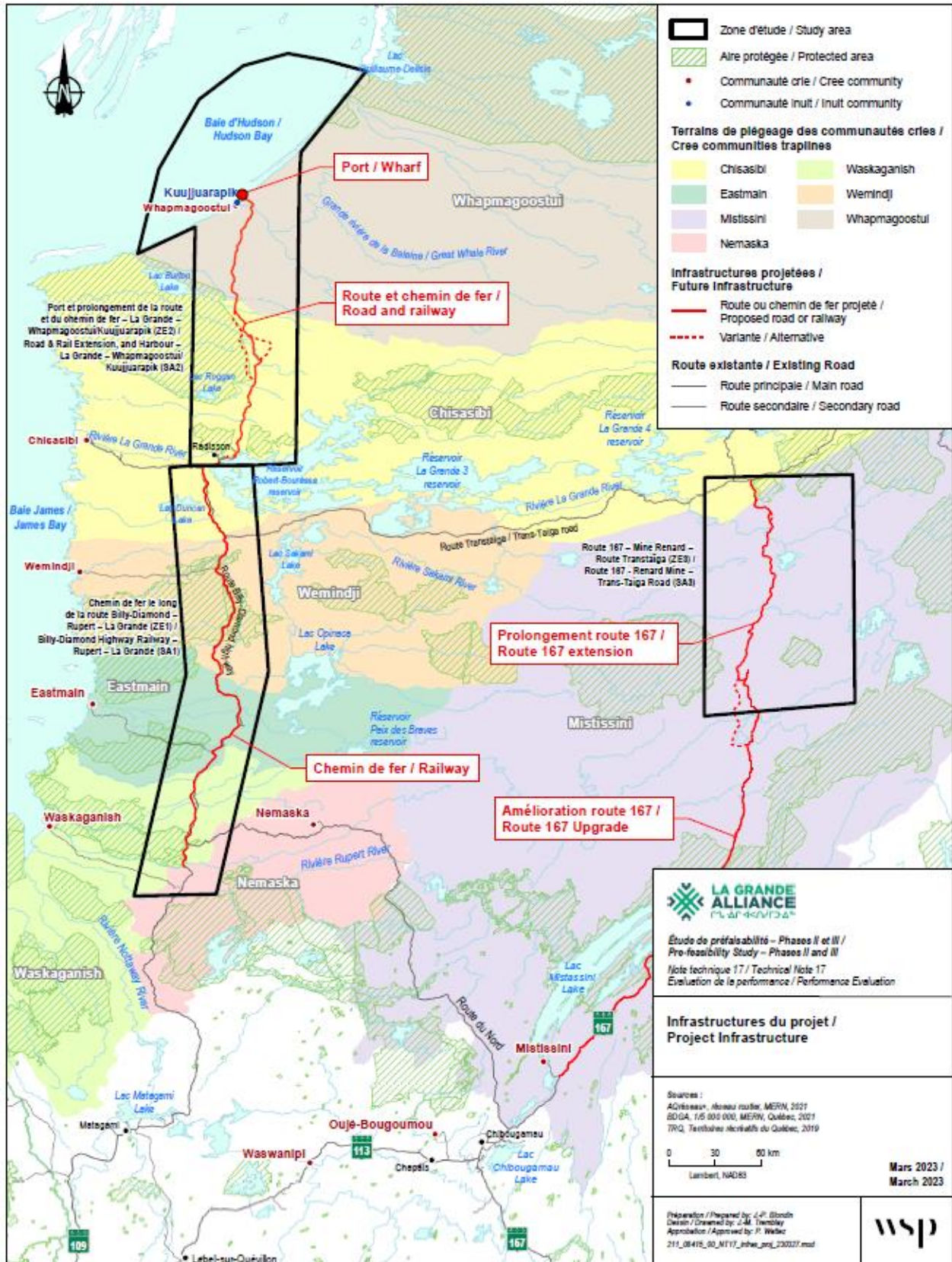


Figure Zones d'étude

### ZONE D'ÉTUDE 1 (ZE1) : CHEMIN DE FER LE LONG DE LA ROUTE BILLY-DAMOND - RUPERT - LA GRANDE

La zone d'étude 1 (ZE1) comprend 33 terrains de trappage, soit : huit terrains de trappage de Waskaganish, un de Nemaska, neuf d'Eastmain, dix de Wemindji et cinq de Chisasibi. À l'exception d'un terrain de trappage de Wemindji, tous les maîtres de trappage (ou principaux utilisateurs) ont été interviewés. Les faits saillants suivants ont été relevés dans la zone d'étude :

- Utilisation intensive des terres situées le long du corridor ferroviaire, en particulier pour la chasse au printemps et à l'automne;
- Cinq aires protégées (trois existantes et deux projetées sur les territoires des communautés de Waskaganish, d'Eastmain et de Wemindji) (pour plus de détails, voir la section 7 de la présente note technique);
- 85 baux d'occupation (40 baux de villégiature et deux pourvoies, situés principalement dans la partie nord de la zone d'étude, sur les terrains de trappage de Chisasibi);
- Près de 9000 claims miniers distribués le long du tracé, mais principalement concentrés au centre, autour du territoire traditionnel d'Eastmain;
- Total de 182 camps cris, dont 93 camps principaux, 67 anciens camps, 18 camps secondaires, 3 camps projetés et un camp culturel;
- Trois groupes de camps situés en bordure de lacs importants sur le plan culturel à proximité du chemin de fer projeté, entre les km 282 et 296 de la route Billy-Diamond;
- Présence d'activités de chasse à l'oie et à l'orignal, de ruisseaux et huttes de castors, de sites de fraie et de pêche, de sources d'eau, d'habitat du caribou et de l'ours noir (pour plus de détails sur la stratégie du gouvernement du Québec concernant le caribou, voir la section 8 de la note technique 6);
- Nombreuses sources d'eau;
- Présence de pistes de motoneige;
- Sites de cueillette de champignons à haute valeur commerciale.

Cette zone est l'emplacement prévu pour les infrastructures ferroviaires proposées de 340 km entre Rupert et La Grande. Les préoccupations et les commentaires principaux exprimés à propos du chemin de fer par les utilisateurs cris du territoire se résument ainsi :

- Faciliterait l'accès à l'exploitation du territoire par les autochtones et profiterait peu aux Cris eux-mêmes en ce qui a trait à leur utilisation du territoire;
- Augmentation de la pollution, de la poussière et du bruit provenant de la construction du chemin de fer et de l'exploitation du train;
- Répercussions sur la faune et les activités de récolte des Cris;
- Répercussions sur les campements cris.

Notons que les préoccupations et les commentaires des utilisateurs cris du territoire seront réexaminés et documentés à la suite de la proposition de tracé technique (voir le rapport 4).



### ZONE D'ÉTUDE 2 (ZE2) : PROLONGEMENT DE LA ROUTE ET DU CHEMIN DE FER, ET PORT - LA GRANDE - WHAPMAGOOSTUI/KUUIJUARAPIK

La zone d'étude 2 (ZE2) comprend 19 terrains de trappage, soit : 11 terrains de trappage de Chisasibi et 8 de Whapmagoostui. Seul un des maîtres de trappage (de Chisasibi) n'a pu être rencontré. À noter que les utilisateurs du territoire avaient une compréhension limitée de l'étude. Ainsi, une bonne partie du temps alloué aux entrevues a dû être consacré à expliquer les objectifs de l'étude et les résultats souhaités avant de commencer à collecter l'information. Dans la zone d'étude 2, l'équipe d'étude a consigné les faits saillants suivants :

- La majeure partie de cette zone n'ayant jamais fait l'objet d'une infrastructure de transport, les entretiens ont permis d'identifier avec les utilisateurs du territoire la présence de zones très sensibles (ZTS) sur leurs terrains de trappage. Selon les participants, ces zones sont particulièrement sensibles aux impacts environnementaux et doivent donc être évitées autant que possible lors de l'élaboration du tracé du corridor;
- Deux (2) « Réserves de territoire pour fins d'aires protégées »<sup>2</sup> (territoires des communautés de Chisasibi et Whapmagoostui);
- Nombreuses activités à l'embouchure de la Grande rivière de la Baleine, y compris la chasse à l'oie dans la zone nord;
- Utilisation intensive de la baie d'Hudson pour la chasse, la pêche et les activités récréatives près de la communauté de Whapmagoostui/Kuuijuarapik;
- 25 baux, la plupart pour des fins commerciales et de résidences principales à proximité de Radisson, ainsi qu'un bail de pourvoirie;
- Relativement peu de titres miniers trouvés;
- Zone de revendication territoriale des Inuit du Nunavik avec une aire protégée représentant une zone d'intérêt écologique;
- Total de 49 camps cris (28 camps principaux, 10 anciens camps, 7 camps secondaires, un (1) camp projeté ainsi qu'un (1) camp culturel);
- 3 aires de campements cris (comprenant plusieurs camps), ainsi qu'une aire le long du tracé de la route à l'étude pour un camp projeté. Une de ces aires de campement est située le long de la baie d'Hudson et compte des camps cris et non-cris, dont des camps inuits;
- Changements climatiques entraînant une instabilité du sol et des glissements de terrain qui deviennent de plus en plus dangereux;
- Nombreux secteurs de pêche et de chasse identifiés comme ZTS le long de la rive de la baie d'Hudson;
- Présence de routes de navigation et de pistes de motoneige;
- Sites de chasse à l'oie, au caribou, à l'ours et au castor;
- Aire de migration importante pour les caribous et habitat pour porcs-épics.

Cette zone est l'emplacement prévu pour le prolongement proposé des infrastructures ferroviaires sur une distance de 219 km à partir de La Grande, le prolongement des infrastructures routières sur une distance de 207 km également à partir de La Grande et d'un port en eau profonde le long de la côte de Whapmagoostui/Kuuijuarapik (qui a ensuite été redéfini comme un port saisonnier pour petits bateaux). Les faits saillants soulevés lors des entrevues auprès des utilisateurs cris sont les suivants :

- Ouverture du territoire causé par le corridor de transport proposé;
- Augmentation de la pollution, de la poussière et du bruit provenant de la construction du chemin de fer et de l'exploitation du train;
- Répercussions sur la faune et les activités de récolte des Cris;

---

<sup>2</sup> Territoires ayant reçu une reconnaissance spécifique dans l'attente qu'un statut légal de protection leur soit assigné. Leur objectif principal en est un de conservation de la nature (MELCCFP, 2022).

- Aggravation de l'instabilité du sol;
- Intérêt limité des utilisateurs du territoire pour le projet ferroviaire, ce qui se traduit par une forte résistance à l'aménagement de ce corridor à proximité des zones d'activité existantes;
- Répercussions de la construction du port sur la faune et la flore, en particulier les poissons et les oiseaux;
- Accroissement des opportunités économiques liées au développement du tourisme avec le port;
- Répercussions sur les camps cris;
- Parmi les sujets abordés figuraient les tracés routiers potentiels passant par le barrage LG 1 et son évacuateur de crues. Les entretiens ont confirmé que les utilisateurs concernés étaient très réticents à l'idée qu'une route traverse leurs territoires, notamment en raison d'une forte concentration de ZTS et d'une grande aire protégée située plus au nord;
- La route projetée est toutefois accueillie plus favorablement et considérée plus utile pour les utilisateurs du territoire que le chemin de fer. Les gens rencontrés étaient en général moins familiers avec un projet de chemin de fer qu'avec un projet de route;
- Possibilité pour les utilisateurs du territoire de bénéficier d'un service de transport ferroviaire de passagers afin d'obtenir une acceptation sociale plus large du projet;
- L'emplacement du port au nord semble être le plus approprié du point de vue de la plupart des utilisateurs du territoire, bien que plusieurs membres de la communauté pratiquent la chasse à l'oie dans cette région; cet impact nécessiterait des mesures d'atténuation appropriées.

Notons que les préoccupations et les commentaires des utilisateurs cris du territoire seront réexaminés et documentés après la proposition de tracé technique (voir le rapport 4).

### ZONE D'ÉTUDE 3 (ZE3) : PROLONGEMENT DE LA ROUTE 167 - MINE RENARD - ROUTE TRANSTAÏGA

La zone d'étude 3 (ZE3) comprend 12 terrains de trappage, soit; 11 terrains de Mistissini et un (1) de Chisasibi. Des entrevues ont été réalisées avec tous les maîtres de trappage ou utilisateurs du territoire. Les points saillants suivants ont été répertoriés dans la zone d'étude :

- Identification de trois aires protégées et de zones très sensibles (ZTS);
- Quelques baux, principalement liés à la mine Stornoway, et deux (2) pourvoies;
- Plusieurs claims miniers, principalement autour de la mine Stornoway et du lac Delmas;
- Trente-six (36) camps cris (17 anciens camps, 13 camps principaux, 3 camps projetés, 2 autres camps (non-catégorisés) et 1 camp secondaire);
- Présence de routes de navigation et de sentiers de motoneige;
- Présence de caribou (forestier et migrateur), d'habitats et d'aires de chasse à l'original.

Cette zone est l'emplacement prévu pour la réfection de la route 167 existante sur une distance de 204 km et le prolongement, sur une distance de 172 km, de la route d'accès à la mine Renard, de Stornoway jusqu'à la Transtaïga. Les préoccupations et les commentaires des utilisateurs cris du territoire qui ont été soulevés au cours des entretiens concernant l'infrastructure proposée sont les suivants :

- Les utilisateurs sont généralement favorables au projet de prolongement potentiel de la route, principalement en raison de la facilité d'accès à leur territoire que la route procurerait;
- Impacts potentiels sur la faune : présence de troupeaux et d'habitats de caribou (forestier et migrateur) ainsi que d'habitats d'originaux (pour plus de détails sur la stratégie du gouvernement du Québec concernant le caribou, voir la section 8 de la note technique 6);
- Impacts potentiels sur les camps cris;
- Impacts potentiels sur les aires d'activité existantes, en particulier le long de la route menant à la mine Renard;

- Impacts potentiels sur les aires de chasse à l'orignal;
- Perturbation potentielle des routes de navigation et des pistes de motoneige.

Notons que les préoccupations et les commentaires des utilisateurs cris du territoire seront réexaminés et documentés après la proposition de tracé technique (voir le rapport 4).

### COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

En plus des informations présentées ci-dessus, les entretiens à propos des différentes zones d'étude ont permis aux utilisateurs du territoire de décrire les changements historiques dans la distribution et l'abondance des espèces clés sur leurs territoires respectifs, qu'ils associent généralement aux changements climatiques. Ces changements ont eu des effets importants sur les activités de chasse, de pêche et de trappage. Cependant, l'impact le plus important des changements climatiques sur les activités des utilisateurs est la modification de la couverture de glace qui limite considérablement les déplacements en motoneige en hiver, ce qui modifie le calendrier des récoltes tout en limitant la zone disponible pour la chasse et la capacité globale de pratiquer certaines activités traditionnelles. Certains utilisateurs des terres interrogés considèrent donc que les routes d'accès ouvertes toute l'année sont importantes pour contrer les effets négatifs des changements climatiques sur les pratiques traditionnelles.

En plus des impacts positifs potentiels d'un accès accru, les utilisateurs du territoire comprennent que les infrastructures de transport proposées sont un vecteur important de changement dans l'utilisation du territoire, ce qui peut entraîner des répercussions négatives. En effet, la création d'un accès permet à un plus grand nombre de personnes, autochtones ou allochtones, d'accéder au territoire. De plus, comme un environnement sain est nécessaire au maintien du mode de vie et de la culture des Cris, la pollution causée par la construction et l'exploitation des infrastructures est une préoccupation majeure, de même que le développement minier futur que les routes et les chemins de fer pourraient faciliter.

Pour cette raison, les Cris rencontrés s'attendent pour la plupart à continuer d'être consultés, écoutés et impliqués en liens aux projets de développements sur leurs terrains de trappage, dans l'objectif de gérer au mieux le territoire avec la considération nécessaire à l'égard des valeurs et de l'identité des Cris.

Enfin, il est notamment recommandé, pour la poursuite de La Grande Alliance en phase de faisabilité ou d'étude d'impact, de poursuivre les activités de mobilisation, tout en maintenant le rôle d'agent(e) de liaison ainsi que le réseau de CIO.

Les recommandations additionnelles des utilisateurs concernant les tracés sur leur terrain de trappage sont présentées à la Note technique 17.

## LISTE DES ACRONYMES

ACRONYMES	DÉFINITION
ARTIN	Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Nunavik
CARMN	Commission d'aménagement de la région marine du Nunavik
CBJNQ	Convention de la Baie-James et du Nord québécois
CIO	<i>Community Information Officer</i>
Complexe ESR	Complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert
CRMNER	Commission de la région marine du Nunavik chargée de l'examen des répercussions
CTA	<i>Cree Trapper Association</i>
GCC (EI) / GNC	Grand Conseil des Cris (Eeyou Istchee) / Gouvernement de la Nation Crie
LGA	La Grande Alliance
NT	Note technique
OSRCPC	Office de la sécurité du revenu des chasseurs et piégeurs cris
PSR ou PSÉ	Programme de sécurité du revenu des chasseurs et piégeurs cris, qui se nomme depuis 2019, Programme de sécurité économique.
RMN	Région marine du Nunavik



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
1.1	Objectifs.....	1
1.2	Portée et zone d'étude .....	1
<b>2</b>	<b>UTILISATION HISTORIQUE ET ACTUELLE DU TERRITOIRE PAR LES CRIS .....</b>	<b>3</b>
2.1	Du pré-contact jusqu'en 1970 .....	3
2.2	De 1970 à aujourd'hui .....	4
<b>3</b>	<b>COMMUNAUTÉS CRIES ET TERRAINS DE TRAPPAGE CONCERNÉS .....</b>	<b>8</b>
3.1	Waskaganish .....	10
3.2	Nemaska .....	15
3.3	Eastmain.....	19
3.4	Wemindji.....	24
3.5	Chisasibi .....	28
3.6	Whapmagoostui.....	33
3.7	Mistissini .....	37
<b>4</b>	<b>UTILISATION DU TERRITOIRE PAR LES INUIT .....</b>	<b>42</b>
<b>5</b>	<b>UTILISATION DU TERRITOIRE PAR LES JAMÉSIENS.....</b>	<b>44</b>
5.1	Utilisation du territoire.....	44
5.2	Activités de mobilisation .....	44
<b>6</b>	<b>DONNÉES ET ENJEUX PRÉLIMINAIRES PAR INFRASTRUCTURE À L'ÉTUDE .....</b>	<b>46</b>
6.1	ZE1 – Chemin de fer le long de la route Billy-Diamond – Rupert – La Grande.....	46
6.2	ZE2 – Prolongement de la route et du chemin de fer – La Grande –Whapmagoostui/Kuujjuarapik .....	59
6.3	ZE2 – Port à Whapmagoostui/Kuujjuarapik .....	72

# TABLE DES MATIÈRES

6.4	ZE3 – Extension de la Route 167 – Mine Renard – Route Transtaïga.....	77
<b>7</b>	<b>SERVITUDES ET TITRES .....</b>	<b>86</b>
7.1	ZE1 – Chemin de fer le long de la route Billy-Diamond – Rupert – La grande.....	86
7.2	ZE2 – Prolongement de la route et du chemin de fer – La grande – whapmagoostui/kuujjuarapik.....	91
7.3	Port whapmagoostui/kuujjuarapik .....	94
7.4	ZE3 – extension de la Route 167 – Mine REnard – Route Transtaïga.....	94
<b>8</b>	<b>AUTRES CONSIDÉRATIONS : LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES.....</b>	<b>97</b>
<b>9</b>	<b>RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>99</b>
<b>10</b>	<b>CONCLUSIONS .....</b>	<b>101</b>
<b>11</b>	<b>RÉFÉRENCES .....</b>	<b>104</b>

# TABLE DES MATIÈRES

## TABLEAUX

Tableau 2-1	Population dans les communautés crie en 1971 et 2021 .....	4
-------------	--	---

## FIGURES

Figure 1-1	Zones d'étude .....	2
Figure 3-1	Zone d'étude Waskaganish .....	14
Figure 3-2	Zone d'étude Nemaska.....	18
Figure 3-3	Zone d'étude Eastmain.....	23
Figure 3-4	Zone d'étude Wemindji.....	27
Figure 3-5	Zone d'étude Chisasibi .....	32
Figure 3-6	Zone d'étude Whapmagoostui.....	36
Figure 3-7	Zone d'étude Mistissini .....	41
Figure 6-1	Emplacement du port projeté .....	74
Figure 7-1	Corridor voie ferrée km 257 – La Grande (Phase 2) .....	89
Figure 7-2	Corridor voie ferrée km 257 - Radisson (Phase 2) .....	90
Figure 7-3	Corridor route et voie ferrée La Grande - Whapmagoostui/Kuujjuarapik (Phases 2 et 3) et port Whapmagoostui/Kuujjuarapik .....	93
Figure 7-4	Corridor route 167 - Transtaïga (Phase 2).....	96

## ANNEXES

<b>A</b>	UTILISATEURS CRIS DU TERRITOIRE
<b>B</b>	PARTIES PRENANTES CRIES
<b>C</b>	PARTIES PRENANTES JAMÉSIENNES

# 1 INTRODUCTION

## 1.1 OBJECTIFS

Cette note technique vise à comprendre les diverses formes d'utilisation du territoire à proximité des infrastructures de transport proposées dans le cadre des phases II et III de La Grande Alliance. Des entretiens ont été réalisés avec les utilisateurs crie des terrains de trappage situés à l'intérieur d'un corridor défini autour des différentes infrastructures, ainsi que des séances de groupe avec les Jamésiens<sup>1</sup>. De plus, une compilation de tous les titres et servitudes dans la zone d'étude a été réalisée.

Les informations présentées ci-après exposent les résultats des recherches documentaires et des entretiens, ainsi que d'autres considérations et recommandations. Il faut noter que certaines informations compilées ne sont pas présentées dans ce rapport, en raison de leur nature sensible (par exemple, les zones de récolte) ou pour protéger la vie privée des individus (par exemple, les campements familiaux). Ces informations sont soumises à des accords de confidentialité et seront transmises au client, la Société de développement crie (SDC), afin d'être utilisées dans les phases futures si cela est jugé souhaitable. En outre, les communautés inuites ne sont pas parties prenantes à ce stade-ci de l'étude qui relève d'une initiative crie susceptible de ne pas se réaliser. Toutefois, advenant le cas où des composantes à l'étude situées en territoire inuit telles que le port pour petits bateaux projeté ou la route et chemin de fer de La Grande à Whapmagoostui/Kuujjuarapik, il conviendra d'engager aussitôt des pourparlers avec les communautés inuites concernées.

Cette approche spécifique impliquant des consultations avec les utilisateurs du territoire avant la phase de conception est innovante. L'objectif est de fournir à l'équipe technique toutes les informations recueillies au cours de ce processus d'engagement afin que le développement du tracé des infrastructures proposées soit réalisé dans le respect du territoire (voir le rapport 3). Cette approche innovante comprend également un exercice d'engagement répété auprès des utilisateurs crie du territoire afin de recueillir et de documenter leurs commentaires sur les tracés techniques proposés (voir le rapport 4).

## 1.2 PORTÉE ET ZONE D'ÉTUDE

L'exercice de mobilisation a permis d'identifier les différentes utilisations des terres, les titres et les servitudes à l'intérieur de la zone d'étude. Tel qu'illustré sur la figure 1-1, la zone d'étude est située sur le territoire de la région Eeyou Istchee Baie-James, dans le nord du Québec. La zone d'étude est divisée en trois zones :

- Zone d'étude 1 (ZE1) : Chemin de fer le long de la route Billy-Diamond - Rupert - La Grande;
- Zone d'étude 2 (ZE2) : Prolongement de la route et du chemin de fer, et Port - La Grande - Whapmagoostui/Kuujjuarapik;
- Zone d'étude 3 (ZE3) : Prolongement de la Route 167 - Mine Renard - Route Transtaïga.

Il faut noter que ces zones d'étude sont légèrement différentes de celles décrites dans le protocole d'entente de La Grande Alliance, afin de s'adapter à la portée des infrastructures proposées. Notamment, et pour plusieurs raisons qui ne sont pas nécessairement citées dans le rapport, la route proposée reliant la Transtaïga à Schefferville a été retirée des composantes à l'étude en début du processus.

<sup>1</sup> En plus des utilisateurs du territoire, d'autres parties prenantes crie et jamésiennes ont également été rencontrées; voir les annexes pour une liste détaillée.

# NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE

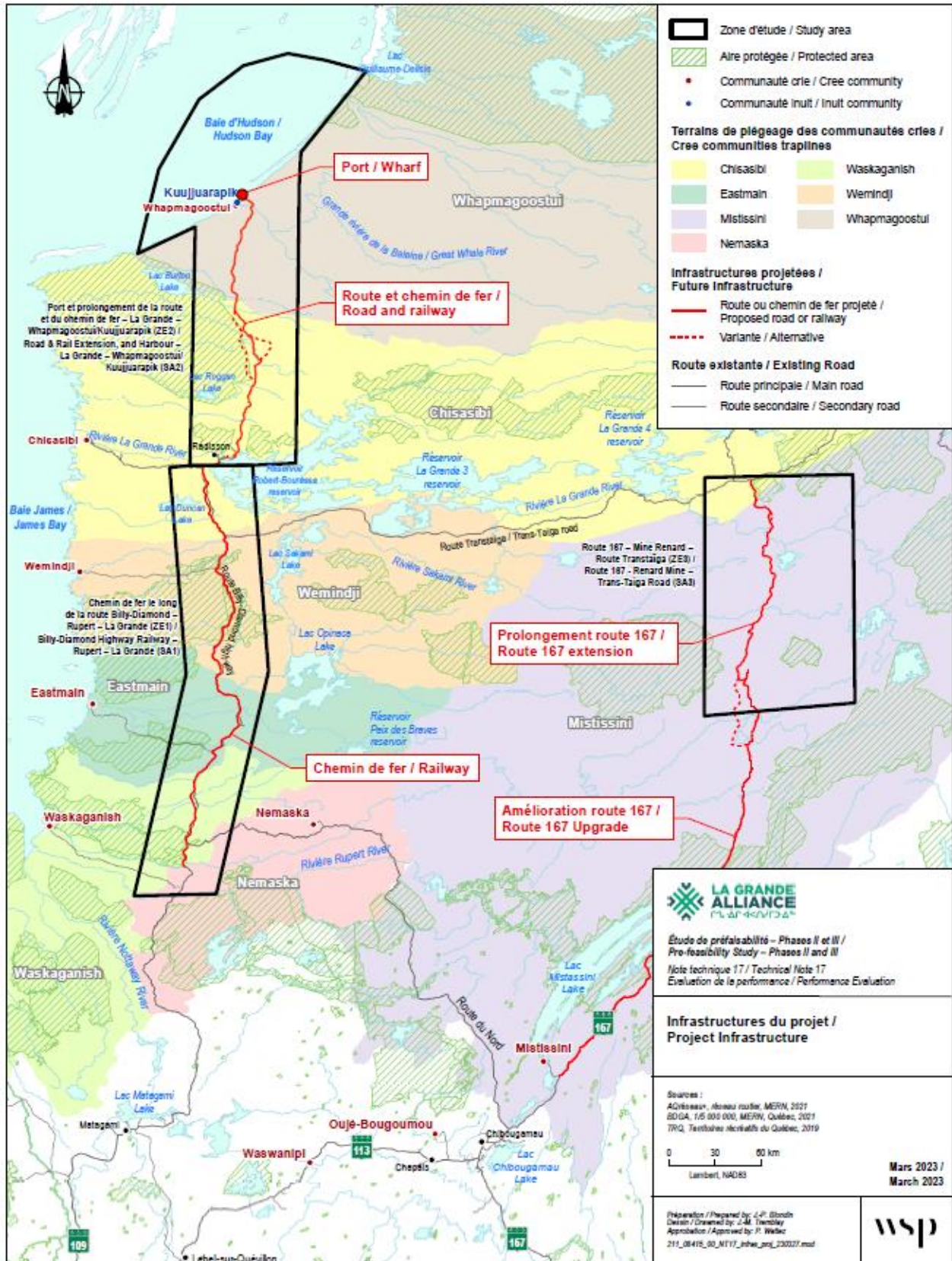


Figure 1-1 Zones d'étude



# 2 UTILISATION HISTORIQUE ET ACTUELLE DU TERRITOIRE PAR LES CRIS

Selon le site du gouvernement de la Nation Crie, Eeyou Istchee, le territoire traditionnel des Eeyouch-Cris<sup>2</sup>, comprend des communautés cries et plus de trois cents terrains de trappage ou terrains familiaux traditionnels de chasse et de piégeage. Le territoire traditionnel, d'une superficie de plus de 400 000 kilomètres carrés, est principalement situé dans la région du Nord-du-Québec, sur le territoire Eeyou Istchee-Baie-James<sup>3</sup>. Il comprend les terres sur la rive est de la baie James, au sud-est de la baie d'Hudson, de même que les lacs et les rivières qui s'y déversent. Le territoire traditionnel comprend également des terres en Ontario que les Cris ont occupées historiquement (CNG, 2022).

Au Québec, à l'heure actuelle, neuf communautés cries<sup>4</sup> font partie de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (voir Note technique 2). Chacune de ces communautés est administrée de façon indépendante par le biais de son gouvernement local (Conseil de bande). Chaque chef élu de ces Conseils de bande siège au conseil d'administration du Grand Conseil des Cris (Eeyou Istchee) et au conseil du Gouvernement de la Nation Crie, dans le but de régler les questions communes de la Nation Crie (GCC(EI)/CNG, 2022). Le GCC(EI)/CNG est présidé par un Grand Chef élu.

La description de la période du précontact jusqu'aux années 1970, brièvement présentée dans cette section, est tirée de la traduction de l'ouvrage de Toby Morantz *Attention ! L'homme blanc va venir te chercher – L'épreuve coloniale des Cris au Québec* (Morantz, 2017). L'aperçu de la période suivante, soit de 1970 à nos jours, est tiré de l'*Étude d'impact sur l'environnement - Centrale de l'Eastmain-1-A et dérivation Rupert* (HQP, 2004), et des sites internet du Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James (GREIBJ) et du Gouvernement de la Nation crie – Eeyou-Istchee (voir section 11 Références).

## 2.1 DU PRÉ-CONTACT JUSQU'EN 1970

Avant les premiers contacts avec les Européens, les Cris se divisaient en petits groupes de chasse dispersés sur le territoire d'Eeyou Istchee. L'occupation la plus ancienne recensée sur le territoire, selon les données archéologiques, remonte à 4 200 ans, et se trouve sur la rivière Broadback, à proximité de Waskaganish (Izaguirre et al. 2017). Plusieurs bandes cries se rassemblaient à proximité des bons sites de pêche durant l'été. Vers la fin du XVIIe siècle, les postes de traite ont commencé à s'installer le long des routes de navigation principales. Certains sont devenus ces lieux de rassemblement estivaux des bandes cries de la région.

Dans les années 1870, la chasse de subsistance constituait encore l'activité économique principale des Cris, suivie de la traite de fourrures et d'autres produits issus du commerce avec la Compagnie de la Baie d'Hudson (CBH). Les Cris de l'intérieur<sup>5</sup> étaient moins présents aux postes de traite côtiers que ceux de la côte qui s'y rendaient plusieurs fois par année pour s'approvisionner, mais la CBH a tôt fait d'établir des avant-postes à l'intérieur des terres afin d'accommoder les Cris de l'intérieur et recueillir les fruits de leurs activités de trappage. Toutefois, jusqu'au début du 20e siècle, les Cris de la côte comme ceux de l'intérieur vivaient principalement leur vie sur le territoire sans domination extérieure outre leur engagement envers la CBH. À partir de 1876, à l'instar des autres communautés

<sup>2</sup> Eeyou (pluriel, Eeyouch) est le nom par lequel les Eeyouch-Cris se désignent, bien que le terme Cris (*Cree* en anglais) soit également utilisé. Le terme Cri(s) est privilégié dans ce texte afin d'en faciliter la lecture. *Eeyouch* est le terme générique du dialecte côtier et qui inclut les *Eenouch* qui est le terme du dialecte de l'intérieur des terres.

<sup>3</sup> Il est à noter que depuis janvier 2014, le toponyme *Eeyou Istchee Baie-James* remplace celui de *Baie-James* (voir section 2.1.2).

<sup>4</sup> Les membres de l'Association de Washaw Sibi Eeyou ont aussi été inclus dans l'étude ainsi que parmi les CIO puisqu'ils ont des intérêts dans la zone d'étude.

<sup>5</sup> Une distinction est faite entre les Cris de l'intérieur et les Cris de la côte. Les premiers fréquentent ou habitent l'intérieur des terres, alors que les seconds sont établis, ou fréquentent la côte de la baie James.

autochtones du Canada, les Cris étaient soumis à la *Loi sur les Indiens*, loi assimilatrice permettant au gouvernement fédéral d'administrer le statut d'Indien, les gouvernements locaux des Premières Nations et la gestion des terres des réserves.

Dans les années 1940, les Cris avaient toujours la mainmise sur leurs activités quotidiennes de subsistance, mais leur marge de manœuvre a rétréci en raison de l'influence des marchés mondiaux, de l'intrusion des habitants allochtones et de l'intervention grandissante des gouvernements (fédéral et provincial). Cependant, l'immensité du territoire, son isolement par rapport à la société du sud québécois et canadien et l'absence d'un réseau routier ont fait en sorte que la région a été épargnée de la destruction de la faune par le peuplement, la coupe à blanc et l'exploitation minière. Durant cette période, une chute dramatique de la population de castors a entraîné des décisions bureaucratiques qui ont mené au traçage des frontières des réserves à castor, puis aux terrains de trappage enregistrés, délimitant de manière plus formelle et rigide les territoires de chasse familiaux.

Les avancées technologiques notamment dans les domaines des transports et des télécommunications au cours du XXe siècle ont ouvert le territoire aux intérêts du sud, favorisant entre autres les développements forestiers, miniers et hydroélectriques. Petit à petit, tant le gouvernement fédéral que provincial a imposé sa vision du développement économique et social sur les communautés cries. Vers la fin des années 1950, les Cris se percevaient toujours comme des chasseurs de subsistance vivant dans une société de chasseurs-trappeurs, bien qu'une série de mesures gouvernementales ait eu comme conséquence de détourner de plus en plus de familles de la vie dans les bois.

## 2.2 DE 1970 À AUJOURD'HUI

Au début des années 1970, les Cris représentaient près de 5000 personnes vivant dans six villages. En 50 ans, la population a presque quadruplé, et de nouveaux villages ont été fondés (Waswanipi, Nemaska et Ouje-Bougoumou).

Le tableau 2-1 présente la répartition de la population dans les différents villages cries en 1971 et en 2021. Les informations de 1971 sont tirées du rapport de l'Étude d'avant-projet de l'EM1A-Rupert (HQP, 2004), et les plus récentes, de Statistique Canada (2022).

Tableau 2-1 Population dans les communautés cries en 1971 et 2021

1971		2021	
COMMUNAUTÉ	POPULATION	COMMUNAUTÉ	POPULATION
Poste-de-la Baleine	329	Whapmagoostui	1 022
Fort George	1 280	Chisasibi	4 985
Nouveau-Comptoir	514	Wemindji	1 562
Eastmain	282	Eastmain	924
Fort-Rupert (Rupert House)	755	Waskaganish	2 536
Mistissini	1 598	Mistissini	3 731
Waswanipi	-	Waswanipi	1,759 <sup>a</sup>
Nemaska	-	Nemaska	832
Ouje-Bougoumou	-	Oujé-Bougoumou	797
<b>TOTAL</b>	<b>4 758</b>	<b>TOTAL</b>	<b>18 148</b>

Les données englobent tous les habitants recensés de chaque communauté, sauf les données relatives à Poste-de-la-Baleine, qui comprennent seulement les Cris (soit 329 habitants sur 1019 (HQP, 2004)).  
<sup>a</sup> Chiffre du recensement de 2016 pour Waswanipi.

Source : Hydro-Québec Production, 2004 et Statistique Canada 2022

Notons qu'en 1971, les membres de certaines communautés étaient dispersés en différents lieux. Ceux de Waswanipi ne vivaient pas sur le site de la réserve, nouvellement créée, mais ils étaient surtout basés à la rivière Waswanipi, Matagami, Miquelon, Lebel et Chapais. Les membres de Nemaska, relocalisés en 1979, vivaient principalement à Mistissini ou Fort Rupert, et ceux d'Oujé-Bougoumou vivaient à Mistissini ou au lac Doré près de Chibougamau (HQP, 2004).

Le Grand Conseil des Cris a été établi en 1974, à la suite de l'injonction temporaire ordonnant l'arrêt des travaux du projet hydroélectrique de la Baie-James, proclamée par le juge Malouf. À ce propos, le Gouvernement de la Nation Crie indique, sur son site internet : « *Depuis l'annonce de l'énorme projet hydroélectrique de la Baie-James au début des années 1970, la Nation crie a entrepris un remarquable parcours d'édification de notre Nation, un parcours marqué par des luttes dramatiques, des négociations difficiles et des réussites inédites.* ». La Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ) a été signée en 1975. Elle confère notamment une autonomie politique et administrative pour les communautés cries et instaure les catégories de terres (I, II et III) (voir la note technique 2). L'Administration régionale crie (devenue le Gouvernement de la Nation Crie en 2014) est créée en 1978 (GCC(EI)/CNG, 2022).

Ainsi, la réalisation du Complexe La Grande, la mise en œuvre de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ) et l'adoption de la *Loi sur les Cris et les Naskapis du Québec* (1984) ont entraîné une série de changements pour les Cris. La création d'organismes administratifs locaux et régionaux leur a permis d'exercer différents pouvoirs au sein de la Nation et d'obtenir d'importants leviers de développement économique (HQP, 2004)<sup>6</sup>.

La CBJNQ prévoyait des incitatifs pour la poursuite des activités traditionnelles sur le territoire, dont la création de l'Office de la sécurité du revenu des chasseurs et piégeurs cris (OSRCPC). Cet organisme administre le Programme de sécurité du revenu (PSR)<sup>7</sup> des chasseurs et piégeurs cris qui vise à favoriser le maintien du mode de vie traditionnel en garantissant un revenu à ceux qui consacrent au moins 120 jours par année à l'exercice d'activités traditionnelles sur le territoire (OSRCPC, 2021). Le taux d'inscription au programme a régulièrement décliné depuis ses débuts pour atteindre une certaine stabilité depuis quelques années. Depuis une vingtaine d'années, Nemaska, Mistissini et Waskaganish sont les communautés qui ont le taux de participation le plus bas (entre 5 % et 15 % de la population), alors que Whapmagoostui, Waswanipi et Chisasibi ont le plus fort taux de participation (entre 15 % et 35 % de la population).

Enfin, l'Entente concernant une nouvelle relation entre le gouvernement du Québec et les Cris du Québec (la « Paix des Braves »), signée en 2002, a réaffirmé les principes de la CBJNQ et a défini des modalités spécifiques concernant les activités hydroélectriques, minières et forestières sur le territoire, en plus de reconnaître la Nation crie et la légitimité de ses aspirations à l'autodétermination et à l'autonomie. Avec cette entente, les Cris ont également donné leur accord de principe pour la création de deux projets de centrales : l'Eastmain-1 et l'Eastmain-1-A-Sarcelle-Rupert (ce dernier faisant l'objet d'une étude d'impact environnemental et social (EIES) complète, telle que définie au chapitre 22 de la CBJNQ). Ces deux projets, une fois réalisés en 2012, sont regroupés sous la dénomination : Complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert (Complexe ESR).

---

### AMÉNAGEMENTS HYDROÉLECTRIQUES ET APPORT DES SUIVIS SUR L'UTILISATION DU TERRITOIRE PAR LES CRIS ENTREPRIS PAR HYDRO-QUÉBEC

Les suivis sur l'utilisation du territoire par les Cris entrepris par Hydro-Québec au début des années 2000, plusieurs années après la fin des travaux de construction du Complexe La Grande<sup>8</sup>, et les suivis continus réalisés dans le cadre des projets hydroélectriques Eastmain-1 et Eastmain-1-A-Sarcelle-Rupert (avec des données avant et après la construction) jusqu'en 2016, ont permis de documenter certains aspects de l'utilisation du territoire qui est décrite dans les sections ci-dessous. Une recherche documentaire complémentaire, de même que des entrevues auprès des

<sup>6</sup> Le lecteur pourra se référer au rapport de l'étude de marché entreprise dans le cadre des Projets de LGA (VEI, 2022) pour plus d'informations à ce sujet.

<sup>7</sup> Le programme a été renommé en 2019 *Programme de sécurité économique*, bien que l'acronyme PSR soit encore utilisé.

<sup>8</sup> Aucune évaluation des impacts de cette nature n'avait été réalisée depuis la fin des travaux de construction du complexe.

maîtres de trappage<sup>9</sup> et autres utilisateurs des terrains concernés dans le cadre de la présente étude ont complété les données sur l'utilisation du territoire (voir la section 3).

Plus spécifiquement, la réalisation du Complexe La Grande a nécessité la construction de huit centrales hydroélectriques d'une puissance totale de 15 244 MW et de réservoirs sur les rivières La Grande, Opinaca et Eastmain en deux phases successives, soit entre 1973 et 1985 et entre 1987 et 1996. Des milliers de kilomètres carrés de territoire ont été ennoyés à la suite de la création de ces réservoirs, dont le réservoir Robert-Bourassa, le plus important, d'une superficie de 2835 km<sup>2</sup>. Le projet a également nécessité la dérivation partielle des rivières Eastmain et Opinaca, la construction de plusieurs ouvrages régulateurs, de lignes électriques de 735 et 315 KV, la construction de la route de la Baie-James aujourd'hui renommée route Billy-Diamond et de la route Transtaïga ainsi que de multiples routes d'accès aux différents ouvrages. Ce sont principalement des terrains des communautés de Chisasibi, de Wemindji, de Mistissini et d'Eastmain qui ont été touchés par les principaux ouvrages.

Le projet de l'Eastmain-1 touche des terrains de trappage de Mistissini, d'Eastmain, de Nemaska et de Wemindji. Il comprend la construction de la centrale Eastmain-1, la création du réservoir de l'Eastmain-1 (603 km<sup>2</sup>)<sup>10</sup> et d'ouvrages de retenue, et une ligne de transport d'énergie électrique de 315 kV.

Le projet Eastmain-1-A-Sarcelle-Rupert, quant à lui, a touché plus particulièrement les communautés de Mistissini, de Nemaska, de Waskaganish, d'Eastmain, de Wemindji et de Chisasibi. Il a impliqué la construction de la centrale de l'Eastmain-1-A à proximité de la centrale de l'Eastmain-1, la centrale de la Sarcelle située à l'exutoire du réservoir Opinaca, ainsi que la dérivation partielle de la rivière Rupert, créant ainsi deux petits réservoirs appelés biefs et qui acheminent une partie des eaux de cette rivière vers le réservoir de l'Eastmain-1 et les centrales établies en aval (voir la figure 1-1). La mise en exploitation de la dérivation Rupert a eu lieu en novembre 2009, alors que les centrales de l'Eastmain-1-A et de la Sarcelle ont été mises en service respectivement en 2011 et 2012.

La réalisation du Complexe La Grande et de l'Eastmain-Sarcelle-Rupert a eu un impact non négligeable sur le mode d'utilisation du territoire de plusieurs familles crie, notamment par l'enneigement de territoires, la modification d'accès aux ressources, le déplacement d'activités ou l'accessibilité facilitée au territoire. En effet, ce projet a nécessité la construction d'un réseau de routes permanentes. Outre la route Billy-Diamond et Transtaïga, il faut mentionner la route Muskeg-Eastmain-1 (reliant le poste Muskeg à la route Eastmain-1-Nemiscau sur une distance de 40 km), et la construction de chemins temporaires menant aux chantiers de construction. Certains de ces chemins temporaires sont toujours empruntés, soit à pied, à motoquad ou à motoneige, s'ils ne sont pas carrossables autrement. D'autre part, dans le cadre de ces différents projets, différentes mesures pour atténuer les impacts et faciliter l'accès au territoire pour les utilisateurs, notamment, ont été mises en œuvre en collaboration avec les Cris. Ainsi, à titre d'exemple, des camps, des étangs de chasse à l'oie, des rampes de mise à l'eau, des pistes de motoneige et de motoquad ont été aménagés. Des cartes de couvert des glaces et des cartes de navigation ont également été réalisées. Pour consulter une liste plus exhaustive des mesures récentes réalisées pour chaque communauté, se référer notamment au *Suivi de l'utilisation du territoire par les Cris 2015-2016* (Consortium Genivar-Waska, 2020a)<sup>11</sup>. Les résultats de différents suivis ont été consultés lorsqu'ils touchaient à des terrains de trappage concernés à la fois par le Complexe La Grande ou le Complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert et par les projets d'infrastructure de LGA.

<sup>9</sup> Les maîtres de trappage sont les représentants désignés des terrains de trappage, essentiellement des territoires de chasse familiaux, et les premiers intendants de leurs terres familiales. Les maîtres de trappage sont officiellement reconnus par la CBJNQ et sont généralement considérés comme les personnes qui connaissent le mieux le territoire et ses ressources.

<sup>10</sup> En 2019, le réservoir de l'Eastmain 1 a été renommé le réservoir de la Paix des Braves, en commémoration de l'entente historique conclue en 2002 entre le Gouvernement de la Nation crie et le gouvernement du Québec, alors dirigé par Bernard Landry. Le barrage de l'Eastmain-1 et la centrale hydroélectrique de l'Eastmain-1-A ont quant à eux été renommés Bernard-Landry (HQ, 2019).

<sup>11</sup> Ce suivi fait partie du programme de suivi environnemental mis en place par Hydro-Québec dans le cadre du projet de l'Eastmain-1-A – Sarcelle – Rupert. Le programme s'échelonne de 2007 à 2023 et implique le suivi de l'évolution du milieu (naturel et humain) sous l'influence des ouvrages construits.

### ENTENTE SUR LA GOUVERNANCE DU TERRITOIRE D'EYYOU ISTCHEE BAIE-JAMES

À la suite de l'entente de la Paix des Braves, et dans le but de moderniser le régime de gouvernance et de créer un gouvernement régional paritaire Cri-Jamésien, l'*Entente sur la gouvernance dans le territoire d'Eeyou Istchee Baie-James* a été signée par les Cris d'Eeyou Istchee et le gouvernement du Québec, en juillet 2012. De fait, le Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James (GREIBJ) représente une initiative historique en vue d'harmoniser les relations entre les Jamésiens (principalement d'origine européenne) et les Cris au chapitre de la gouvernance du territoire. Il permet aux deux communautés de contribuer de manière significative à la prospérité du territoire. Depuis janvier 2014, ce gouvernement régional remplace la municipalité de la Baie-James et assume les compétences de cette dernière sur les terres de catégorie III (GREIBJ, 2022).

Découlant de l'Entente sur la gouvernance du territoire d'Eeyou Istchee Baie-James (*Entente Cris-Québec sur la gouvernance*, 2012), l'*Eeyou Planning Commission* (EPC) a été mise en place en 2017 par le GNC afin d'assumer les responsabilités liées à la planification des terres et des ressources dans la région d'Eeyou Istchee. Cet organisme œuvre à la construction d'une vision collective crie d'utilisation des terres et des ressources pour l'ensemble d'Eeyou Istchee. Il travaille en collaboration avec les partenaires de planification régionale afin d'harmoniser les divers plans d'utilisation des terres pour refléter au mieux la vision collective, les intérêts et les aspirations des Cris. L'EPC est composée de dix commissaires nommés chacun par l'une des communautés crie. Dans le cadre de cet EPC, des consultations conduites auprès des communautés en 2017 et 2018 ont fait émerger quelques thèmes touchant à l'utilisation du territoire. Il s'agit principalement de l'état du territoire, de l'accessibilité et des coûts pour l'accès et les séjours sur le territoire, et de la transmission du savoir traditionnel. D'autres thèmes concernaient notamment la gouvernance, la protection de l'environnement, l'exploitation des ressources naturelles et la culture (Eeyou Planning commission, 2022). Les éléments spécifiques à chaque communauté sont mentionnés à la section 3.

Enfin, c'est en 2020 que le gouvernement du Québec, le Gouvernement de la Nation crie et le Grand Conseil des Cris (Eeyou Istchee) signent le protocole d'entente sur le programme Cris-Québec de développement durable nommé Grande Alliance, qui vise le développement économique à long terme de la municipalité d'Eeyou Istchee Baie-James (Gouvernement du Québec, 2021).



### 3 COMMUNAUTÉS CRIES ET TERRAINS DE TRAPPAGE CONCERNÉS

L'étude de préfaisabilité repose sur des informations recueillies indirectement à partir de la documentation existante ou directement par le biais d'entretiens avec les utilisateurs cris du territoire<sup>12</sup> qui ont partagé leurs connaissances et l'utilisation de leurs territoires respectifs au sein des zones d'étude. Cette approche spécifique de la Grande Alliance, qui consiste à impliquer les utilisateurs du territoire avant la phase de conception, est innovante.

Ces informations ont ensuite été partagées avec l'équipe technique dans le but d'élaborer le tracé des infrastructures proposées dans le respect du territoire (voir le rapport 3). Cette approche innovante comprend également un retour auprès des utilisateurs cris du territoire afin de recueillir et de documenter leurs commentaires sur les tracés techniques proposés (voir le rapport 4).

Dans les cas où les infrastructures proposées se trouvent dans des zones non aménagées auparavant, les entretiens ont également permis d'identifier les zones très sensibles (ZTS). Les zones très sensibles (ZTS) sont des zones identifiées par les utilisateurs du territoire pour qui les impacts de toute infrastructure proposée soulèvent des questions importantes, de sorte qu'il est préférable de les éviter complètement. Dans le contexte de LGA, des ZTS ont été identifiées dans les zones suivantes :

- La zone entre La Grande Rivière et Whapmagoostui (y compris la zone portuaire potentielle près de Whapmagoostui) ;
- La zone située entre la limite nord de la route 167 et la route Transtaïga.

De fait, l'identification des ZTS inclut, au minimum, les terrains de trappage de Chisasibi, Whapmagoostui et Mistissini qui croisent les corridors préliminaires susmentionnés, soit 20 terrains de trappage pour la zone La Grande-Whapmagoostui et 11 terrains de trappage pour le prolongement de la route 167 vers le nord.

Lorsque des zones sont considérées comme très sensibles à proximité d'infrastructures existantes, d'autres termes sont employés, tels aire valorisée ou zone sensible, à titre d'exemple, en fonction des utilisations spécifiques de ces zones, ces dernières ayant souvent déjà subi les répercussions de la construction de la route Billy-Diamond dans les années 1970.

Un effort particulier a été fourni par l'équipe de consultants avec le support des CIO lors des rencontres avec les utilisateurs cris du territoire pour documenter les ZTS. Une série de questions spécifiques à ce sujet a été ajoutée aux questionnaires prévus lors des entrevues avec les utilisateurs cris du territoire de Mistissini, Chisasibi et Whapmagoostui. Lors de ces entrevues, il a été expliqué que, même si aucun tracé de transport n'avait encore été précisé, on supposait qu'il pourrait être situé n'importe où sur le terrain de trappage, à l'intérieur de la zone d'étude, et que les ZTS avaient une valeur suffisamment importante pour être évitées (voir la conclusion de la note technique 3).

Les types de sites suivants pourraient être considérés comme des ZTS, qui sont clairement identifiées et décrites pour chaque zone d'étude dans les notes techniques 3 :

- Les camps (permanents ou temporaires) ;
- Les plans d'eau importants et les zones tampons appropriées ;
- Les zones de récolte importantes ;
- Les lieux patrimoniaux historiques et culturels (lieux de sépulture, de rencontre, etc.) ;
- Tout autre site jugé important par les utilisateurs du territoire, avec des détails pertinents.

---

<sup>12</sup> Afin de faciliter la lecture du texte, les membres des communautés cries rencontrées qui utilisent le territoire sont nommés « les utilisateurs ».

Toutes les ZTS identifiées au cours des entrevues ont été consignées dans un registre tenu par WSP. Les ZTS ont été identifiées au moyen d'outils de S.I.G. lorsque possible. La liste des ZTS a été utilisée à de nombreuses étapes de conception du projet d'infrastructure. Ces informations sont confidentielles et leur accès est réservé, en plus de l'équipe technique, aux utilisateurs rencontrés, aux CIO, ainsi qu'aux représentants du client.

Les entrevues se sont faites en collaboration avec les agents d'information communautaires de LGA (*Grande Alliance Community Information Officers* ou CIO). Les grilles d'entrevue, le protocole d'enquête et les formulaires de consentement ont été présentés à ces derniers, qui ont eu l'occasion d'y suggérer des modifications avant la tenue des entrevues. Les CIO ont également organisé les rencontres avec les maîtres de trappage dont le terrain était concerné par la zone d'étude, selon la liste qui leur avait été fournie. Le CIO conviait le maître de trappage et l'informait qu'il pouvait être accompagné de membres de sa famille ou d'invités s'il le souhaitait. Les entrevues ont été réalisées par une équipe composée d'un ou une anthropologue, et d'un(e) intervieweur(se) cri(e). Lorsque des études antérieures sur l'utilisation du territoire étaient disponibles, il a été demandé au maître de trappage du terrain concerné la possibilité d'utiliser et de mettre à jour ces données. Les entrevues se déroulaient en anglais et en cri. L'intervieweur cri avait principalement le rôle de poser les questions en cri et de traduire les réponses aux anthropologues pour leur prise de note qui se faisait en anglais. Les entrevues ont été enregistrées sur fichier audio avec la permission des personnes rencontrées, le cas échéant, et les données géoréférencées ont été reportées sur des cartes en cours d'entrevue<sup>13</sup>.

Les CIO sont responsables de faire le lien entre les membres de leur communauté et l'équipe chargée de l'étude de préféabilité. Ils disposent de l'accès à un registre des commentaires, préoccupations et suggestions leur permettant à tout moment d'entrer de nouvelles informations ou requêtes provenant des utilisateurs du territoire et d'autres membres de leur communauté. Ce registre est consulté régulièrement par les membres responsables de l'étude de préféabilité.

Les sections ci-dessous présentent, par communauté, l'utilisation du territoire ancien et actuel, la zone d'étude pour les projets spécifiques par terrain de trappage et les activités de mobilisation effectuées. Les sections « Historique » et « Utilisation contemporaine du territoire de (*communauté*) » sont basées sur des rapports ou des documents existants et sur des informations trouvées sur les sites Web des communautés.

Tel qu'illustré sur la figure 1-1, les communautés situées dans la zone d'étude et affectées par les infrastructures proposées sont réparties de la manière suivante :

- Zone d'étude 1 (ZE1) Chemin de fer de la route Billy-Diamond - Rupert - La Grande
  - Waskaganish, Nemaska (un (1) terrain de trappage), Eastmain, Wemindji et Chisasibi
- Zone d'étude 2 (ZE2) Prolongement de la route et du chemin de fer, et port - La Grande - Whapmagoostui/Kuujuarapik
  - Chisasibi et Whapmagoostui
- Zone d'étude 3 (ZE3) Route 167 - Mine Renard - Route Transtaïga
  - Mistissini et Chisasibi (un (1) terrain de trappage)

---

<sup>13</sup> Les limites des terrains de trappage sur ces cartes proviennent de la base de données fournie par le CTA (2005). Lorsque les maîtres de trappage étaient en désaccord avec ces limites, ils les retraçaient sur la carte, bien qu'il ait été communiqué que ni WSP ni le CDC ne disposaient de l'autorité nécessaire pour reconnaître officiellement de telles modifications.

### 3.1 WASKAGANISH

La communauté de Waskaganish est située à l'embouchure de la rivière Rupert. En mars 2022, la Première Nation comptait 2895 inscrits, dont 2297 habitaient à Waskaganish (RCAADNC, 2021). Le territoire de la communauté est constitué de 36 terrains de trappage localisés en bordure et au confluent des rivières Nottaway, Broadback, Rupert et Pontax (voir la figure 3-1).

Depuis 2001, Waskaganish est accessible par une route de 100 km, qui rejoint la route Billy-Diamond (anciennement nommée route de la Baie-James). Cette route a rendu accessibles par voie terrestre aux résidents de Waskaganish, les grands centres urbains du Sud du Québec et de l'Ontario et, également, plusieurs terrains de trappage. La plus proche communauté crie par la route est Nemaska (260 km à l'est). La communauté d'Eastmain est la plus proche, par voies navigable et aérienne. Elle est à environ 90 km à vol d'oiseau vers le nord. Waskaganish se trouve à près de 590 km de route de la ville de Val-d'Or.

Cette section présente un bref historique de l'utilisation du territoire par les membres de la Première Nation de Waskaganish, ainsi qu'un aperçu de l'utilisation contemporaine du territoire. La zone d'étude est ensuite décrite, par terrain de trappage, suivie de la présentation des activités de mobilisation tenues dans le cadre de cette étude. Les résultats de ces activités sont présentés à la section 6 – *Données et enjeux préliminaires par projet*.

Pour des informations sur les aspects sociaux et économiques de la Première Nation de Waskaganish, le lecteur pourra se référer au rapport de l'étude de marché (VEI, 2022).

#### 3.1.1 HISTORIQUE

Selon des fouilles récentes effectuées sur le site de Sanders Pond situé sur la rivière Broadback à environ 30 km au sud-est de Waskaganish, la plus ancienne trace de présence humaine remonterait à 4200 ans (Izaguirre et al. 2017). Le site où se trouve aujourd'hui la communauté de Waskaganish, riche en ressources fauniques, était fréquenté par des groupes de chasseurs tout au long de l'année et constituait un lieu de rencontres estivales pour les bandes. Les Européens y ont été présents pour la première fois en 1668, année de l'établissement du premier poste de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Ils y fondèrent le Fort Charles, qui deviendra au cours des ans, Fort Rupert, Rupert House, puis Waskaganish, qui signifie *petite maison* en référence au poste de traite. Waskaganish est aujourd'hui un lieu historique important, car elle est la plus ancienne communauté crie de la Baie-James et le berceau du commerce britannique des fourrures vers l'Ouest canadien (CNW, 2022).

Toujours selon le site Internet de Waskaganish, l'aube du XX<sup>e</sup> siècle marque une période difficile pour les Cris. En plus des épidémies qui créent des ravages à Waskaganish, la famine touche la communauté et les campements de chasseurs. Elle est surtout liée à un faible cycle naturel des principales espèces piégées et chassées par les Cris. De plus, différents facteurs, dont l'introduction de carabines en 1903 (en opposition aux mousquets), par la compagnie Révillon frères, augmente la pression sur le castor. Les hivers rigoureux et la diminution du nombre d'animaux à fourrure poussent les Cris à s'installer à proximité du poste de traite. La création des réserves à castors inspirée du modèle de gestion cri du territoire est une initiative créée à Waskaganish en 1932. Couronnée de succès, elle s'est ensuite étendue aux autres communautés (CNW, 2022).

Rupert House, qui était l'un des plus importants postes de traite de l'est de la baie James, employait des Cris pour la brigade de canot (regroupement de plusieurs dizaines de canots voués au transport des fourrures et des fournitures entre les postes de traite), pour l'entretien des routes d'hiver vers le poste de *Nemiskau* et pour la fabrique de canots établie dans la communauté en 1923. Cette dernière est restée une source d'emploi jusque dans les années 1960. Près de 900 canots y ont été construits depuis sa création. Après la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement fédéral et la mission anglicane ont investi dans les infrastructures et l'expansion de la communauté (logements, école, église, salle communautaire et congélateur). Le premier chef élu selon le système fédéral était Frank Moar, en 1947. Avec la diminution de l'intérêt mondial pour la fourrure et une chute de la population des espèces trappées, les Cris se sont davantage tournés vers les emplois salariés, et certaines parties du territoire ont été moins fréquentées (CNW, 2022). De plus, à partir des années 1930 et 1940, les enfants furent envoyés dans différents pensionnats en

Ontario et au Québec, parfois suivis par un de leurs parents ou les deux (lorsqu’envoyés à Moosonee par exemple), avec toutes les conséquences que cela a entraîné sur le mode de vie traditionnel et sa transmission pour cette génération et celles à venir (Morantz, 2002).

### 3.1.2 UTILISATION CONTEMPORAINE DU TERRITOIRE DE WASKAGANISH

L’utilisation du territoire demeure un aspect important de la culture, de l’identité et de la vie des membres de la Première Nation de Waskaganish. La pêche, le trappage et la chasse contribuent, encore aujourd’hui, à l’économie locale, et reste un lieu d’expression de valeurs culturelles et spirituelles (CNW, 2022).

C’est en 1999 que la communauté s’est vue raccordée par voie terrestre à la route Billy-Diamond, avec la construction de la route d’accès. Cet accès routier a bien entendu démocratisé les déplacements des habitants de la communauté vers les autres communautés et vers le sud, les déplacements en véhicule étant moins coûteux qu’en avion. L’accès aux terrains de trappages situés le long de cette route a également été facilité. Toutefois, cette facilité d’accès se conjugue souvent avec l’accroissement de certains enjeux sociaux et de santé.

En 2009, la dérivation partielle de la rivière Rupert qui borde la communauté et longe huit terrains de trappage de Waskaganish (R04, R05, R11, R12 et R13 en rive nord, et N09, N02 et N01, en rive sud) fut un jalon important dans la vie des Cris de Waskaganish. Cette composante du Complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert a engendré des impacts à différents égards sur les activités et la vie des Cris de Waskaganish. Bien que le plan économique et entrepreneurial ait été touché positivement avec le développement d’emplois et d’entreprises cries ayant participé aux travaux de construction et aux suivis environnementaux, des répercussions d’ordre culturel, social et économique parfois positives, parfois négatives, ont été relevées dans les études d’impacts.

Concernant plus particulièrement l’utilisation du territoire, de nouveaux accès ont été aménagés, notamment pour accéder aux ouvrages ainsi que dans le cadre de mesures d’atténuation. Ces accès permettent aux Cris de rejoindre plus facilement différents secteurs du territoire et de la rivière Rupert, bien que celle-ci soit parfois moins intéressante, comparativement à la situation qui prévalait avant la dérivation, en ce qui a trait à sa navigabilité et à la récolte de ressources<sup>14</sup>. La rivière est malgré tout maintenant fréquentée par davantage de membres de Waskaganish. Ils ont accès à des secteurs autrefois réservés aux utilisateurs actifs sur le territoire. Ainsi, les activités sur le territoire ont continué de se développer et à gagner en popularité. Tout porte à croire que cette tendance devrait se maintenir à la lumière des données démographiques qui démontrent une croissance de la population jumelée à la popularité croissante des activités sur le territoire, bien que pour des durées plus courtes que par le passé (voir ci-dessous pour plus de détails).

En effet, les activités traditionnelles telle la chasse, la pêche, le trappage, la cueillette de certains végétaux ainsi que la tenue des cérémonies restent au cœur de l’identité et des valeurs des Cris de Waskaganish. Les sites communautaires, tels l’estuaire, continuent d’être fréquentés et utilisés par les membres de la communauté, tant pour des rassemblement que pour y pratiquer la chasse, la pêche et le trappage et ce, en toutes saisons, tout comme les rapides de Smokey Hill, sur la rivière Rupert, chaque automne.

Soulignons que pour l’année 2019-2020, 233 membres de Waskaganish (169 adultes et 64 enfants) étaient inscrits au Programme de sécurité du revenu des chasseurs et piégeurs cries, soit 8 % de la population. Cinq ans plus tôt (2014-2015) ce nombre était légèrement supérieur, avec 242 inscrits (171 adultes et 71 enfants), soit 9 % de la population comptabilisée à cette époque qui recevait un revenu pour les journées passées en forêt (OSRCPC, 2021).

Au cours des années et au fil des aménagements routiers, le mode d’utilisation du territoire s’est modifié. Les séjours sur le territoire sont devenus souvent moins longs, mais plus fréquents. D’autre part, les préoccupations en lien aux changements climatiques sont de plus en plus présentes. Le plan d’action pour l’adaptation au changement climatique proposé en 2018 par la communauté de Waskaganish indique que les membres s’inquiètent pour la

<sup>14</sup> Pour davantage d’information à ce sujet, le lecteur peut se référer au Suivi sur l’utilisation du territoire par les Cris - Complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert (Consortium Genivar-Waska, 2020a) et au Suivi des conditions de navigation de la rivière Rupert - Complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert (Consortium Genivar-Waska, 2020b).

préservation de leur mode de vie, la sécurité, la santé, la culture et l'environnement en lien aux observations qu'ils font sur le territoire et dans leur communauté (CNW and CNG, 2018). À titre d'exemple, pour les activités de chasse et de pêche, le plan d'action propose le suivi des espèces prioritaires, du comportement animal et de la présence des parasites. Il suggère également une adaptation des activités de chasse et pêche (période, quantité, espèces et technique de récolte). Le suivi d'autres indicateurs tels que la population de poissons, le couvert de glace et de neige, les périodes de sécheresse et de précipitations est également abordé dans ce plan d'action. Les priorités nommées par et pour Waskaganish sont :

- la sensibilisation aux changements climatiques ;
- la préservation culturelle ;
- la sécurité alimentaire ;
- les déplacements sécuritaires ;
- la préparation aux situations d'urgence.

Il en ressort que l'échange de savoir entre les jeunes et les aînés doit être encouragé, et que la question transversale du changement climatique doit être abordée de manière collaborative avec le secteur des affaires et les membres de la communauté. La capacité de poursuivre le mode de vie et les activités traditionnelles sur le territoire est une préoccupation qui ressort également du rapport de l'Eeyou Planning Commission (EPC), en lien avec la transmission intergénérationnelle de la culture aux plus jeunes et avec les impacts des projets de développement sur le territoire (EPC Waskaganish, 2017).

### 3.1.3 ZONE D'ÉTUDE

La zone d'étude du corridor ferroviaire proposé longeant la route Billy-Diamond (phase 2) de Rupert à La Grande touche à huit terrains de trappage de Waskaganish (voir la figure 3-1). Notons que sur la carte, la zone d'étude touche également à deux terrains de trappage au sud de la rivière Rupert (N01 et N02). Ce secteur fait toutefois partie intégrante de la zone d'étude de la phase 1 de LGA, et les utilisateurs de ces terrains ont été rencontrés dans le cadre de cette dernière.

Les terrains de trappage sont généralement fréquentés par les maîtres de trappage et des membres de leur famille, ou par d'autres membres de la communauté. Les camps sont principalement répartis le long des accès carrossables et le long des rivières ou des lacs. Les terrains de trappage suivants sont inclus dans la zone d'étude :

- R01A : Le terrain R1A est étalé sur quelque 75 km selon un axe nord-est/sud-ouest. La moitié nord-est se trouve dans la zone d'étude, et la route Billy-Diamond traverse son secteur est. Ce secteur contient également un banc d'emprunt en activité.
- R06 : Le terrain R06 est l'un des plus petits terrains de Waskaganish (270 km<sup>2</sup>). L'ouest de la zone d'étude touche une petite superficie de ce terrain (environ 47 km<sup>2</sup>). Sa bordure est se trouve à 17 km de la route Billy-Diamond.
- R07 : Le terrain R07 est étalé sur près de 70 km selon un axe nord-est/sud-ouest, dans l'axe de la rivière Pontax qui le parcourt. La moitié nord-est du terrain se trouve dans la zone d'étude, et la route Billy-Diamond suit la limite est du terrain.
- R08 : Le terrain R08 est traversé par la route Billy-Diamond à l'ouest. La rivière Enistuwach traverse l'entièreté du terrain qui s'étale sur quelque 65 km selon un axe nord-est/sud-ouest, et qui se trouve presque complètement dans la zone d'étude.
- R09 : Le terrain R09 est traversé par la route Billy-Diamond dans son extrémité ouest. La rivière Pontax parcourt toute l'étendue du terrain.
- R12 : Le terrain R12 est bordé au sud par la rivière Rupert. À part la section ouest du terrain, celui-ci se trouve presque entièrement dans la zone d'étude. La limite est du terrain se trouve à environ 5 à 10 km de la route Billy-Diamond.



- R13 : Le terrain R13 est traversé par la route Billy-Diamond à l'ouest et par la route du Nord au nord. La rivière Rupert borde le sud du terrain. Tout le terrain (544 km<sup>2</sup>) se trouve dans la zone d'étude.
- R14 : Le terrain R14, doté de plusieurs lacs, est entièrement situé dans la zone d'étude (544 km<sup>2</sup>). Il est traversé en son centre par la route Billy-Diamond.

---

### 3.1.4 ACTIVITÉS DE MOBILISATION

À Waskaganish, la première série d'entrevues a eu lieu en novembre 2021. Ce sont six entrevues semi-dirigées qui ont été menées auprès des principaux utilisateurs des terrains de trappage qui touchent à la zone d'étude. Les principaux utilisateurs des terrains R01A, R08, R09, R12, R13 et R14 ont été rencontrés. En juin 2022, les maîtres de trappage des terrains R06 et R07 ont été rencontrés à leur tour.

La validation des données d'entrevues a été faite en septembre 2022. La section 6 en présente les résultats.

Les maîtres de trappage ont accepté de mettre à jour les données des études antérieures sur l'utilisation du territoire qui étaient disponibles, soit pour les terrains R12 et R13.

Soulignons d'autre part que tous les membres de la communauté ont été invités à assister à la présentation publique des projets de LGA lors de l'assemblée générale annuelle (AGA) en septembre 2022. De plus, différents groupes de discussion se sont tenus à Waskaganish. Lorsqu'ils se rapportent à l'utilisation du territoire, les résultats de ces activités de mobilisation sont également présentés à la section 6 de cette note technique.



### 3.2 NEMASKA

Nemaska (*là où le poisson abonde*) est l'une des communautés crie de l'intérieur des terres, située sur les rives du lac Champion. En mars 2022, la Première Nation comptait 848 inscrits, dont 772 habitaient à Nemaska (RCAADNC, 2021). Le territoire de Nemaska est constitué de 15 terrains de trappage localisés principalement à l'est de la route Billy-Diamond et au sud du réservoir de la Paix des Braves (anciennement nommé réservoir de l'Eastmain-1) - (voir la figure 1-1). Le village de Nemaska se situe à près de 80 km à l'est de la route Billy-Diamond à vol d'oiseau, soit à environ 120 km en empruntant la route du Nord. La plus proche communauté par la route est Waskaganish (260 km à l'ouest). Nemaska est également reliée à Chibougamau par la route du Nord et à Matagami par la route Billy-Diamond. Notons que Val-d'Or est situé au sud de Nemaska à plus de 410 km à vol d'oiseau.

Cette section présente un bref historique de l'utilisation du territoire par les membres de la Première Nation de Nemaska, ainsi qu'un aperçu de l'utilisation contemporaine du territoire. La zone d'étude est ensuite décrite, par terrain de trappage, suivie de la présentation des activités de mobilisation tenues dans le cadre de cette étude. Les résultats de ces activités sont présentés à la section 6 – *Données et enjeux préliminaires par projet*.

Pour des informations sur les aspects sociaux et économiques de la Première Nation de Nemaska, le lecteur pourra se référer au rapport de l'étude de marché (VEI, 2022).

#### 3.2.1 HISTORIQUE

Le site internet de la Première Nation de Nemaska indique que les Nemaskau Eenouch fréquentent le lac Nemiscau (Nemaskau Sagaheegan) depuis des temps immémoriaux. Des pétroglyphes aux abords du lac font preuve d'une très ancienne présence autochtone bien avant l'arrivée des missionnaires et des commerçants de fourrure. Ces derniers ont rejoint l'établissement sur les rives du lac Nemiscau vers 1663, et un prêtre jésuite, en 1672. Le premier poste de traite fut fondé lors de cette décennie et différentes compagnies de traite se succédèrent (Northwest Company, Réveillon et Frères, Compagnie de la Baie d'Hudson), au Vieux-Nemaska même ou ailleurs en bordure du lac. Les premières maisons furent fournies par le ministère des Affaires Indiennes dans les années 1950. Comme pour les autres communautés crie, à partir des années 1930 et 1940, les enfants furent envoyés dans différents pensionnats en Ontario et au Québec, avec toutes les conséquences que cela a entraîné sur le mode de vie traditionnel et sa transmission pour cette génération et celles à venir.

Le dernier poste de traite établi au Vieux-Nemaska, soit celui de la Compagnie de la Baie d'Hudson, ferma ses portes en 1970, peu après que les Nemaskau Eenouch reçurent l'information que la construction d'un aménagement hydroélectrique inonderait les rives du lac et le village, et qu'ils devaient par conséquent quitter les lieux. Ils quittèrent donc leur village et furent relocalisés à Mistissini et à Waskaganish. Sept ans plus tard, les Nemaskau Eenouch décidèrent de se rassembler au lac Champion (Doethawagen) afin de discuter de la création d'un nouveau village, ce qui était rendu possible à la suite de la signature de la CBJNQ. Le site de relocalisation fut suggéré par les aînés. Les Nemaskau Eenouch y ont donc bâti une nouvelle communauté tout en préservant leur mode de vie en relation avec le territoire (CNN, 2022). Le site du Vieux-Nemaska reste fortement fréquenté par les membres de la communauté qui, chaque été, y tiennent un grand rassemblement.

#### 3.2.2 UTILISATION CONTEMPORAINE DU TERRITOIRE DE NEMASKA

La construction de la centrale et du réservoir de l'Eastmain-1 s'est déroulée de 2002 à 2007 et touchait principalement des terrains de trappage des communautés d'Eastmain et de Mistissini, mais aussi quelques terrains de la communauté de Nemaska où un terrain a été en partie inondé, mais surtout en raison de la route d'accès au chantier et au camp de travailleurs. Le transport des travailleurs se faisait d'ailleurs via l'aéroport de Nemiscau. Ce projet a eu des retombées économiques pour des membres de Nemaska qui y ont travaillé, mais certains maîtres de

trappage ayant leur territoire à proximité des nouvelles routes ont observé une augmentation du nombre de chasseurs et pêcheurs sportifs sur leurs territoires.

En 2009, la dérivation partielle de la rivière Rupert qui longe huit terrains de trappage de Nemaska (R16, R17, R18, R21 sur la rive nord, et N23, N24, N24A et N25 sur la rive sud) fut un jalon important dans la vie des Cris de Nemaska. Le lac Nemiscau, en bordure duquel se trouve le Vieux-Nemaska a également été touché, puisqu'il se trouve sur le cours de la rivière Rupert. La dérivation de la rivière est une composante du complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert, tout comme la création des biefs Rupert, qui a ennoyé des secteurs sur les terrains N25, R21 et R19 de Nemaska. Le complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert a engendré des impacts à différents égards sur les activités et la vie des Cris de Nemaska. Tout comme pour Waskaganish, bien que le plan économique et entrepreneurial ait été touché positivement avec le développement d'emplois et d'entreprises cries ayant participé aux travaux de construction et aux suivis environnementaux, des répercussions d'ordre culturel, social et économique parfois positives, parfois négatives, ont été relevées dans les études d'impacts.

Le territoire de la communauté de Nemaska est très riche en lithium, ce qui attire plusieurs prospecteurs miniers dans la région. Il existe plusieurs projets de mines de lithium potentielles sur le territoire, dont Nemaska Lithium, qui a été officiellement approuvé, mais qui a été suspendu en raison de la chute du prix du lithium et de problèmes administratifs et financiers. Néanmoins, les activités minières sont une des sources principales de préoccupations pour les utilisateurs des territoires touchés par cette réalité.

Dans la foulée de tous ces projets et concernant plus particulièrement l'utilisation du territoire, de nouveaux accès ont été aménagés, notamment pour accéder aux ouvrages construits le long de la rivière Rupert ainsi que dans le cadre de mesures d'atténuation liées au projet EM-1-A. Ces accès permettent aux Cris de rejoindre plus facilement différents secteurs du territoire et de la rivière Rupert, bien que celle-ci soit parfois moins intéressante, comparativement à la situation qui prévalait avant la dérivation, en ce qui a trait à sa navigabilité et à la récolte de ressources<sup>17</sup>. La rivière est malgré tout maintenant fréquentée par davantage de membres de Nemaska. Ils ont accès à des secteurs autrefois réservés aux utilisateurs actifs sur le territoire, et de nouveaux camps ont été construits, souvent en bordure des accès ou de la rivière. Ainsi, les activités sur le territoire ont continué de se développer et à gagner en popularité. Tout porte à croire que cette tendance devrait se maintenir à la lumière des données démographiques qui démontrent une croissance de la population jumelée à la valorisation, au sein de celle-ci, des activités traditionnelles.

En effet, les activités traditionnelles, telle la chasse, la pêche, le trappage, la cueillette de certains végétaux, ainsi que la tenue de cérémonies restent au cœur de l'identité et des valeurs des Cris de Nemaska. Le principal site communautaire est le Vieux-Nemaska, fréquenté toute l'année, mais plus intensément en été. De nombreux camps y sont construits. Des activités de pêche (esturgeon notamment), de chasse (oies, canards, orignaux) et de trappage y sont pratiquées par plusieurs membres de la communauté.

À noter que pour l'année 2019-2020, 43 membres de la communauté de Nemaska (38 adultes et 5 enfants) étaient inscrits au Programme de sécurité du revenu des chasseurs et piégeurs cries, soit 5 % de la population (CHTISB, 2021). Cinq ans plus tôt (2014-2015) ce nombre était pratiquement identique (41 inscrits dont 36 adultes et 5 enfants), soit 5 % de la population qui recevait un revenu pour les jours passés sur le territoire (CHTISB, 2016).

Comme c'est le cas pour la plupart des autres communautés cries, au cours des années, et au fil des aménagements routiers, il y a eu une modification du mode d'utilisation du territoire. Les séjours sur le territoire sont maintenant souvent moins longs, mais plus fréquents. Cependant, des préoccupations en lien avec les changements climatiques sont de plus en plus présentes, notamment pour les déplacements à motoneige. De plus, comme indiqué par la Eeyou Planning Commission (EPC Nemaska, 2017), une préoccupation importante soulevée par les membres de Nemaska concerne la présence d'allochtones et de promoteurs sur le territoire, et les impacts qu'ils engendrent sur la faune, le

---

<sup>17</sup> Pour davantage d'information à ce sujet, le lecteur peut se référer au Suivi sur l'utilisation du territoire par les Cris - Complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert (Consortium Genivar-Waska, 2020a) et au Suivi des conditions de navigation de la rivière Rupert - Complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert (Consortium Genivar-Waska, 2020b).

territoire et les activités des Cris. Un désir de réaffirmer le contrôle sur le territoire sous-tend ces préoccupations afin que les impacts soient minimisés.

### 3.2.3 ZONE D'ÉTUDE

Le terrain de trappage R17 est inclus dans la zone d'étude du corridor ferroviaire proposé de Rupert à La Grande (phase 2 de LGA) - (voir la figure 3-2). Il est à noter que le terrain de trappage N23 situé en rive sud de la rivière Rupert est également inclus dans la zone d'étude du chemin de fer, cependant les utilisateurs ont été consultés dans le cadre de la phase I du projet (le prolongement du chemin de fer de Matagami jusqu'au km 257).

- R17 : le terrain de trappage est bordé au sud par la rivière Rupert. La route du Nord traverse la section nord du terrain, et une route se rend au lac Nemiscau. La zone d'étude touche la portion ouest du terrain et les tracés à l'étude pour le chemin de fer ne touchent pas au terrain R17.

### 3.2.4 ACTIVITÉS DE MOBILISATION

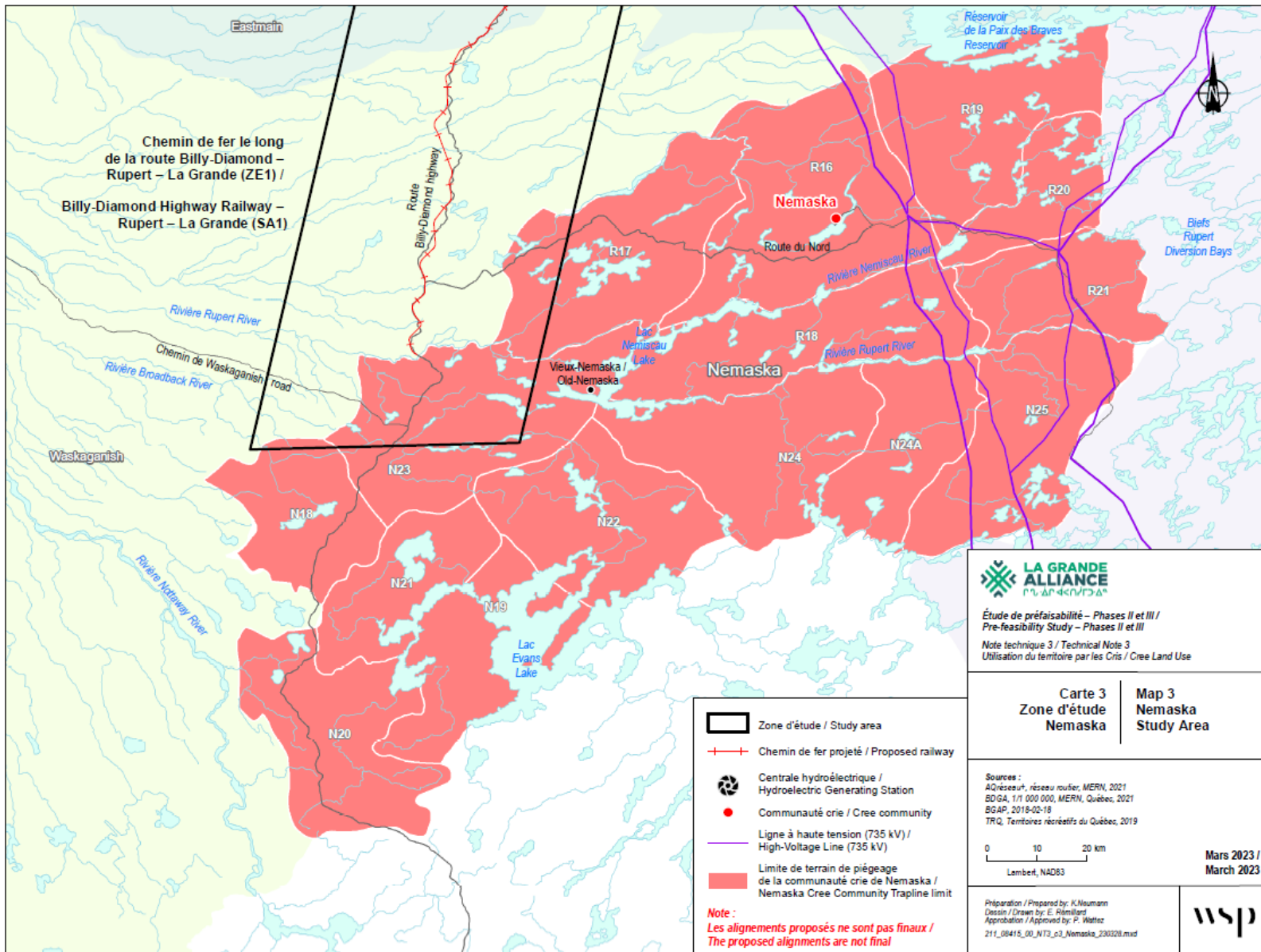
L'ancien maître de trappage du terrain R17, qui est le père de l'actuel maître de trappage, a été rencontré en novembre 2021. Il a accepté de mettre à jour les données des études antérieures sur l'utilisation du territoire qui étaient disponibles.

La section 6 présente les résultats des activités de mobilisation.

Soulignons que tous les membres de la communauté ont été invités à participer à la présentation publique des projets de LGA (Phases 1, 2 et 3) en juin 2022. Les résultats des activités de mobilisation tenues à Nemaska pourront être consultés dans le rapport socio-environnemental de la phase 1 sachant que cette communauté était plus directement concernée par cette phase de LGA.



# NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE



**Figure 3-2 Zone d'étude Nemaska**

### 3.3 EASTMAIN

Eastmain, soit *Wapanoutauw* en cri (*Terres à l'est de la baie James*), est l'une des cinq communautés localisées en bordure de la baie James. Elle se situe sur la rive sud de l'embouchure de la rivière Eastmain (voir la figure 1-1). En avril 2022, la Première Nation comptait 950 inscrits. De ceux-ci, la grande majorité, soit 837 personnes, habitait à Eastmain (RCAADNC, 2021). Le territoire d'Eastmain est constitué de 15 terrains de trappage localisés de part et d'autre de la rivière. Ce territoire englobe une grande partie du réservoir Opinaca et du réservoir de la Paix des Braves, ennoyés respectivement en 1980 et en 2006 (HQ, 2006).

La communauté est joignable par la route d'Eastmain, à partir de la route Billy-Diamond. La plus proche communauté joignable par voie terrestre est Nemaska, à quelque 300 km, tandis que Waskaganish et Wemindji se trouvent respectivement à 318 km et à 357 km de route. Par les airs ou par bateau, ces deux communautés sont, à peu de chose près, à la même distance, soit à moins de 100 km d'Eastmain.

Cette section présente un bref historique de l'utilisation du territoire par les membres de la Première Nation d'Eastmain ainsi qu'un aperçu de l'utilisation contemporaine du territoire. La zone d'étude est ensuite décrite, par terrain de trappage, suivie de la présentation des activités de mobilisation tenues dans le cadre de cette étude. Les résultats de ces activités sont présentés à la section 6 – *Données et enjeux préliminaires par projet*.

Pour des informations sur les aspects sociaux et économiques de la Première Nation d'Eastmain, le lecteur pourra se référer au rapport de l'étude de marché (VEI, 2022).

#### 3.3.1 HISTORIQUE

Eastmain est situé à l'emplacement du premier comptoir permanent de la Compagnie de la Baie d'Hudson : l'*East Main House*. Traditionnellement, les Autochtones s'y rencontraient pour échanger les peaux de caribou contre l'écorce de bouleau servant à la fabrication des canots. Un premier comptoir a été érigé en 1690 puis, après avoir été déplacé à quelques reprises, il fut installé de façon définitive sur la côte en 1723 (GREIBJ, 2022).

Selon le site internet du Conseil de la Nation Crie d'Eastmain, les premiers contacts entre les Cris et les Européens ont probablement eu lieu en 1610, lors des explorations d'Henry Hudson. La création de la Compagnie de la Baie d'Hudson s'ensuivit, et cette dernière a maintenu sa présence à Eastmain jusqu'à récemment. La communauté d'Eastmain s'est établie au début du 18<sup>e</sup> siècle, bien que le territoire n'ait été réservé à l'usage des Cris qu'en 1962 en vertu de la *Loi sur les terres et les forêts* (CNE, 2021). Les Cris d'Eastmain ont conservé une économie basée sur les activités traditionnelles et le système de commerce des fourrures jusque dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle et, comme pour les autres communautés crées, à partir des années 1930 et 1940, les enfants furent envoyés dans différents pensionnats en Ontario et au Québec, avec toutes les conséquences que cela a entraînées sur le mode de vie traditionnel et sa transmission pour cette génération et celles à venir.

Avec l'aménagement du complexe La Grande à la fin des années 1970, plus de 90 % du cours des rivières Eastmain et Opinaca a été dérivé vers le lac Sakami, asséchant ainsi ces rivières de façon notable et impliquant des impacts considérables pour les membres de la communauté. Les rivières Opinaca, Eastmain et leurs tributaires étaient des routes de navigation empruntées depuis des siècles et des lieux de chasse, de pêche et de trappage importants. Elles incarnent une part importante de l'histoire et de la culture des Cris d'Eastmain et leur dérivation a eu des impacts significatifs sur l'utilisation traditionnelle du territoire le long de ces cours d'eau. Les phases subséquentes des projets hydroélectriques ont abouti à l'ennoisement d'une section de la rivière Eastmain pour créer le réservoir de l'Eastmain-1, devenu le réservoir de la Paix des Braves (voir la figure 3-3). Ces aménagements et les travaux connexes incluant l'aménagement des routes ont également considérablement impacté le territoire, ses ressources, et les modes de déplacements des Cris (EPC Eastmain, 2017).

C'est en 1994 que fut construite la route d'accès à la communauté à partir de la route Billy-Diamond. Avant cette date, l'accès s'y faisait par avion, par bateau ou en motoneige sur des chemins d'hiver. Cet accès routier a bien entendu démocratisé les déplacements des habitants de la communauté vers les autres communautés et vers le sud,

les déplacements en véhicule étant moins coûteux qu'en avion. L'accès aux terrains de trappages situés le long de cette route a également été facilité. Toutefois, cette facilité d'accès se conjugue souvent avec l'aggravation de certains enjeux sociaux et de santé.

### 3.3.2 UTILISATION CONTEMPORAINE DU TERRITOIRE D'EASTMAIN

Comme mentionné dans le rapport de l'*Eeyou Planning Commission* (EPC) d'Eastmain, l'utilisation du territoire reste une valeur très importante et présente pour les membres d'Eastmain. Cela comprend la chasse en famille et entre amis, les rassemblements en été et le partage de la viande avec la parenté et les membres de la communauté. À Eastmain, les Cris apprécient particulièrement pouvoir aller sur la baie, les îles côtières et les lacs pour exercer des activités traditionnelles. Ils aiment pouvoir partager ces moments avec des aînés et des plus jeunes (EPC Eastmain, 2017).

À partir de 2002, le secteur est du territoire d'Eastmain a été affecté par la construction de la Centrale Eastmain-1, aujourd'hui nommé Bernard Landry, et par l'enneigement, en 2006, du réservoir de la Paix des Braves (Eastmain-1). Les terrains de trappage VC34, VC35, VC37 et RE01 ont été plus particulièrement touchés par l'enneigement des plans d'eau et par la construction de la ligne de transport d'énergie. Ces mêmes terrains ont vu, quelques années plus tard, de nouveaux changements avec l'aménagement de l'EM1-A-Sarcelle-Rupert. Les utilisateurs des terrains touchés ont continué de les fréquenter en adaptant leurs activités sur le territoire<sup>18</sup>. Le Complexe de l'ESR a donc engendré des impacts à différents égards sur les activités et la vie des Cris de certaines familles d'Eastmain. Comme pour les autres communautés concernées par le Complexe ESR, bien que le plan économique et entrepreneurial ait été touché positivement avec le développement d'emplois et d'entreprises crées ayant participé aux travaux de construction et aux suivis environnementaux, des répercussions d'ordre culturel, social et économique parfois positives, parfois négatives, ont été relevées dans les études d'impacts.

Concernant l'utilisation du territoire, un nouvel accès a été créé, notamment à partir de la route Billy-Diamond, au nord de la rivière Eastmain, facilitant la fréquentation de différents secteurs, principalement des terrains RE01 et VC35 et favorisant la construction de quelques camps. Cependant, certains secteurs, en bordure des réservoirs notamment, sont de moins en moins fréquentés en raison des difficultés de déplacement sur le couvert de glace devenu plus incertain en lien à la régulation du niveau des eaux dans les réservoirs, aux changements climatiques et à l'exploitation du complexe ESR depuis la dérivation de la Rupert qui entraîne des variations plus importantes de niveau d'eau et à l'occasion, des débits plus élevés. Ces variations ont également un impact sur les aires d'alimentation ou les habitats propices à certaines espèces tels l'oie et le castor. Ainsi, comme la majeure partie des cours d'eau majeurs entre les rivières Rupert et La Grande, qui servaient autrefois d'accès à l'intérieur des terres, ont été affectés par les aménagements hydroélectriques, d'autres zones sont aujourd'hui privilégiées par les utilisateurs des terres. L'utilisation du territoire se concentre souvent à proximité des routes et des autres voies d'accès, notamment sur la route Billy-Diamond ou à proximité de celle-ci.

Selon la consultation menée à Eastmain par l'EPC en 2017-2018, l'utilisation du territoire par les membres de la communauté fait face à certaines problématiques et préoccupations. Celles-ci concernent principalement les impacts environnementaux des développements industriels (hydroélectricité et exploitation minière), les difficultés à assurer l'accès au territoire, et les problèmes de surchasse, d'abandon de déchets et de pollution. En effet, en plus des enjeux en lien aux aménagements hydroélectriques, les membres d'Eastmain ont énoncé des inquiétudes en lien à l'exploitation des ressources minérales et à la pollution de l'environnement, notamment. L'utilisation du territoire se voit également contrainte, selon eux, par :

- l'augmentation de la présence des chasseurs et pêcheurs non Cris;
- les conséquences de feux de forêt<sup>19</sup> de grande ampleur (touchant plusieurs terrains de trappage et réduisant fortement l'habitat disponible pour la faune);

<sup>18</sup> Pour davantage d'information à ce sujet, le lecteur peut se référer au Suivi sur l'utilisation du territoire par les Cris – Complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert (Consortium Genivar-Waska, 2020a).

<sup>19</sup> Des feux de forêt ont fait rage en 2013 et en 2014.

- la mauvaise gestion des déchets liée au développement hydroélectrique ou à l'exploration minière, mais aussi de chasseurs autochtones ou même de membres de la communauté cri (à leur camp ou dans la communauté), qui peuvent avoir un impact négatif sur le territoire;
- la surexploitation des ressources (chasse et pêche) et le non-respect des codes de conduite, qui nuit à la préservation des ressources;
- l'affaiblissement de la reconnaissance du système des terrains de trappage en raison du non-respect des règles et de la faune et à la croissance de la population;
- les difficultés d'accès aux aires de chasse et les contraintes limitant le temps passé sur le territoire tels que les coûts, les obligations familiales et professionnelles, ou le fait que la famille n'ait pas accès à un terrain de trappage (EPC Eastmain, 2017).

Plusieurs pistes de solutions ont été envisagées par les membres d'Eastmain pour améliorer les conditions d'utilisation du territoire. La vision des Cris d'Eastmain pour l'avenir de leur communauté et du territoire comprend l'amélioration de la gestion, de la surveillance et de la protection de l'environnement, la réduction de la surexploitation (surchasse et surpêche), le maintien et l'amélioration de l'accès au territoire et de la capacité d'en vivre, la promotion du développement cri et l'établissement d'un nouveau site culturel communautaire.

Finalement, pour l'année 2019-2020, 81 membres d'Eastmain (61 adultes et 20 enfants) étaient inscrits au Programme de sécurité du revenu des chasseurs et piégeurs cris, soit 9 % de la population, et recevaient un revenu pour les journées passées en forêt (OSRCPC, 2021). Cinq ans plus tôt (2014-2015) ce nombre était sensiblement le même (79 inscrits, dont 64 adultes et 15 enfants) et représentait 10 % de la population de l'époque (OSRCP, 2016).

### 3.3.3 ZONE D'ÉTUDE

La zone d'étude du corridor ferroviaire de Rupert à La Grande (phase 2 de LGA) (voir la figure 3-3) inclut les terrains de trappage RE02, RE03, VC30, VC33 et, dans une moindre mesure, RE01, RE04, RE05, VC35 et VC15. Ces derniers ont une superficie variant de 63 km<sup>2</sup> à 94 km<sup>2</sup> située dans la zone d'étude.

Les utilisateurs des terrains en bordure de la route Billy-Diamond (RE02, RE03, VC30 et VC33) font un usage important de cette dernière pour rejoindre différents secteurs d'activités. Les terrains inclus sont les suivants :

- RE01 : La zone d'étude touche à une petite portion à l'ouest de ce terrain de trappage, qui est bordé, au nord, par le réservoir de la Paix des Braves. Le terrain est donc traversé par les routes qui longent le réservoir;
- RE02 : le terrain de trappage est bordé au nord par la rivière Eastmain. Le relais routier du Km 381 tout comme le projet minier Galaxy (Projet de mine de lithium Baie James) se trouvent également sur ce terrain, de part et d'autre de la route Billy-Diamond. Le terrain est presque entièrement situé dans la zone d'étude;
- RE03 : Une grande partie de ce terrain se trouve dans la zone d'étude où il est traversé par la route d'Eastmain et la route Billy-Diamond;
- RE04 : La zone d'étude touche à une petite portion à l'est de ce terrain de trappage qui s'étend vers l'ouest jusqu'aux abords de la baie James. La route d'Eastmain traverse le nord du terrain et la route Billy-Diamond se trouve à 15 km à l'est du terrain. À noter que la partie du terrain de trappage qui se trouve dans la zone d'étude est une aire protégée;
- RE05 : La zone d'étude touche à une petite portion à l'est de ce terrain de trappage qui s'étend vers l'ouest jusqu'aux abords de la baie James. La route Billy-Diamond se trouve à 12 km à l'est du terrain;
- VC15 : La zone d'étude touche à une petite portion à l'est de ce terrain de trappage qui s'étend vers l'ouest jusqu'aux abords de la baie James. La route Billy-Diamond se trouve à 11 km à l'est du terrain. À noter que l'entièreté du terrain de trappage se trouve en zone protégée;
- VC30 : Le terrain s'étend de la baie James jusqu'à la route Billy-Diamond. Seule une petite section se trouve dans la zone d'étude, soit l'extrémité est, où passe la route Billy-Diamond, sur moins de 2 km;

- VC33 : La zone d'étude couvre une grande partie du terrain de trappage VC33. Celui-ci est bordé au sud par la rivière Eastmain et la route Billy-Diamond traverse sa section est;
- VC35 : Une petite partie de ce terrain se trouve dans la zone d'étude. La partie centrale de ce terrain a été ennoyée lors de la création du réservoir Opinaca dans les années 1980, et la partie à l'est est devenue plus difficilement joignable. La limite ouest du terrain est à environ 6 km de la route Billy-Diamond.

### 3.3.4 ACTIVITÉS DE MOBILISATION

Ce sont quatre entrevues semi-dirigées qui se sont tenues à Eastmain en juin 2022 auprès des principaux utilisateurs des terrains de trappage qui touchent à la zone d'étude, soit RE02, RE03, VC30 et VC33. La validation des données d'entrevues a été réalisée auprès des utilisateurs des terrains RE02 et VC30 en août 2022, et la section 6 présente les résultats de ces activités de mobilisation.

D'autres terrains de trappage sont touchés par la zone d'étude, mais en plus faible superficie (moins de 100 km<sup>2</sup> par terrain). Les utilisateurs rencontrés lors des entrevues de validation ont été invités à commenter le tracé.

Soulignons que tous les membres de la communauté ont été invités à participer à la présentation publique des projets de LGA lors de l'AGA en septembre 2022, et différents groupes de discussion se sont tenus à Eastmain. Lorsqu'ils se rapportent à l'utilisation du territoire, les résultats de ces activités de mobilisation sont également présentés à la section 6 de cette note technique.





### 3.4 WEMINDJI

Wemindji est situé à l'embouchure de la rivière Maquatua, qui se jette dans la baie James (voir la figure 1-1). Le nom de Wemindji (qui peut signifier *montagne d'ocre rouge*, *montagne peinte*, ou *rouge vif*, selon différentes sources) provient de l'ocre trouvée dans les collines, utilisée pour faire de la peinture. En mai 2022, la Première Nation comptait 1648 membres inscrits, dont la grande majorité (1455) vivait à Wemindji (RCAADNC, 2021). Le territoire de Wemindji est constitué de 21 terrains de trappage. Il englobe les lacs Boyd et Sakami, affectés par les aménagements hydroélectriques en 1980 (Phase 1 du complexe La Grande).

La communauté est joignable à partir de la route Billy Diamond en empruntant la route d'accès construite au début des années 1990. La plus proche localité par la route est Radisson, située à 203 km. Par les airs ou par voie navigable, les communautés d'Eastmain (au sud) et de Chisasibi (au nord) sont toutes deux approximativement à moins de 100 km à vol d'oiseau, mais à respectivement 366 km et 264 km par la route.

Cette section présente un bref historique de l'utilisation du territoire par les membres de la Première Nation de Wemindji, ainsi qu'un aperçu de l'utilisation contemporaine du territoire. La zone d'étude est ensuite décrite, par terrain de trappage, suivie de la présentation des entrevues tenues dans le cadre de cette étude. Les résultats de ces activités de mobilisation sont présentés à la section 6 – *Données et enjeux préliminaires par projet*.

Pour des informations sur les aspects sociaux et économiques de la Première Nation de Wemindji, le lecteur pourra se référer au rapport de l'étude de marché (VEI, 2022).

#### 3.4.1 HISTORIQUE

Wemindji, autrefois désignée comme Paint Hills, Old Factory ou Vieux-Comptoir était, jusqu'en 1959, établie sur une île à l'embouchure de la rivière du Vieux Comptoir, à environ 45 km de la position actuelle du village. La Compagnie du Nord-Ouest y a ouvert un comptoir de traite en 1686, avant que la Compagnie de la Baie d'Hudson ne prenne la relève vers la fin du 18<sup>e</sup> siècle. Ses postes de traite y ont fonctionné jusque dans les années 1960 (Histoire du Québec, 2019b).

Selon une recherche réalisée en 1941, 195 habitants vivaient à Vieux-Comptoir (Old Factory), principalement de chasse et de piégeage. « Cette agglomération provenait d'un regroupement d'un certain nombre de familles d'Eastmain et de Fort George qui s'étaient installées sur la rivière du Vieux Comptoir en 1930. Ces derniers arrivèrent à Wemindji en 1959 après avoir abandonné le poste du Vieux-Comptoir situé à environ 45 km plus au sud. Wemindji fut érigé en municipalité de village cri le 19 juillet 1978. » (Blondeau, 2009) Wemindji s'efforce de garder vivante la mémoire du site historique de Old Factory où des rassemblements annuels ont lieu (EPC Wemindji, 2017).

Les Cris de Wemindji ont conservé une économie basée sur les activités traditionnelles et le système de commerce des fourrures jusque dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle et, comme pour les autres communautés cries, à partir des années 1930 et 1940, les enfants furent envoyés dans différents pensionnats en Ontario et au Québec, avec toutes les conséquences que cela a entraînées sur le mode de vie traditionnel et sa transmission pour cette génération et celles à venir.

À la fin des années 1970, l'aménagement du Complexe La Grande a impacté certains terrains de trappage de Wemindji. La création du réservoir Opinaca, la construction de la centrale de La Sarcelle et la modification des niveaux d'eau des lacs Boyd et Sakami engendrée par l'exploitation de l'aménagement hydroélectrique ont modifié la disponibilité des ressources, leur qualité, et les déplacements sur le territoire et sur ces plans d'eau. Les aménagements subséquents (complexe ESR) et les changements climatiques ont amplifié ces perturbations, poussant

les utilisateurs à trouver de nouvelles voies d'adaptation<sup>20</sup>.

Depuis 1995, Wemindji est reliée à la route Billy-Diamond, apportant son lot d'impacts positifs et négatifs. Cet accès routier a bien entendu démocratisé les déplacements des habitants de la communauté vers les autres communautés et vers le sud, les déplacements en véhicule étant moins coûteux qu'en avion. L'accès aux terrains de trappages situés le long de cette route a également été facilité. Toutefois, cette facilité d'accès se conjugue souvent avec une aggravation des enjeux sociaux et de santé.

### 3.4.2 UTILISATION CONTEMPORAINE DU TERRITOIRE DE WEMINDJI

Tout comme les autres communautés cries, Wemindji reste profondément attachée au territoire, et nombreux sont ceux qui continuent de le fréquenter régulièrement. Comme mentionné dans le rapport de l'*Eeyou Planning Commission* (EPC) de Wemindji, l'important à cet égard pour les membres de la communauté est de pouvoir continuer de chasser, trapper, pêcher, et être sur le territoire. Pour ce faire, la transmission des connaissances est indispensable, tout comme la qualité de l'environnement. De plus, selon les résultats de l'EPC, le respect des animaux et la protection de l'eau sont des éléments essentiels et importants à considérer. Les répondants ne se considèrent pas comme anti-développement, mais celui-ci doit se faire selon le cadre établi par les valeurs et les pratiques en lien au territoire et avec une approche inclusive (EPC Wemindji, 2017).

En plus des aménagements hydroélectriques, Wemindji a vu le développement d'activités minières sur son territoire, telle l'exploitation de la mine d'or souterraine Éléonore, située sur la rive est du réservoir Opinaca. De fait, lors de la consultation effectuée dans le cadre de l'EPC, les membres de Wemindji ont décrit leurs inquiétudes en lien aux impacts du développement industriel, notamment aux multiples explorations minières et aux projets dont les activités commencent alors que les études ne sont pas terminées. La gestion crie du territoire n'est pas toujours respectée par les initiateurs de projets de développement. D'autre part, il semble que le suivi coutumier de la chasse et pêche est maintenant inadéquat pour contrer la pression sur la ressource faunique. Il y a notamment une surpêche par les membres de la communauté lors des concours de pêche. La façon coutumière de faire, soit de laisser un temps de repos et de régénération aux animaux devrait être réintroduite (EPC Wemindji, 2017).

Dans le cas de la communauté de Wemindji, l'estuaire de la rivière Maquatua, situé en face de la communauté, est très fréquenté par les membres de la communauté pour diverses activités. La route Billy-Diamond et la route Transtaïga sont également d'importants corridors utilisés pour accéder aux territoires de trappage, y compris les zones voisines pour lesquelles il n'existe pas d'autre accès routier.

Enfin, mentionnons que pour l'année 2019-2020, 149 membres de Wemindji (139 adultes et 10 enfants) étaient inscrits au Programme de sécurité du revenu des chasseurs et piégeurs cries, soit 9 % de la population, et recevaient un revenu pour les journées passées sur le territoire (OSRCP, 2021). Cinq ans plus tôt (2014-2015) ce nombre était légèrement plus élevé (147 inscrits, dont 134 adultes et 13 enfants), et représentait 10 % de la population (OSRCP, 2016).

### 3.4.3 ZONE D'ÉTUDE

Les terrains de trappage VC12, VC13, VC16, VC17, VC18, VC19, VC20, VC23, et dans une moindre mesure VC14 et VC 22 sont inclus dans la zone d'étude du corridor ferroviaire proposé de Rupert à La Grande (Phase II de LGA) (voir la figure 3-4). La plupart des terrains de Wemindji dans la zone d'étude sont traversés par la route Billy-Diamond (VC12, VC13, VC16, VC17, VC18, VC19 et VC23), et leurs utilisateurs l'empruntent pour rejoindre différents secteurs d'activités.

- VC12 : Le terrain de trappage s'étend de la baie James jusqu'à l'est de la route Billy-Diamond, dans la zone d'étude.

<sup>20</sup> Pour davantage d'information à ce sujet, le lecteur peut se référer au Suivi sur l'utilisation du territoire par les Cries - Complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert (Consortium Genivar-Waska, 2020a)

- VC13 : Le terrain de trappage s'étend de la baie James jusqu'à l'est de la route Billy-Diamond, dans la zone d'étude. À noter que le terrain est presque entièrement situé en zone protégée.
- VC14 : L'ouest de la zone d'étude touche à une petite superficie du terrain de trappage (219 km<sup>2</sup>). Le lac du Vieux Comptoir est situé dans l'extrême est du terrain. Le terrain de trappage est une zone protégée dans son entièreté.
- VC16 : Le terrain de trappage, qui englobe le lac Yasinski, traverse la zone d'étude. La route Billy-Diamond traverse sa partie est.
- VC17 : Le terrain de trappage s'étend de la baie James jusqu'à l'est de la route Billy-Diamond, dans la zone d'étude. La partie à l'ouest de la route Billy-Diamond est entièrement située en zone protégée.
- VC18 : Ce terrain est situé dans la zone d'étude, et la route Billy-Diamond le traverse en son centre. La majeure partie du terrain est située en zone protégée.
- VC19 : Ce terrain est situé entièrement dans la zone d'étude et la route Billy-Diamond le traverse en son centre.
- VC20 : Ce terrain, traversé par la route Transtaïga, est touché par la zone d'étude dans sa portion ouest.
- VC22 : L'est de la zone d'étude touche une très petite superficie du terrain de trappage (27 km<sup>2</sup>), soit une section traversée par l'emprise d'une ligne de transport d'énergie, que les utilisateurs sont susceptibles d'utiliser pour leurs déplacements à motoneige.
- VC23 : Le terrain de trappage se situe en grande partie dans la zone d'étude, et la route Billy-Diamond traverse l'extrême ouest de ce terrain.

### 3.4.4 ACTIVITÉS DE MOBILISATION

Ce sont sept entrevues semi-dirigées qui se sont tenues à Wemindji en juin 2022 auprès des principaux utilisateurs des terrains de trappage qui touchent à la zone d'étude, soit VC12, VC13, VC14, VC16, VC18, VC19 et VC23. Les utilisateurs principaux des terrains VC17 et VC20 n'ont pu être rencontrés dans le cadre des entrevues tenues en juin, mais le maître de trappage du terrain VC17 a été rencontré lors de la ronde de validation en août 2022, qui s'est faite sous forme de rencontres virtuelles. Notons que les utilisateurs de ces terrains ont été invités à commenter le tracé lors de cette ronde de validation. La section 6 présente les résultats de ces entrevues.

D'autres terrains de trappage sont inclus dans la zone d'étude, mais sur une très faible superficie, soit VC22 et VC21 (21,8 km<sup>2</sup> et 5,7 km<sup>2</sup>). Les utilisateurs de ces terrains, tout comme les autres membres de la communauté ont été invités à participer à la présentation publique des projets de LGA lors de l'AGA en août 2022. De plus, une rencontre s'est tenue à Wemindji avec le chef et le conseil (voir Annexe B). Lorsqu'ils se rapportent à l'utilisation du territoire, les résultats de ces activités de mobilisation sont également présentés à la section 6 de cette note technique.







### 3.5 CHISASIBI

La communauté de Chisasibi est située à l’embouchure de La Grande Rivière qui se jette dans la baie James. Il s’agit de la dernière communauté crie la plus au nord accessible par la route, et également la plus peuplée en Eeyou-Istchee. En mars 2022, la Première Nation comptait 4826 membres inscrits dont la très grande majorité (4538) vivait à Chisasibi (RCAADNC, 2021). Le territoire de la communauté est constitué de 37 terrains de trappage étalés entre l’embouchure de La Grande Rivière et le réservoir Caniapiscou (voir la figure 1-1). Les aménagements du Complexe La Grande se trouvent en grande partie sur le territoire de Chisasibi. La route de Chisasibi et une partie des routes Billy-Diamond et Transtaïga traversent les terrains de Chisasibi. Radisson, qui se trouve à 100 km de la communauté, est le village le plus près.

Cette section présente un bref historique de l’utilisation du territoire par les membres de la Première Nation de Chisasibi ainsi qu’un aperçu de l’utilisation contemporaine du territoire. La zone d’étude est ensuite décrite, par terrain de trappage, suivie de la présentation des activités de mobilisation tenues dans le cadre de cette étude. Les résultats de ces activités sont présentés à la section 6 – *Données et enjeux préliminaires par projet*.

Pour des informations sur les aspects sociaux et économiques de la Première Nation de Chisasibi, le lecteur pourra se référer au rapport de l’étude de marché (VEI, 2022).

#### 3.5.1 HISTORIQUE

Jusqu’en 1981, la communauté était localisée sur l’île de Fort George. Fort George était l’emplacement d’un poste de traite de la Compagnie de la Baie d’Hudson construit en 1804. L’île tient son nom de George Atkinson, un mépris écossais qui a dirigé ce poste de 1807 à 1813. Au cours du 19<sup>e</sup> siècle, Fort George est resté l’un des plus importants postes de traite dans cette région (William, 1987 ; Histoire du Québec, 2019 c). C’est sur ce site qu’en 1930, un bâtiment abritant à la fois un hôpital et un pensionnat a été construit par la mission catholique (Morantz, 2017). Les Cris de Chisasibi ont conservé une économie basée sur les activités traditionnelles et le système de commerce des fourrures jusque dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle et, comme pour les autres communautés cries, à partir des années 1930 et 1940, les enfants furent envoyés en pensionnat de Fort George, certains parents y restant avec eux au lieu de passer l’hiver sur le territoire, puis, pour les études supérieures, dans différents pensionnats en Ontario et au Québec avec toutes les conséquences dramatiques sur la pratique et le transfert du mode de vie traditionnel dans les familles et les traumatismes individuels et collectifs intergénérationnels.

La communauté de Fort George a été fortement affectée par le mégaprojet du Complexe La Grande d’Hydro-Québec annoncé au milieu des années 1970. Ce projet a causé l’inondation de nombreux terrains de trappage de Chisasibi et a entraîné le redécoupage de plusieurs frontières pour tenir compte des familles dont les terres se trouvaient au milieu des nouveaux réservoirs, dans un souci de leur laisser suffisamment de terres pour qu’elles puissent continuer à pratiquer leurs activités traditionnelles. En 1980, après la signature de l’entente de Chisasibi avec Hydro-Québec, les Cris de cette communauté ont été transférés de l’île de Fort George pour s’établir à Chisasibi, situé à environ 5 km en amont de la rivière. La relocalisation du village a mené à de grands changements sur les plans social et économique. L’île de Fort George est restée un important lieu de rassemblement et de festivités qui accueille chaque été un grand pow-wow (GREIBJ, 2022, et Histoire du Québec, 2019 c).

La Grande Rivière représente une grande part de l’identité des membres de Chisasibi. Elle a joué un rôle crucial dans l’histoire de la communauté comme voie de déplacement, site de rassemblements et d’activités alimentaires et culturelles, avant d’être fortement impactée par le développement hydroélectrique mentionné plus haut. Outre l’aménagement de quatre réservoirs le long de son cours, le débit actuel de la rivière devant la communauté de Chisasibi est environ trois fois supérieur à ce qu’il était dans des conditions naturelles, résultat de nombreux bassins versants détournés dans le complexe de La Grande. Elle demeure un lieu très significatif aux yeux des membres de la communauté (EPC Chisasibi, 2017).

### 3.5.2 UTILISATION CONTEMPORAINE DU TERRITOIRE DE CHISASIBI

Selon les résultats d'un sondage mené par l'*Eeyou Planning Commission* (EPC) de Chisasibi, pour les membres de la communauté, le fait de partager des moments en commun sur le territoire, tout comme la transmission de la culture, du savoir et des valeurs, sont des valeurs importantes. Aussi, les anciens camps et les sites culturels sont fortement valorisés et leur protection est primordiale pour garder le lien au territoire et à l'identité. De fait, les changements dramatiques que le mode de vie cri a subis au cours des dernières décennies a fait de la préservation de l'identité culturelle un défi que les Cris de Chisasibi tendent à relever avec détermination pour les générations futures (EPC Chisasibi, 2017).

Le rapport de l'EPC indique que les enjeux principaux concernant l'utilisation du territoire sont liés au développement hydroélectrique qui a entraîné des dommages et des changements sur une vaste partie du territoire et la diminution des opportunités de pratiquer la culture cri. La qualité de l'eau, la modification des schémas migratoires des oies, la réduction de la présence des Cris sur le territoire et le déclin de la culture et de la langue sont notamment d'autres enjeux que les Cris de Chisasibi associent aux impacts engendrés principalement par le développement hydroélectrique sur leur territoire. D'autre part, ils ont émis des inquiétudes en lien au mode de chasse d'allochtones qui va à l'encontre de leurs valeurs et de la sécurité, mais aussi de Cris qui ne respectent pas toujours l'animal chassé et les valeurs traditionnelles liées à la chasse (surchasse et non-partage).

Dans leur vision du futur, les Cris de Chisasibi qui ont participé au sondage de l'EPC entendent tout mettre en œuvre pour protéger le territoire qui n'a pas encore été altéré et celui qui est valorisé comme aires d'activités, incluant les sites à signification culturelle. Ils souhaitent être partie prenante des décisions sur le territoire afin que le développement se réalise selon les valeurs et les souhaits de la communauté. Ils estiment aussi que des programmes et autres opportunités pourraient faciliter les déplacements et la présence des membres sur le territoire. Enfin, le système des terrains de trappage devrait être révisé pour s'assurer que sa mise en œuvre respecte les valeurs cries (EPC Chisasibi, 2017).

Finalement, mentionnons que pour l'année 2019-2020, 1009 membres de Chisasibi (737 adultes et 272 enfants) étaient inscrits au Programme de sécurité du revenu des chasseurs et piégeurs cries (PSRCPC), soit 21 % de la population, et recevaient un revenu pour les journées passées sur le territoire (OSRCPC, 2021). C'est la communauté qui présente le plus fort pourcentage d'inscription au PSRCPC pour cette période. Cinq ans plus tôt (2014-2015) ce nombre était légèrement plus élevé (1007 inscrits, dont 713 adultes et 294 enfants), et représentait 23 % de la population (OSRCPC, 2016).

### 3.5.3 ZONE D'ÉTUDE

Le territoire de Chisasibi fait partie de trois zones d'étude des phases II et III de La Grande Alliance, soit celles de la réfection et du prolongement de la route 167 jusqu'à la route Transtaïga, du corridor ferroviaire proposé de Rupert à La Grande et des corridors routiers et ferroviaires proposés de La Grande à Whapmagoostui/Kuujuuarapik. Les terrains touchés par les zones d'étude sont décrits ci-après, selon les zones d'études (voir la figure 3-5).

Zone d'étude 1 (ZE1) : Chemin de fer de la route Billy-Diamond - Rupert - La Grande :

- VC02/CH34 : Une très petite portion complètement à l'est de ce terrain de trappage est incluse dans la zone d'étude (14,5 km<sup>2</sup>).
- VC03/CH35 : La portion nord de la zone d'étude jusqu'à La Grande touche à une partie de ce terrain de trappage qui est traversé par la route de Chisasibi. La Grande Rivière borde la limite nord du terrain de trappage, en amont de la centrale La Grande-1;
- VC04/CH36 : La portion nord de la zone d'étude jusqu'à La Grande touche à une grande partie de ce terrain de trappage qui est traversé, à l'ouest, par la route Billy-Diamond. Le réservoir Robert Bourrassa occupe la portion est du terrain.
- VC05/CH37 : Ce terrain de trappage s'étend de la baie James jusqu'à l'est de la route Billy-Diamond.

- VC06/CH38 : Ce terrain, le plus au sud dans la zone d'étude, s'étend de la baie James jusqu'à l'est de la route Billy-Diamond.

Zone d'étude 2 (ZE2) : Prolongement de la route et du chemin de fer, et Port - La Grande - Whapmagoostui/Kuujuarapik :

- FG01/CH01 : L'extrémité est de ce terrain de trappage touche l'ouest de la zone d'étude du corridor ferroviaire et routier et inclut le lac Awichina, qui fait partie d'une aire protégée.
- FG02/CH02 : L'extrémité est de ce terrain de trappage touche l'ouest de la zone d'étude du corridor ferroviaire et routier, au nord de la Grande Rivière. Une partie de ce secteur fait partie d'une aire protégée.
- FG03/CH03 et FG05/CH05 : Seule une petite portion à l'extrémité est de ces terrains de trappage touche l'ouest de la zone d'étude du corridor ferroviaire et routier, à l'ouest du lac Roggan. Une partie de la zone touchée sur FG03/CH03 et toute la zone touchée sur FG05/CH05 fait partie d'une aire protégée.
- FG06/CH06 : Une petite partie à l'extrémité est du terrain de trappage touche à la zone d'étude du corridor ferroviaire et routier et est entièrement située dans une aire protégée.
- FG07/CH07 : La portion est de ce terrain est situé dans la zone d'étude du corridor ferroviaire et routier, dont la moitié se trouve dans une aire protégée.
- FG08/CH08 : Ce terrain de trappage, qui comprend le lac Julian, est presque entièrement inclus dans la zone d'étude du corridor ferroviaire et routier, mais également entièrement inclus dans une aire protégée.
- FG09/CH09 : Ce terrain de trappage, situé au nord de Radisson, est presque entièrement inclus dans la zone d'étude du corridor ferroviaire et routier. Il abrite trois différentes sections situées dans des aires protégées.
- FG10/CH10 : Ce terrain de trappage, situé au nord du réservoir Robert-Bourassa, est presque entièrement inclus dans la zone d'étude du corridor ferroviaire et routier. Deux aires protégées occupent une partie de ce terrain.
- FG11/CH11 : La moitié ouest de ce terrain est inclus dans la zone d'étude du corridor ferroviaire et routier.
- FG12/CH12 : La partie ouest de ce terrain de trappage se situe dans la zone d'étude du corridor ferroviaire et routier.

Il est à noter que les terrains VC03/CH35 et VC04/CH36 sont inclus dans deux zones d'études, mais sont considérés dans la zone d'étude du corridor ferroviaire jusqu'à La Grande qui touche davantage ces terrains.

Zone d'étude 3 (ZE3) : Route 167 - Mine Renard - Route Transtaïga :

- FG26/CH26: Ce terrain de trappage est le seul de Chisasibi à être inclus dans la zone d'étude du prolongement de la route 167. Il est traversé par la route Transtaïga dans un axe est-ouest.

### 3.5.4 ACTIVITÉS DE MOBILISATION

À Chisasibi, les entrevues se sont tenues en novembre 2021 ainsi qu'en mars 2022. Ce sont 16 entrevues semi-dirigées qui ont été menées auprès des principaux utilisateurs des terrains de trappage qui touchent aux zones d'étude. Les principaux utilisateurs des terrains FG12/CH12 et de FG08/CH08<sup>21</sup> n'ont pu être rencontrés dans le cadre des entrevues de novembre et de mars, mais ceux du terrain FG12/CH12 l'ont été lors de la ronde de validation qui s'est effectuée en personne, en août 2022, ainsi que le maître de trappage du terrain FG12/CH12 qui a été rencontré en avril 2023. Les utilisateurs de huit terrains, principalement ceux touchés par la prolongation de la route vers Whapmagoostui, se sont présentés aux entrevues de validation. Une réunion regroupant les maîtres de trappage des terrains traversés par la route vers Whapmagoostui, des membres du Conseil de bande de Chisasibi ainsi que des membres du CTA a également été organisée lors de cette ronde de validation, afin de présenter les variantes étudiées pour la route. La section 6 et la note technique 17 présentent les résultats de ces activités de mobilisation.

<sup>21</sup> Le maître de trappage du terrain FG08/CH08 s'est toutefois entretenu au téléphone avec le CIO de Chisasibi et lui a fait part de certains commentaires concernant une zone à protéger notamment (voir la Section 6).

## NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE

Les maîtres de trappage ont accepté de mettre à jour les données des études antérieures sur l'utilisation du territoire qui étaient disponibles, soit pour les terrains FG01/CH1, FG02/CH2, FG09/CH09, FG10/CH10, FG11/CH11, FG26/CH26, VC03/CH35, VC04/CH36, VC05/CH37 et VC06/CH38.

Rappelons que tous les membres de la communauté ont été invités à participer à la présentation publique des projets de LGA lors de l'AGA en août 2022. De plus, différents groupes de discussion se sont tenus à Chisasibi. Lorsqu'ils se rapportent à l'utilisation du territoire, les résultats de ces activités de mobilisation sont également présentés à la section 6 de cette note technique.





### 3.6 WHAPMAGOOSTUI

La communauté de Whapmagoostui (*place des bélugas*) est le village cri le plus au nord du territoire d'Eeyou Istchee. Il est situé à l'embouchure de la Grande rivière de la Baleine, en rive nord, et sur la côte est de la baie d'Hudson, au Nunavik (voir la figure 1-1). Whapmagoostui est la seule communauté crie sans voie d'accès terrestre. L'endroit est accessible par avion et durant l'été, par bateau. Whapmagoostui est limitrophe du village inuit de Kuujuarapik (voir la section 4). Les villages jumelés ont été créés en vertu de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois de 1975. Jusqu'aux années 1980, le village était connu par les noms de Poste-de-la-Baleine et Great Whale River (WFN, n.d).

En avril 2022, la Première Nation comptait 1021 membres inscrits, dont la grande majorité (903) vivait à Whapmagoostui (RCAADNC, 2021). Le territoire de la communauté compte 26 terrains de trappage, qui s'étalent sur environ 400 km vers l'est à partir de la baie d'Hudson. Whapmagoostui est situé à quelque 180 kilomètres au nord de la communauté crie la plus proche, Chisasibi.

Cette section présente un bref historique de l'utilisation du territoire par les membres de la Première Nation de Whapmagoostui, ainsi qu'un aperçu de l'utilisation contemporaine du territoire. La zone d'étude est ensuite décrite, par terrain de trappage, suivie de la présentation des entrevues tenues dans le cadre de cette étude. Les résultats des activités de mobilisation sont présentés à la section 5 – *Données et enjeux préliminaires par projet*.

Pour des informations sur les aspects sociaux et économiques de la Première Nation de Whapmagoostui, le lecteur pourra se référer au rapport de l'étude de marché (VEI, 2022).

#### 3.6.1 HISTORIQUE

Sur le site Web de la Première Nation, il est indiqué que la cohabitation permanente entre les Cris et les Inuit à l'embouchure de la Grande rivière de la Baleine remonte aux années 1950, bien que les deux nations se côtoyaient depuis longtemps, les Inuit fréquentant davantage la côte et les Cris, l'intérieur des terres. Toutefois, les Cris chassaient et pêchaient le long de la côte de la baie d'Hudson bien avant l'arrivée des Européens. Un poste de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson y fut créé vers 1820, et des missions catholiques et protestantes s'y installèrent dans les années 1880. Le lieu était utilisé comme lieu de campement estival. En 1940, plusieurs Cris et Inuit abandonnèrent leur mode de vie nomade pour être employés sur la base militaire aérienne récemment ouverte par l'armée américaine. Le poste de traite ferma ses portes en 1941, et après la Seconde Guerre mondiale, la base militaire fut transférée au gouvernement canadien qui y opéra une station radar (pour la ligne de défense Mid-Canada) à partir de 1955, établissant ainsi le village de manière permanente (WFN, n.d). À la même époque les enfants furent envoyés dans différents pensionnats en Ontario et au Québec, avec toutes les conséquences que cela a entraînées sur le mode de vie traditionnel et sa transmission pour cette génération et celles à venir.

En 1961, le nom de Great Whale River fut changé pour Grande-Baleine, puis Poste-de-la-Baleine. Le village crie fut officiellement nommé Whapmagoostui en 1986 (WFN, n.d.). À ce propos, comme indiqué sur le site *Histoire du Québec*, dès 1744 on retrouve la forme écrite de *Wapa Macusto*, plus tard de *Wabamakkoustik*, et, en 1931, l'anthropologue Frank G. Speck parle des Wapamekustikuwinnu, hommes de *Wapamekustiku*, pour identifier les Cris de la bande de White Whale River chassant au nord de la Petite rivière de la Baleine. Soulignons également qu'un poste de traite (Whale River House) était établi dès 1752 à l'embouchure de la Petite rivière de la Baleine, avant qu'il ne soit remplacé par celui de Great Whale River House, à 100 km plus au sud, à l'embouchure de la Grande rivière de la Baleine (Histoire du Québec, 2019d).

### 3.6.2 UTILISATION CONTEMPORAINE DU TERRITOIRE DE WHAPMAGOOSTUI

Comme mentionné dans le rapport de l'*Eeyou Planning Commission* (EPC) de Whapmagoostui, la possibilité de passer du temps sur le territoire pour chasser, trapper et pêcher est primordiale pour ses membres. La flexibilité des horaires de travail dans la communauté, l'absence de transformation massive de l'environnement et l'aide financière que procure le Programme de sécurité du revenu et l'Association des trappeurs cris contribuent à faciliter l'accès à ces opportunités aux membres de Whapmagoostui (EPC Whapmagoostui, 2017).

Selon le rapport de l'EPC, certaines valeurs principales qui sous-tendent la fréquentation du territoire ont été nommées, comme le fait de bénéficier d'un environnement propre et d'une faune saine, de respecter les animaux, d'avoir une bonne connaissance de la langue et du savoir traditionnel. L'isolement de la communauté qui a contribué à la protéger de certains impacts négatifs entraîne par ailleurs un coût de la vie plus important.

Ainsi, la vie sur le territoire est valorisée, malgré les contraintes auxquelles la communauté fait face en lien avec le maintien des activités traditionnelles; les membres sont retenus dans la communauté pour des obligations tels le travail, l'école ou les soins médicaux par exemple, sans compter le coût élevé des déplacements pour se rendre sur le territoire et, parfois, la nécessité d'obtenir des autorisations pour exploiter les zones côtières désignées aux Inuit. Ces facteurs compliquent l'organisation des séjours sur le territoire, bien que des aides financières puissent alléger certaines de ces contraintes (EPC Whapmagoostui, 2017).

L'un des objectifs exprimés par les membres consultés dans le cadre de l'EPC consiste à renforcer la présence crie sur le territoire en y améliorant l'accès (sentiers, routes et infrastructures) et en réexaminant le système de terrains de trappage au bénéfice de toute la communauté. Cette mise en valeur nécessite également de s'assurer du maintien de l'intégrité du territoire grâce à un système de surveillance et de protection (EPC Whapmagoostui, 2017).

De fait, Whapmagoostui est la communauté qui compte avec le pourcentage le plus élevé de membres inscrits au Programme de sécurité du revenu des chasseurs et piégeurs cris (PSR). Pour l'année 2019-2020, 168 membres de Whapmagoostui (126 adultes et 42 enfants) étaient inscrits au Programme, soit 16 % de la population, et recevaient un revenu pour les journées passées sur le territoire (OSRCPC, 2021). Cinq ans plus tôt (2014-2015) ce nombre était beaucoup plus élevé, avec 325 inscrits (dont 212 adultes et 113 enfants), et représentait 34 % de la population (OSRCP, 2016). Plusieurs facteurs peuvent affecter la participation au PSR qui varie d'une année à l'autre selon, notamment, le contexte économique et les opportunités d'emploi, ou un réajustement des admissibilités.

### 3.6.3 ZONE D'ÉTUDE

Le territoire de Whapmagoostui est touché par les phases 2 et 3 de LGA, soit à la fois par les corridors routier et ferroviaire proposés reliant La Grande et Whapmagoostui/Kuujuuarapik et par le projet de port en eau profonde à Whapmagoostui/Kuujuuarapik. Ces différents projets font l'objet d'une même zone d'étude (la ZÉ3) (voir la figure 3-6). Les terrains suivants sont inclus dans cette zone d'étude :

- GW01 : Ce terrain de trappage, situé aux abords de la Grande rivière de la Baleine qui borde le terrain au sud, est l'hôte de la communauté de Whapmagoostui. Il est ainsi touché par les différents projets de la zone d'étude.
- GW02 : La partie ouest de ce terrain de trappage touche à une section de la zone d'étude concernant plus spécifiquement le corridor ferroviaire et routier. Il est délimité au nord par la Grande rivière de la Baleine.
- GW03 : Le terrain de trappage est entièrement situé dans la zone d'étude du port et du chemin de fer/route. La Grande rivière de la Baleine borde le terrain au nord-est, et la baie d'Hudson au nord-ouest.
- GW04 : Le terrain de trappage est touché par les différents projets de la zone d'étude. Le nord-ouest du terrain de trappage longe la baie d'Hudson et la section à l'est se situe à proximité du tracé proposé pour le chemin de fer et la route.
- GW05 : Ce terrain de trappage s'étend sur plus de 140 km et il est touché par les trois projets de la zone d'étude puisqu'il est situé en bordure de la baie d'Hudson (zone portuaire) et traverse toute la zone d'étude du corridor

ferroviaire et routier. Une partie de ce terrain est situé dans une aire protégée (bande sur la frontière sud-ouest). Le territoire de Chisasibi se trouve au sud de ce terrain de trappage.

- GW06 : Une grande partie de ce terrain de trappage s'étend dans la zone d'étude plus spécifiquement du corridor ferroviaire et routier, à l'est du tracé proposé.
- GW20 : Ce terrain de trappage, le plus petit d'Eeyou Istchee (69 km<sup>2</sup>) se retrouve entièrement dans la zone d'étude du corridor ferroviaire et routier, entre les terrains de trappage GW03 et GW05.
- GW22<sup>22</sup> : le terrain de trappage est plus particulièrement touché par le projet portuaire puisque la baie d'Hudson borde sa limite ouest. Une partie de la zone côtière du terrain ainsi que l'extrémité nord-ouest est dans une aire protégée. Au nord, il est délimité par le chenal le Goulet (Kwaakuschuun en cri, ce qui signifie « chenal où le courant va et vient (avec la marée) » (Commission de toponymie du Québec)).

---

### 3.6.4 ACTIVITÉS DE MOBILISATION

À Whapmagoostui, les entrevues se sont tenues en juin 2022. Au total, 8 entrevues semi-dirigées ont été menées auprès des principaux utilisateurs de tous les terrains de trappage qui touchent à la zone d'étude.

La validation des données d'entrevues a été réalisée en août 2022. Les utilisateurs de sept des huit terrains touchés ont été rencontrés en personne lors de cet exercice. La section 6 présente les résultats de ces activités de mobilisation.

Soulignons que tous les membres de la communauté ont été invités à participer à la présentation publique des projets de LGA en août 2022, lors de l'AGA. De plus, différents groupes de discussion se sont tenus à Whapmagoostui (voir l'Annexe B pour le détail). Lorsqu'ils se rapportent à l'utilisation du territoire, les résultats de ces activités de mobilisation sont également présentés à la section 6 de cette note technique.

---

<sup>22</sup> Selon le maître de trappage, les numéros de terrains ont été inversés sur les cartes et dans la base de données de l'ATC. Son terrain de trappage, en bordure de la baie, est le GW22 et non le GW21.



### 3.7 MISTISSINI

Mistissini (*Grosse roche*) est l'une des communautés crie de l'intérieur des terres (voir la Figure 1-1). Elle est située à l'extrémité sud-est du lac Mistissini, le plus grand lac naturel d'eau douce au Québec, et se trouve au centre de la grande réserve faunique des Lacs-Albanel-Mistassini-et-Waconichi (Histoire du Québec, 2019a). En avril 2022, la Première Nation comptait 4164 inscrits, et la grande majorité, soit 3785 personnes habitaient à Mistissini (RCAADNC, 2021). Le territoire de la communauté compte 77 terrains de trappage répartis entre le sud du lac Mistissini et le nord du réservoir Caniapiscau. Le village de Mistissini se situe à moins de 90 km de route de Chibougamau, et le village cri le plus près est Oujé-Bougoumou, situé à 150 km de route de Mistissini.

Cette section présente un bref historique de l'utilisation du territoire par les membres de la Première Nation de Mistissini ainsi qu'un aperçu de l'utilisation contemporaine du territoire. La zone d'étude est ensuite décrite, par terrain de trappage, suivie de la présentation des entrevues tenues dans le cadre de cette étude. Les résultats des activités de mobilisation sont présentés à la section 6 – *Données et enjeux préliminaires par projet*.

Pour des informations sur les aspects sociaux et économiques de la Première Nation de Mistissini, le lecteur pourra se référer au rapport de l'étude de marché (VEI, 2022).

#### 3.7.1 HISTORIQUE

Le site actuel de la communauté était autrefois utilisé comme lieu de rencontre en été et au printemps, bien avant qu'un poste de traite ne s'y établisse en 1821. Localisée aux abords du plus grand lac naturel du Québec, la Première Nation a développé une tradition et une grande maîtrise des déplacements en canot (Cree Nation of Mistissini, 2020).

Le lac Mistissini joue un rôle déterminant dans l'histoire et la culture de la communauté puisque ses rives sont des anciens lieux de rassemblement, ses eaux ont nourri des familles crie depuis des générations, et qu'il s'agit d'une importante voie de déplacement pour accéder à d'autres secteurs du territoire (EPC Mistissini, 2017).

Comme indiqué sur le site internet de Mistissini, au plus fort de la période de la traite des fourrures, des brigades de canots se rendaient des postes de traite du lac Mistissini jusqu'à Waskaganish. Cette capacité de se déplacer sur de vastes étendues de terre et d'eau reliait les Crie de l'intérieur aux Crie de la côte. C'était un aspect important de la survie et cela reste une fière partie du patrimoine. Les brigades de canots, qui permettaient l'approvisionnement des postes de traites, ont été surtout actives entre 1821 et 1925, avant que le chemin de fer ne soit construit. Le poste de traite de la Baie d'Hudson est resté en fonction jusqu'en 1987 lorsque le déclin important du commerce des fourrures a motivé sa fermeture. La traite des fourrures était une activité centrale à Mistissini, impliquant plusieurs membres de la famille pour le trappage, la chasse et la préparation des fourrures. Le déplacement en canot pour rejoindre le territoire impliquait également souvent que les femmes partent avant les hommes pour préparer les camps pendant que ces derniers transportaient équipements et provisions.

Les Crie de Mistissini ont conservé une économie basée sur les activités traditionnelles et le système de commerce des fourrures jusque dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle et, comme pour les autres communautés crie, à partir des années 1930 et 1940, les enfants furent envoyés dans différents pensionnats en Ontario et au Québec, avec toutes les conséquences que cela a entraînées sur le mode de vie traditionnel et sa transmission pour cette génération et celles à venir.

Avant la construction de la route d'accès à la communauté, dans les années 1980, l'approvisionnement à Mistissini était fait par canot ou par hydravion.

### 3.7.2 UTILISATION CONTEMPORAINE DU TERRITOIRE DE MISTISSINI

Il est mentionné dans le rapport de l'*Eeyou Planning Commission* (EPC) de Mistissini que le territoire joue un rôle central dans la vie des membres de la communauté. À bien des égards, le village n'est qu'une toile de fond pour les activités sur le territoire qui sont au centre de la vie culturelle et traditionnelle crie. La terre est considérée et entretenue comme faisant partie de la famille, dont les Cris dépendent sciemment pour leur subsistance (EPC Mistissini, 2017).

Le rapport de l'EPC indique également que des membres de Mistissini apprécient grandement les possibilités que la communauté et son emplacement procurent pour la pratique des activités traditionnelles. En effet, le lac Mistissini propose, en plus de nombreuses ressources, un accès relativement facile à de nombreux terrains de trappage. De plus, les activités de développement industriel (mines, foresterie et hydroélectricité) sont limitées à certains secteurs du territoire (EPC, Mistissini, 2017).

Rappelons cependant que l'ennoiement du réservoir Caniapiscau à la fin des années 1970 a affecté une grande partie du terrain de trappage M01, situé au nord-est du territoire de Mistissini. De plus, en 2007, l'ennoiement du réservoir de la Paix des Braves a touché quelques terrains de Mistissini et, en 2009, la dérivation partielle de la rivière Rupert impliqua la création des biefs Rupert sur le territoire de Mistissini (section sud-ouest) et impacta d'autres familles de la communauté. Quatre terrains de trappage (M18, M25, M26 et M33) eurent des sections ennoyées par l'aménagement hydroélectrique. Plus près du corridor d'étude, la mine Renard (Stornoway), et la construction de la route qui y mène ont également modifié le mode de fréquentation du territoire par les utilisateurs.

Le rapport de l'EPC indique d'autre part qu'il y a une forte opposition aux activités de foresterie en raison des dommages sans retour qu'elles causent au territoire, des difficultés qu'elles occasionnent lors des activités de pêche, de chasse et de trappe, et des perturbations que la circulation entraîne à proximité des camps. De plus, une impression générale de non-respect des règles et des communautés par les compagnies forestières se dégage des consultations effectuées dans le cadre de l'EPC à Mistissini (EPC Mistissini, 2017).

Le déclin de la transmission de la langue et de la culture est par ailleurs un enjeu perçu par certains membres de la communauté en lien à l'utilisation du territoire, notamment parce que moins de gens séjournent sur le territoire pour subvenir à leurs besoins. Des programmes culturels et des événements communautaires sur le territoire tentent de pallier ce déclin. De plus, le manque de contrôle sur le développement du territoire, la présence des allochtones et l'accessibilité des terrains de trappage (puisque certains sont difficilement joignables et impliquent des coûts financiers élevés) sont d'autres enjeux auxquels la communauté fait face. Des inquiétudes concernent également la prolongation de la route 167 et d'autres accès en raison de l'ouverture du territoire que ces accès procurent aux non-Cris et des difficultés ou conflits que cette situation peut créer lors de la pratique des activités (EPC Mistissini, 2017).

Enfin, soulignons que pour l'année 2019-2020, 357 membres de Mistissini (292 adultes et 65 enfants) étaient inscrits au Programme de sécurité du revenu des chasseurs et piégeurs cris, soit 9 % de la population, et recevaient un revenu pour les journées passées sur le territoire (OSRCPC, 2021). Cinq ans plus tôt (2014-2015) ce nombre était légèrement plus bas (330 inscrits, dont 265 adultes et 65 enfants), représentant toujours 9 % de la population (OSRCPC, 2016).

### 3.7.3 ZONE D'ÉTUDE

Avec ses 100 km de largeur, la zone d'étude 3 (ZE3) de la réfection et du prolongement de la route 167 jusqu'à la route Transtaïga (phase 2), touche à un (1) terrain de trappage de Chisasibi (CH26) (voir la section 3.5), et à dix terrains de trappage de Mistissini, soit : M01, M01A, M03, M04, M10, M11, M12, M13, M16, et M23 (voir la figure 3-7).



Les terrains qui ont les plus grandes superficies dans la zone d'étude sont M01A et M11, avec plus de 3000 km<sup>2</sup> inclus dans cette zone. D'autres ont au contraire une faible superficie touchée par la zone d'étude; c'est le cas des terrains de trappage M13 (43 km<sup>2</sup>) et M03 (94 km<sup>2</sup>), respectivement en bordures est et ouest de la zone d'étude.

Les terrains du secteur sud de la zone d'étude sont principalement rejoints par la route 167, et ceux du secteur nord par la route Transtaïga, avant de poursuivre les trajets à motoneige. Le transport aérien est également employé. Les terrains touchés par la zone d'étude sont décrits ci-dessous :

- M01 : la section nord-est de la zone d'étude touche une partie (2428 km<sup>2</sup>) de ce grand terrain de trappage de 14 082 km<sup>2</sup> qui avait été, il y a près de 50 ans, impacté par l'enneigement du réservoir Caniapiscau dans le cadre du Projet La Grande. Les camps principaux et les aires d'activités sont principalement situés le long de la route Transtaïga en dehors de la zone d'étude. La construction d'un camp est prévue en bordure nord de la zone d'étude.
- M01A : le terrain de trappage est presque entièrement situé dans la zone d'étude et se situe dans la section nord-ouest de celle-ci. Aucune route n'est présente sur le terrain qui est rejoint en motoneige à partir de la route Transtaïga, ou par avion.
- M03 : la zone d'étude couvre une petite partie du terrain de trappage M03, et touche à des aires d'activités principales qui se situent à près de 35 km du tracé projeté.
- M04 : la zone d'étude couvre une grande partie du terrain de trappage M04 et comprend des aires d'activités principales. Le tracé projeté se trouve sur sa limite ouest.
- M10 : Une bande du terrain de trappage est touchée par l'ouest de la zone d'étude. Le terrain, qui est rejoint par motoneige à partir de la route 167, ne touche pas au tracé projeté, et la zone d'activité principale se situe en dehors de la zone d'étude.
- M11 : le terrain M11 est presque entièrement couvert par la zone d'étude. Des activités et camps se trouvent de part et d'autre de la route 167, et à l'écart de celle-ci. Le tracé ne peut pas les éviter complètement.
- M12 : Une partie du terrain de trappage se trouve au sud-est de la zone d'étude, soit à plus de 40 km du tracé projeté. Le terrain est rejoint en automne, en hiver et au printemps par motoneige.
- M13 : une très petite portion du terrain de trappage est touchée par le sud-est de la zone d'étude (42,6 km<sup>2</sup> sur 4104 km<sup>2</sup>). Les utilisateurs accèdent au terrain de trappage en motoneige depuis la route 167. Avant l'existence de cette route, ils y accédaient par avion.
- M16 : Le sud de la zone d'étude touche au terrain de trappage M16. Ce dernier est traversé par la route 167 et la section sud du tracé, qui contourne certaines aires d'activités.
- M23 : La zone d'étude couvre une petite partie (75 km<sup>2</sup>) de la section nord-est du terrain de trappage M23.

### 3.7.4 ACTIVITÉS DE MOBILISATION

À Mistissini, des entrevues ont été réalisées en novembre 2021 et en mars 2022. Au total, 13 entrevues ont été réalisées. Dix entrevues ont été réalisées avec les utilisateurs des terrains de trappage adjacents à la zone d'étude, et trois entrevues avec les maîtres de trappage des terrains à l'ouest (M02A) et à l'est (M06 et M07) de la zone d'étude, afin de tenir compte des considérations plus larges des utilisateurs concernant l'ouverture du territoire. Deux entrevues ont été réalisées pour le terrain de trappage M01, puisque quatre frères se partagent l'usage de ce terrain. Une entrevue s'est faite à Mistissini et la seconde, à Nemaska, où l'un des frères demeure. Les entrevues pour les terrains de Mistissini M01A et M02A ont également été réalisées en novembre 2021, à Nemaska, là où habitent les maîtres de trappage. La validation des données d'entrevues a été réalisée auprès des utilisateurs de quatre terrains, virtuellement, en septembre 2022. La section 6 présente les résultats de ces entrevues.

Les maîtres de trappage ont accepté de mettre à jour les données des études antérieures sur l'utilisation du territoire qui étaient disponibles, soit pour les terrains M01 et M1A.

Soulignons que tous les membres de la communauté ont été invités à participer à la présentation publique des projets de LGA en août 2022, lors de l'AGA. De plus, des groupes de discussion ont été organisés à Mistissini en 2021,

## NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE

d'autres activités ont aussi été tenues en 2022, afin d'impliquer davantage de membres de la communauté. Lorsqu'ils se rapportent à l'utilisation du territoire, les résultats de ces activités de mobilisation sont également présentés à la section 6 de cette note technique.



## 4 UTILISATION DU TERRITOIRE PAR LES INUIT

Le Nunavik, auparavant nommé Nouveau-Québec, se situe au nord du 55<sup>e</sup> parallèle et s'étend sur plus de 507 000 km<sup>2</sup>. Depuis environ 4000 ans, différents groupes humains ont occupé ce territoire. Les Inuit sont arrivés dans l'Arctique canadien il y a 700 ou 800 ans et habitent aujourd'hui toute la région circumpolaire (Avataq, n.d.). Le Nunavik compte 14 villages répartis sur les côtes de la Baie d'Hudson, du détroit d'Hudson et de la Baie d'Ungava. Sa population totalise environ 12 000 résidents permanents dont près de 90 % sont des Inuit.

Il faut également noter qu'il existe une minorité d'Inuit dans le village de Chisasibi, soit 240 membres selon le recensement de 2021 (Statistique Canada, 2022). Kigaluk (ou Kiggaluk) est une terre réservée inuite d'environ 45 km<sup>2</sup> mise en place par la CBJNQ et administrée par la Corporation foncière de Kiggaluk à Chisasibi (anciennement Corporation foncière de Fort George) à l'usage de ces Inuit (MRNF, 2023 et LégisQuébec, 2023).

Les villages de Kuujjuarapik et Umiujaq sont touchés de plus près par les projets de LGA, la première communauté étant située à même les zones d'études du corridor ferroviaire et routier ainsi que celle du port et la deuxième se trouvant sur la côte, à environ 180 km au nord de ce même port projeté. D'autre part, la communauté de Sanikiluaq peut également être concernée par les projets de LGA. Il s'agit d'une communauté du Nunavut de près de 900 habitants située sur les îles Belcher, dans le sud de la baie d'Hudson, soit à 150 km de la côte du Nunavik. Toutefois, comme le territoire du Nunavik est actuellement complètement enclavé, la connexion de Kuujjuarapik à la route Billy-Diamond et, subséquemment, au réseau routier du reste du Québec, aura probablement un effet à long terme sur toutes les communautés inuites de la province.

Selon la page du site de la Société Makivik consacrée à Kuujjuarapik, la population de cette communauté comptait 1517 personnes en 2021. On peut y lire que :

*« Les ancêtres des Inuit aussi bien que des Cris occupaient la région il y a environ 2800 ans. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les chasseurs parcouraient la région et ont établi des campements aux environs du lac Guillaume-Delisle, de la Petite rivière de la Baleine et de la Grande rivière de la Baleine. La Compagnie de la Baie d'Hudson a ouvert un poste appelé Great Whale River en 1820 à l'endroit où se trouve aujourd'hui Kuujjuarapik. Les activités principales du poste consistaient à transformer les produits de baleine des chasseurs commerciaux et à faire le commerce de la fourrure. Une mission anglicane et une mission catholique s'y sont établies en 1882 et 1890 respectivement. Même si le gouvernement fédéral a installé une station météorologique à Great Whale River en 1895, il n'a commencé à procurer de l'aide médicale et des services de maintien l'ordre, par l'entremise de la Gendarmerie royale du Canada, qu'au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Le village en tant que tel n'a commencé à se développer que vers la fin des années 1930. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, les Américains ont construit à Kuujjuarapik une base militaire et un aéroport, qu'ils ont ensuite transférés au gouvernement canadien en 1948. Le poste de commandement de la Ligne Mid-Canada, ligne de stations de radars militaires construite en 1955 le long du 55<sup>e</sup> parallèle de l'océan Atlantique à la baie d'Hudson, se trouvait à Kuujjuarapik. La population du village a toutefois régressé en 1985, alors que bon nombre de familles, craignant les impacts négatifs du projet hydroélectrique Grande-Baleine, ont décidé d'aller s'établir à Umiujaq, une autre communauté inuite située à 160 km au nord de Kuujjuarapik. » (Société Makivik, 2022).*

En effet, le village d'Umiujaq a été inauguré en 1986, les Inuit ayant demandé qu'une clause de la Convention de la Baie James et du Nord québécois prévoie le déplacement des Inuit vers le lac Guillaume-Delisle advenant la réalisation du projet Grande-Baleine. Les habitants de Kuujjuarapik se sont prononcés par voie de référendum en 1982 en faveur de la création d'une nouvelle communauté où ils pourraient préserver leur mode de vie traditionnel dans une région où le poisson et le gibier ne seraient pas menacés. Le village compte 390 résidents (Makivik, 2022).

Peuple traditionnellement nomade, le mode de vie des Inuit basé sur la chasse au caribou, au béluga, au phoque, au lagopède et sur la pêche, notamment, a été profondément bouleversé par l'arrivée des chasseurs de baleine, des missionnaires et des marchands de fourrure vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Puis, les services gouvernementaux instaurés au cours des années 1950, notamment en matière d'éducation, de santé et d'aide sociale, a forcé la sédentarisation des Inuit.

Ces derniers, à l'instar des Cris, signent la Convention de la Baie James et du Nord québécois en 1975, ce qui leur confère de nouvelles responsabilités en matière de développement économique et social, d'éducation, d'environnement et de gestion du territoire (Institut Avataq, 2022).

Un autre accord important établissant des règles de gestion et de partage du territoire entre les Inuit et les Cris est l'Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Nunavik, signé, en 2006, entre les Inuit du Nunavik représentés par la Société Makivik et le Canada. Cet accord avait pour objectif de déterminer avec certitude les droits de propriété et d'utilisation des terres et des ressources, y compris les ressources marines. Tel que défini dans cet accord, la zone côtière incluse dans la zone d'étude du projet de port en eau profonde de LGA fait partie d'une zone d'exploitation conjointe crie/inuite. Au nord d'Umiujaq, la zone extracôtière est toutefois réservée aux Inuit, tandis que la zone comprise entre la pointe Louis XIV (*Aamichishtaawaayaach/Tikirarujaq*) et Chisasibi est réservée aux Cris. L'objectif central de cette entente était d'assurer aux Cris d'Eeyou Istchee et aux Inuit du Nunavik la possibilité de poursuivre leurs activités de récolte dans la région extracôtière de chevauchement des intérêts cric et inuits et d'établir le mode de gestion des terres et des ressources dans la zone conjointe. Cet accord prévoit également la création de la Commission d'aménagement de la région marine du Nunavik (CARMN). Cette dernière a pour principales responsabilités l'établissement de politiques et d'objectifs généraux en matière d'aménagement pour la Région marine du Nunavik (RMN) et l'élaboration de plans d'aménagement du territoire ayant pour objet de guider et de régir l'utilisation et la mise en valeur des ressources dans la RMN (Partie 6.4). La Commission de la région marine du Nunavik chargée de l'examen des répercussions (CRMNER) est une autre instance également créée par ce texte. Elle a comme principales fonctions de réaliser l'examen préalable des projets afin de déterminer si un examen est nécessaire, d'apprécier et déterminer l'étendue des répercussions régionales d'un projet, d'examiner les répercussions écosystémiques et socio-économiques des projets et de décider, à la lumière de cet examen, si les projets doivent être réalisés et à quelles conditions (Partie 7.2) (Gouvernement du Canada, 2006).

Dès le début de l'étude, la CDC avait convenu qu'un accord de Nation-à-Nation entre les Cris et les Inuit était requis avant d'engager des activités de mobilisation auprès de la population inuite. Toutefois, les communautés inuites ne sont pas parties prenantes à ce stade-ci de l'étude qui relève d'une initiative crie susceptible de ne pas se réaliser. Toutefois, il est fortement recommandé, advenant le cas où des composantes à l'étude situées en territoire inuit étaient retenues, d'engager aussitôt des pourparlers avec les communautés inuites concernées.



## 5 UTILISATION DU TERRITOIRE PAR LES JAMÉSIENS

### 5.1 UTILISATION DU TERRITOIRE

Dès les années 1600, des commerçants, explorateurs et coureurs des bois d'origine européenne ou métisse, s'établissent dans la région de la Baie-James, qui était alors convoitée pour ses ressources naturelles. Le potentiel géologique de la région fut découvert au début du XIX<sup>e</sup> siècle par des explorateurs comme Richardson (1857), Bell (1895) et Obalski (1906) (Attraction Nord, non daté).

Chibougamau est fondé en 1954 grâce à l'engouement pour les métaux, et notamment le cuivre. Les villages miniers de Chapais et Matagami voient également le jour à cette période. La forêt, qui représente une autre ressource naturelle importante de la région, permet aux villes jamésiennes de se développer économiquement. Ceci est particulièrement le cas pour Lebel-sur-Quévillon. Enfin, les rivières de la région de l'Eeyou-Istchee Baie-James qui représentent l'un des plus grands potentiels hydroélectriques mondial participent également au développement des villes et localités jamésiennes. La localité de Radisson a notamment vu le jour en 1974, afin d'héberger les milliers de travailleurs du projet hydroélectrique La Grande (Mouvement Jeunesse Baie-James, 2012 et Attraction Nord, non daté).

Aujourd'hui, ces communautés qui ont longtemps reposé sur les ressources naturelles (minérales, forestières et hydrauliques) tentent de diversifier leurs activités. On retrouve, à titre d'exemple, le développement de terres agricoles à Chapais, le développement de l'offre récréotouristique à Chibougamau et à Radisson, et celui de l'offre commerciale à Lebel-sur-Quévillon (Attraction Nord, non daté).

Les innombrables lacs et forêts de la région attirent depuis plusieurs années les amateurs de chasse et de pêche. Des pourvoiries ont été construites à cet effet sur le territoire, et des baux de villégiatures et d'abris sommaires ont été octroyés (voir la section 7 – Servitudes et titres). De fait, depuis les années 1990, afin de renforcer le potentiel récréatif et touristique de la région, les municipalités de la Jamésie ont investi dans les infrastructures touristiques, souvent par des projets mettant en valeur l'environnement; tels des sentiers pédestres et d'interprétation, des pistes cyclables, des plages municipales ou des centres de ski (Mouvement Jeunesse Baie-James, 2012).

### 5.2 ACTIVITÉS DE MOBILISATION

Les activités de mobilisation auprès des municipalités et localités jamésiennes ont été réalisées de manière conjointe pour les phases 1, 2 et 3 des infrastructures de transport proposées de LGA. En janvier 2022, des lettres d'information ont été transmises aux villes de :

- Chapais;
- Chibougamau;
- Lebel-sur-Quévillon;
- Matagami;
- Radisson.

Le Gouvernement régional Eeyou Istchee – Baie-James a été identifié comme une autre partie prenante à consulter. Toutefois, l'embauche d'une directrice générale a été tardive par rapport au calendrier des activités de mobilisation commun de chacun des consultants pour les phases 1, 2 et 3. Le Gouvernement régional Eeyou Istchee – Baie-James devrait être inclus dans les activités de mobilisation des études ultérieures.

Ces lettres, qui présentaient brièvement les projets de LGA, visaient à proposer des rencontres d'information aux villes concernées et à évaluer avec elles le besoin de réaliser de rencontres publiques ainsi qu'avec des parties prenantes de différents secteurs d'activités.

Les premières rencontres se sont tenues en visioconférence afin de présenter les projets aux directeurs généraux des villes et localités ainsi qu'à des membres du conseil ou des élus. Ces rencontres ont eu lieu pour Chapais, Chibougamau, Matagami, Radisson et Lebel-sur-Quévillon entre janvier et juillet 2022.

Entre mai et septembre 2022, deux autres activités ont eu lieu en présentiel dans chacune de ces municipalités et localités jamésiennes : une présentation publique en soirée, suivie le lendemain d'une activité de mobilisation avec différentes parties prenantes et acteurs du milieu.

Il est important de préciser ici que les équipes de chaque consultant (WSP, Maamuu et VEI) étaient responsables de l'analyse des résultats des activités de mobilisation tenues auprès de municipalités et localités jamésiennes spécifiques attribuées à leur mandat. C'est pourquoi les analyses exposées dans la NT3 et dans la NT5 concernent uniquement les municipalités attribuées à WSP (Chibougamau, Matagami et Radisson). S'il est fait mention de Chapais et de Lebel-sur-Quévillon dans les analyses, c'est que ces deux municipalités ont pu être citées par les participants des autres municipalités et localités jamésiennes mentionnées précédemment.

Les présentations publiques ont impliqué la présence de 17 personnes à Radisson, 10 personnes à Matagami et 15 personnes à Chibougamau. À Radisson et à Matagami, les acteurs du milieu intéressés ont assisté à la séance publique uniquement. À Chibougamau, ces rencontres ont impliqué la présence de représentants du ministère des Transports du Québec, du ministère de l'Économie et de l'Innovation, de l'organisme à but non lucratif (OBNL) FaunENord, de Développement Chibougamau, de la Fédération Québécoise des Clubs de Quad, du Conseil d'administration de Tourisme Baie-James, de la Chambre de commerce de Chibougamau, de la Table Jamésienne de concertation minière (TJCM) et du Centre d'étude collégiale de Chibougamau (pour la liste complète, voir l'Annexe C).

Les résultats des activités de mobilisation réalisées et qui concernent l'utilisation du territoire sont décrits à la section 6, sous les projets correspondants. Quant aux commentaires, préoccupations et suggestions qui concernent les aspects socio-économiques, ils sont présentés dans la note technique 5.

## 6 DONNÉES ET ENJEUX PRÉLIMINAIRES PAR INFRASTRUCTURE À L'ÉTUDE

Cette section présente, par infrastructure à l'étude, les résultats des activités de mobilisation effectuées dans le cadre de la Phase 2 et de la Phase 3 de LGA. Sous chaque infrastructure à l'étude, les faits saillants des activités de mobilisation sont d'abord présentés de manière globale, et ensuite de manière plus détaillée, par terrain de trappage concerné. Les commentaires reçus lors des activités de mobilisation autres que celles avec les utilisateurs du territoire sont ensuite présentés. Enfin, un bilan sur les enjeux de l'accès accru au territoire, ainsi que les données sur l'utilisation du territoire provenant des activités de mobilisation avec les Jamésiens sont présentés.

### 6.1 ZE1 – CHEMIN DE FER LE LONG DE LA ROUTE BILLY-DIAMOND – RUPERT – LA GRANDE

#### 6.1.1 TERRAINS DE TRAPPAGE CRIS CONCERNÉS

La zone d'étude 1 (ZE1) du corridor ferroviaire proposé longeant la route Billy-Diamond (phase 2) s'étale de la rivière Rupert jusqu'à La Grande. Elle touche aux terrains de trappage de cinq communautés cris, soit :

- Waskaganish : R01A, R06, R07, R08, R09, R12, R13 et R14;
- Nemaska : R17;
- Eastmain : RE02, RE03, VC30, VC33 et dans une moindre mesure, RE01, RE04, RE05, VC35 et VC15;
- Wemindji : VC12, VC13, VC16, VC17, VC18, VC19, VC20, VC23 et dans une moindre mesure VC14, VC15 et VC 22;
- Chisasibi : VC03/CH35, VC04/CH36, VC05/CH37, VC06/CH38 et dans une moindre mesure VC02/CH34.

#### 6.1.2 DONNÉES ET ENJEUX PAR TERRAIN DE TRAPPAGE

Les rencontres avec les utilisateurs ont permis de documenter l'utilisation du territoire, dans l'objectif d'éviter au mieux les zones d'activités et les zones d'intérêt définies par les Cris. Soulignons toutefois que certaines de ces données ont été disponibles tardivement, et qu'un tracé, qui se base sur les meilleures pratiques en termes de conception ferroviaire dans le respect de facteurs environnementaux, techniques et économiques, a tout de même été proposé (voir la note technique-12). Dans certains cas, il sera nécessaire de réconcilier le tracé avec l'utilisation du territoire par les Cris, à la lumière des nouvelles informations recueillies à des étapes ultérieures de l'étude. Ces informations supplémentaires déjà recueillies et affectant le tracé proposé font partie de la NT17. La section suivante présente les résultats de ces rencontres regroupés par communauté, en lien avec le corridor d'étude et le tracé proposé.

#### FAITS SAILLANTS

- Lors de la première ronde d'entrevues, aucun tracé n'était proposé aux utilisateurs rencontrés puisque l'objectif était de le définir en fonction de leur apport à l'étude.
- Les activités sont intenses le long du corridor ferroviaire à l'étude, surtout la chasse printanière et automnale.

- Un important feu de forêt sur le territoire en 2013 a impacté les activités sur plusieurs terrains de trappage (au nord des terrains d'Eastmain et à la limite sud des terrains de Wemindji, le long de la route Billy-Diamond) et continue d'avoir certaines répercussions jusqu'à aujourd'hui.
- Certains estiment que le corridor ferroviaire faciliterait l'accès à l'exploitation du territoire par les allochtones et profiterait peu aux Cris eux-mêmes en ce qui a trait à leur utilisation du territoire.
- La pollution, la poussière et le bruit qui seraient générés par la construction et le passage d'un train ont été mentionnés comme impacts potentiels préoccupants.

D'autres enjeux importants ont été soulevés, notamment la présence de camps :

- Un total de 182 camps, dont 93 camps principaux, 67 anciens camps, 18 camps secondaires, 3 camps projetés et 1 camp culturel ont été répertoriés dans l'aire d'étude. De plus, il y a trois groupements de camps concentrés sur les rives de lacs à proximité du tracé du chemin de fer, entre les km 282 et 296 de la route Billy-Diamond. Dans un des cas, la construction d'un nouveau camp est prévue à environ 600 mètres du tracé proposé. Les développements futurs du projet pourraient mener à reconsidérer le site choisi pour ce nouveau camp.
- La présence d'activités de chasse à l'oise et à l'orignal, de ruisseaux et huttes de castors, de sites de fraie et de pêche, de sources d'eau, de pistes de motoneige, d'habitats du caribou et de l'ours noir, et de sites de cueillette de champignons à haute valeur commerciale tous situés à proximité du corridor ferroviaire proposé a aussi été mentionnée comme des enjeux importants. Pour plus de détails sur le caribou, voir la note technique 6.

## WASKAGANISH

### TERRAIN DE TRAPPAGE R01A

Le terrain est fréquenté par quatre familles tout au long de l'année, mais plus rarement en été. Des campements principaux se trouvent entre la route Billy-Diamond et le lac Mirabelli, situé à moins de 3 km à l'est de la route. Le maître de trappage indique que le chemin de fer devrait, selon le meilleur scénario, rester le plus près possible de la route afin d'éviter d'étendre la zone d'impact sur le territoire, notamment sur les aires d'alimentation des orignaux. Toutefois, cela devrait être fait en tentant d'éviter les aires de collecte le long de la route. Le tracé proposé passe, dans ce cas-ci, trop près de la route et devrait être déplacé, car il empiète actuellement sur une aire de trappage du castor importante pour le maître de trappage. Les orignaux ont tendance à se déplacer à l'ouest de la route dans ce secteur, probablement en raison des nuisances sonores du côté est liées à l'exploitation d'un banc d'emprunt (accès à partir du km 224 de la route Billy-Diamond). Le bruit est aussi une nuisance pour les utilisateurs puisque cela affecte la chasse à l'oise.

Le maître de trappage rappelle que le site doit être laissé en bon état après les travaux afin de protéger la qualité de l'eau et les milieux humides.

Bien qu'il évite certaines zones ou sites d'intérêts, le tracé proposé, élaboré avant que le maître de trappage ne soit rencontré pour la validation :

- empiète sur une aire de trappage du castor importante pour le maître de trappage;
- empiète sur une source d'eau potable hautement valorisée;
- empiète sur une aire de récolte de bleuets qui est déjà perturbée par les récoltes des travailleurs;
- traverse un sentier de motoneige et une aire de trappe (martre);
- passe à moins de 400 m d'un campement principal (5 camps);
- passe à moins de 500 m de sites de chasse à l'oise;
- passe à moins de 1,5 km d'un habitat de caribou forestier;
- passe à proximité d'une aire d'alimentation d'orignal.

Ainsi, le tracé devra être revu afin de prendre en compte l'information récoltée après la tournée de validation, afin d'éviter au mieux les zones sensibles et les aires d'activité des utilisateurs du territoire.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE R06

Le maître de trappage et sa famille utilisent le terrain avec deux autres familles apparentées. Ils pêchent, chassent l'original et trappent le castor sur le terrain, notamment dans un secteur de la zone d'étude situé à une quinzaine de kilomètres du tracé proposé.

Le maître de trappage estime que les Cris et les animaux s'adapteront au chemin de fer après une période de changements et d'impacts. Il n'est pas particulièrement préoccupé par le projet.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE R07

Le maître de trappage utilise le terrain avec d'autres familles apparentées. Dans la zone d'étude, ils chassent notamment l'original et la perdrix, trappent le castor, pêchent (brochet, truite, doré, esturgeon, corégone) et récoltent des bleuets.

Le maître de trappage n'a pas une idée claire des impacts que le chemin de fer pourrait engendrer, mais il estime que les Cris s'adapteront, comme ils se sont adaptés à la construction de la route de Waskaganish et ses impacts. Il est toutefois préoccupé par la traversée des rails sur son sentier hivernal (motoneige et raquettes), et indique que les animaux doivent pouvoir traverser les rails de façon sécuritaire, au moins à l'aide de corridors.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE R08

Une dizaine d'utilisateurs principaux fréquentent ce terrain de trappage, principalement de l'automne au printemps. Un campement principal est situé aux abords de la route Billy-Diamond.

Différents sites d'activités ont été évités lors de l'élaboration du tracé, notamment : une aire de récolte de bois, de chasse à l'oie, une zone potentielle de caribou forestier et un campement. La proximité avec deux aires de cueillette de baies et une aire de récolte de peuplier qui est valorisée a également été évitée.

Le maître de trappage est satisfait du tracé proposé, bien que celui-ci :

- traverse une aire de repos d'oiseaux migrateurs;
- passe à un kilomètre d'une aire de passage potentiel de caribou forestier bien qu'aucune trace n'y a été vue depuis le feu de forêt il y a 10 ans;
- passe à près de 3,5 km d'une zone où le réseau hydrographique souterrain coule vers l'est (ligne de partage des eaux) et a été défini comme zone sensible à protéger.

Les utilisateurs rencontrés n'ont pas d'inquiétudes majeures en lien au projet, mais souhaitent être davantage informés.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE R09

Le terrain de trappage est fréquenté par le maître de trappage, ses fils et leurs familles respectives. Des sites de chasse à l'oie se trouvent de part et d'autre de la route et l'un d'eux se trouve à 1,5 km du tracé. La rivière Pontax, qui traverse la route Billy-Diamond, est utilisée pour la chasse et le trappage (original, oie, castor et ours), et un camp principal (4 cabines) se trouve à l'intersection de la route et la rivière. Les secteurs aux abords de la route Billy-Diamond sont maintenant davantage fréquentés pour des raisons de mobilité. Bien que le maître de trappage ait indiqué, lors de la première ronde d'entrevues, que le chemin de fer devrait passer le plus près possible de la route afin d'éviter d'étendre les impacts sur le territoire, et malgré le fait que le tracé proposé s'en écarte de plus de 2,5 km par endroits afin d'éviter son camp principal et un site de chasse à l'oie, le maître de trappage a proposé une modification de tracé afin de passer encore plus loin de son aire de chasse à l'oie. Il indique que le tracé qu'il propose et qui passe un peu plus à l'ouest de la route Billy-Diamond traverserait la rivière Pontax à un endroit plus



## NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE

approprié, car au sol plus solide, et que cette proposition éviterait également de traverser une carrière qui devrait probablement être convertie en étang de chasse à l'oie dans le futur.

Le maître de trappage apprécie être consulté en amont du projet. Il n'est pas opposé à l'infrastructure ferroviaire proposée s'il y a possibilité pour les membres de la communauté d'utiliser le train pour leurs déplacements. Il souhaite que des emplois soient prévus pour les Cris.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE R12

Le maître de trappage et des membres de sa famille élargie fréquentent ce terrain dans la zone d'étude. Ils y pratiquent principalement la chasse à l'orignal, la pêche et le trappage du castor. Cette dernière activité est maintenant restreinte en raison du couvert de glace qui n'est plus aussi épais, aussi le maître de trappage ne trappe plus sur la rivière Rupert dès la fin février.

Les camps et les zones d'activités principales se trouvent le long de la rivière Rupert, et au nord du terrain (joignable en motoneige à partir de la route Billy-Diamond). Le tracé proposé est situé à près d'une dizaine de kilomètres de ces zones d'activités principales, bien que des activités puissent s'en approcher davantage (jusqu'à 4 km).

Le maître de trappage estime que le train pourrait être utile s'il offrait un service pour les passagers, ce qui pourrait réduire les coûts des déplacements.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE R13

Plusieurs membres de la famille élargie du maître de trappage occupent ce terrain de trappage dont les camps principaux se trouvent le long de la route Billy-Diamond, de la route du Nord et de la rivière Rupert. Une aire à protéger pour la faune et toutes les activités traditionnelles qu'on y pratique est située à proximité de la route Billy-Diamond et s'étend vers l'est. Les rives de la rivière Rupert, à l'ouest de la route, est aussi une aire à protéger pour la collecte du bois. Selon le maître de trappage, la pollution sonore, qui est déjà une réalité, impacte la qualité de vie au camp et lors de la pratique des activités traditionnelles. Il est préoccupé par la qualité de l'eau et des milieux humides puisqu'il y a des marais, des sites de nidification, du poisson et des ours le long de la route. Les caribous migrants qui pourraient être frappés par le train représente aussi une préoccupation. Le tracé proposé passe directement sur une source d'eau potable hautement valorisée dont la pureté a été confirmée par des tests, utilisée à la fois par les gens de Waskaganish et de Nemaska. Le maître de trappage juge également que le tracé passe trop près d'un site de chasse à l'oie. Il estime qu'une distance raisonnable serait d'un minimum de 2 kilomètres. C'est pourquoi il a proposé une modification du tracé qui éviterait la source d'eau potable ainsi que son aire de chasse à l'oie. Il affirme toutefois que s'il était impossible de modifier le tracé pour éviter qu'il ne traverse le chemin d'accès, le site de chasse à l'oie pourrait être remplacé dans le cadre de mesures d'atténuation. Il considère également comme une source de danger les endroits où le tracé croise un chemin d'accès; outre ce chemin d'accès très fréquenté menant à un étang de chasse à l'oie, le tracé actuel traverse la Route-du-Nord, ce qui est problématique. Le maître de trappage considère que le tracé devrait passer à l'ouest de la route Billy-Diamond dans cette zone.

Lors des entrevues, le maître de trappage n'était pas en faveur du passage du chemin de fer. Il questionne les intérêts de l'infrastructure proposé pour les Cris, et estime que d'autres discussions doivent se tenir avec les autres utilisateurs et maîtres de trappage concernés.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE R14

Le maître de trappage, sa sœur et sa famille sont les utilisateurs principaux de ce terrain de trappage. Les camps principaux se situent de long de la route Billy-Diamond, qui traverse le terrain, ainsi que dans le secteur est du terrain. Selon les utilisateurs rencontrés, il serait moins dérangeant que le tracé se fasse dans les zones ayant subi des feux de forêt, soit à l'ouest de la route et du lac Nistam Esachistuwach qui est considéré comme une aire à protéger. Bien que cette proposition de tracé puisse rencontrer des obstacles (montagnes, rivières, courants, marais), ce secteur est moins valorisé par les utilisateurs et le maître de trappage affirme qu'il est également moins montagneux que le

secteur est. Également, une large aire valorisée s'étale tout le long de la route vers l'est. La préservation du terrain (notamment des grands lacs) et du mode de vie traditionnel est importante pour les prochaines générations. Les utilisateurs notent un déclin généralisé de la faune depuis une dizaine d'années dans leurs secteurs d'activités principaux, en lien avec l'intensification de la circulation.

Le tracé proposé empiète sur l'aire valorisée qui englobe la section à l'est de la route Billy-Diamond et passe beaucoup trop près du lac où se trouve un des camps principaux. Le maître de trappage juge que le tracé devrait être déplacé d'au moins 500 mètres vers l'est à cet endroit. Le tracé passe également à proximité d'une autre aire valorisée, à l'ouest de la route cette fois, mais la distance du lac principal de cette aire est jugée adéquate. Il traverse également deux anciens sentiers d'hiver et passe à proximité de trois campements situés le long de la route. Le maître de trappage propose donc de modifier le tracé afin qu'il passe à l'ouest de la route et qu'il évite ainsi leurs principales zones d'activité.

Le maître de trappage souhaite être impliqué dans les études futures et l'évaluation du tracé.

### NEMASKA

---

#### *TERRAIN DE TRAPPAGE R17*

Sept familles fréquentent le terrain de trappage tout au long de l'année. Les camps sont principalement répartis le long des accès qui traversent le terrain, soit la route du Nord, et une route qui se rend au lac Nemiscau. L'utilisateur rencontré, ancien maître de trappage du terrain, n'a pas émis de préoccupations en lien avec l'infrastructure proposée dont le tracé se trouve à plus de 15 km de son terrain de trappage. Cependant, il apprécie être consulté et souhaite qu'un groupe de discussion ait lieu entre maîtres de trappage, afin que chacun puisse exprimer son point de vue.

Il indique que le feu de 2015 a détruit les habitats des lièvres et les aires d'alimentation des caribous migrateurs (harde de la Rivière Georges). De plus, en raison des changements climatiques, la neige fond plus précocement et le comportement des oiseaux migrateurs a changé; les oies ne se posent plus à certains endroits spécifiques, rendant la chasse plus difficile.

### EASTMAIN

---

#### *TERRAIN DE TRAPPAGE RE02*

Plusieurs utilisateurs fréquentent ce terrain et y exercent différentes activités de chasse, pêche, trappage et cueillette, principalement le long de la route Billy-Diamond.

Les utilisateurs rencontrés indiquent que depuis le feu de forêt de 2013 il y a peu de caribous sur le terrain. Par ailleurs, des changements sur le couvert de neige et de glace et sur les niveaux de certains plans d'eau se font sentir en lien aux changements climatiques.

Il est difficile pour les utilisateurs rencontrés d'avoir une idée claire des impacts sans connaître le tracé prévu. Davantage d'information sera nécessaire à cet effet. Ils rappellent que les esturgeons sont très sensibles aux perturbations et qu'il y a un secteur à protéger pour cette raison. La préservation des ruisseaux est également très importante, particulièrement pour les castors, notamment le bras reliant le lac Nistam Siyachistawach au lac où se trouve leur camp et qui passe sous la route Billy-Diamond au nord du km 372. Le maître de trappage souligne d'autre part que leur proposition d'aire protégée a été rejetée en raison du développement minier (Projet de mine de lithium Baie James) sur leur terrain de trappage.

Les utilisateurs questionnent l'intérêt du chemin de fer et demandent si un arrêt ferroviaire est envisagé au relais routier du km 381 qui se trouve sur leur terrain de trappage.

Le tracé croise ou longe plusieurs aires d'activités et aires valorisées et passe à proximité de leur campement principal situé au km 371,5 à l'est de la route Billy-Diamond. Ils craignent donc d'être dérangés par le bruit du train lorsqu'ils sont à leur camp. En longeant la route, le tracé traverse notamment les aires d'activités principales des utilisateurs (chasse à l'oie, trappage, pêche et cueillette de baies) et une piste de motoneige. Il passe par ailleurs au-dessus d'une frayère à esturgeon, zone sensible, qui a une grande importance pour la famille et les utilisateurs qui pêchent sur la rivière Eastmain. Pour toutes ces raisons, les utilisateurs du terrain RE02 demandent à ce que le chemin de fer évite complètement de passer sur leur terrain et passe plutôt à l'est de celui-ci.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE RE03*

Ce terrain, qui est traversé par la route d'Eastmain et la route Billy-Diamond, est fréquenté par les membres de la famille élargie du maître de trappage et par plusieurs membres de la communauté. Des allochtones y chassent aussi. Le maître de trappage et sa famille chassent l'orignal, pêchent et trappent le castor principalement.

Le maître de trappage indique que les phases de construction ou d'opération de l'infrastructure pourraient impacter leur terrain et les activités qu'ils y tiennent, soit en raison du bruit et des vibrations, des activités de chasse et de pêche des travailleurs, et des risques d'incendie. Il rappelle que le terrain a presque entièrement brûlé en 2013, restreignant fortement les activités des utilisateurs pendant quelques années. Il indique qu'il y a de nombreux ours sur le terrain qui se nourrissent des multiples baies qui y poussent maintenant, à la suite du feu de forêt.

Le maître de trappage aimerait éviter de traverser les rails pour se rendre sur son terrain à partir de la route Billy-Diamond; il indique donc que la voie ferrée devrait passer à l'est de cette route. De fait, il préférerait qu'une deuxième route soit construite en parallèle à la route Billy-Diamond, pour les camions uniquement, plutôt qu'une voie de chemin de fer.

Un autre utilisateur indique par ailleurs que ses activités de chasse à l'orignal sont déjà perturbées par la circulation des camions sur la route Billy-Diamond et il craint que l'infrastructure projetée ne nuise davantage à ses activités dans la petite section du terrain qu'il utilise.

À l'heure actuelle, le tracé est prévu à l'ouest de la route Billy-Diamond (voir la note technique 12). Il longe les aires d'activités qui se tiennent de part et d'autre de la route (trappage de castor).

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE VC30*

Ce terrain est traversé par une petite section du tracé, soit environ 2,5 km. Ce secteur est utilisé depuis quelques années par un utilisateur du terrain VC23 de Wemindji qui y détient un campement constitué de deux cabines. Le maître de trappage prévoit également y construire un camp en 2023 pour y exercer des activités de chasse, pêche et trappage. Pour l'instant, il fréquente davantage le secteur ouest. Presque l'entièreté du terrain de trappage avait été incendiée par le feu de 2013.

Il est difficile pour les utilisateurs rencontrés d'avoir une idée claire des impacts sans avoir davantage d'information sur l'infrastructure proposée. Ils s'inquiètent cependant des risques d'accident aux passages à niveau sur la route Billy-Diamond et lorsque les rails traversent leurs sentiers. Ils se questionnent à savoir si l'infrastructure proposée pourrait avoir un impact sur le prix des fourrures, qui est déjà très bas.

Le tracé proposé passe à un kilomètre du campement existant et traverse l'aire prévue pour les activités futures du maître de trappage qui prévoit se construire un camp sur un site situé à environ 600 m du tracé proposé.

### TERRAIN DE TRAPPAGE VC33

Le maître de trappage et plusieurs membres de sa famille élargie fréquentent ce terrain, bien qu'ils subissent encore les conséquences du feu de forêt de 2013 qui a ravagé le terrain sur une grande surface. La faune reste en général moins abondante. Ils chassent, trappent, pêchent et récoltent des baies. En fonction de la période de l'année, ils fréquentent différents secteurs du terrain. Cependant, en raison des changements climatiques, les trajets sont plus dangereux à certains endroits et ils se déplacent donc moins sur le terrain.

Les utilisateurs considèrent que tout leur terrain est à protéger. Ils s'inquiètent des impacts liés à la construction et l'exploitation du chemin de fer, mais ils estiment que les impacts sur la faune, le territoire et les activités pourraient être moins importants à l'est du terrain qu'à l'ouest, parce qu'il y a moins de relief (montagnes et collines) et qu'il y aurait donc moins de dynamitage requis. Ils craignent que les explosions liées aux travaux n'entraînent beaucoup d'impacts sur la faune et les ruisseaux et que les allochtones n'ajoutent une pression additionnelle sur la faune s'ils sont plus nombreux à venir pour la chasse et la pêche, ou s'ils y installent des camps. Ils s'inquiètent également pour la santé des gens qui consomment de la nourriture traditionnelle, si la faune est affectée.

Le tracé proposé traverse plusieurs ruisseaux où se trouvent des huttes de castors que les utilisateurs trappent. Il traverse également les rivières Opinaca et Eastmain, à protéger, sur lesquels les utilisateurs pêchent, et chasse notamment l'original et l'ours.

Les utilisateurs rencontrés mentionnent que les membres de la communauté devraient être embauchés pour la construction de l'infrastructure proposée.

### WEMINDJI

#### TERRAIN DE TRAPPAGE VC12

Le terrain, tout en longueur de la baie jusqu'à la route Billy-Diamond, est principalement fréquenté par plusieurs membres de la famille élargie du maître de trappage et par les membres d'une autre famille qui y exercent différentes activités de chasse, de pêche, de trappage et de récolte de baies et de bois. La chasse à l'original s'effectue plutôt dans le secteur de la baie. Le maître de trappage s'inquiète du changement d'alimentation des orignaux qu'il a observé. Ces derniers semblent modifier leur source d'alimentation en raison de la disponibilité des ressources sur le territoire qui varie en fonction des changements climatiques (apparition de nouvelles plantes) et de l'augmentation de la population d'orignaux, notamment. Il indique que cela peut affecter la santé des consommateurs de la viande d'original, en relatant son propre cas où il a été diagnostiqué avec un fort taux de potassium après avoir consommé de la viande d'original. Il observe qu'il y a moins d'animaux (grands mammifères et poissons) sur le terrain qu'avant le feu de forêt. Pour cette raison, les activités de récolte se concentrent désormais davantage dans le secteur de la baie James.

Le tracé proposé traverse le terrain le long de la route Billy-Diamond dans un axe nord-sud sur 4 km. Le maître de trappage s'inquiète d'avoir de la difficulté à traverser la voie ferrée ou de pouvoir utiliser le territoire aux abords de celle-ci. Il se demande si un signal avertira du passage du train. Il s'inquiète également de la pollution de l'air et de la qualité de la faune et de l'eau en raison de la poussière générée par le train, du carburant, et des risques de déversements. Le risque de contamination pourrait s'étendre jusqu'à la baie par les cours d'eau qui coulent vers l'ouest, indique-t-il.

L'aspect positif du train, selon le maître de trappage, est la possibilité de transport des passagers, bien qu'il puisse y avoir une augmentation du trafic d'alcool et de drogue sur le territoire. La parole doit-être donnée aux jeunes puisque ce sont eux qui seront les plus touchés, indique-t-il. Il déplore toutefois que les divergences d'opinions concernant le chemin de fer proposé divisent les familles.

Sur la section du terrain de trappage incluse dans la zone d'étude, le tracé proposé est situé à l'est de la route et ne touche à aucune aire d'activité répertoriée, puisque celles-ci se trouvent à l'ouest de la route.

### TERRAIN DE TRAPPAGE VC13

Le terrain de trappage, qui s'étend de la baie à la route Billy-Diamond est utilisé par plusieurs membres de la famille élargie du maître de trappage. Ce dernier notamment, y chasse l'avifaune (oie, lagopède, perdrix et canard), trappe le castor (pour l'alimentation traditionnelle) et pêche. Le gros gibier (orignal, caribou et ours) est plus rarement chassé. Il note lui aussi, à l'instar du maître de trappage du terrain VC12, un changement des habitudes alimentaires des orignaux; ils se nourrissent normalement des jeunes pousses de peuplier ou de sapin baumier, mais la rareté de cette source de nourriture pour la population d'orignaux qui est en croissance sur le territoire à l'année fait en sorte qu'ils en sont réduits à manger l'écorce ou d'autres végétaux. Il note également une diminution de la végétation consommée par les castors et prévoit donc une diminution de la population de castor sur son terrain dans le futur. Des baies sont également récoltées sur le terrain, ainsi que des champignons. Ces derniers sont ramassés par des Asiatiques qui l'ont rencontré à cet effet, mais il ne sait pas si c'est dans un but commercial. Le maître de trappage observe par ailleurs que depuis que la partie est du terrain, où se situe la zone d'étude, est en majeure partie incluse dans une zone protégée, il n'y a plus de prospection minière.

Soulignons que le tracé ne traverse pas d'aires d'activités, mais passe à proximité de deux grandes aires de cueillette et d'une aire de pêche.

La préoccupation principale du maître de trappage concernant le chemin de fer proposé est liée aux types de chargements des trains et aux risques d'accident. Il s'inquiète de la pollution qui pourrait être engendrée en fonction des différents chargements possibles (chimiques, minéraux ou équipements). Il indique de plus que le carburant utilisé par les trains peut également impacter la faune et les cours d'eau. Le maître de trappage mentionne par ailleurs que le sol, constitué d'argile, est très instable et peut, sous l'effet des changements climatiques, engendrer des risques lors de la construction d'infrastructures.

Il indique cependant que la voie ferrée, tout comme la route projetée au nord de La Grande, pourrait présenter un aspect positif si elle permettait d'accéder de manière moins coûteuse au territoire ou aux villes du sud de la province. Il estime d'autre part que ce serait plus pratique pour les utilisateurs d'avoir une route le long de la baie, et que la route Billy-Diamond soit utilisée pour la voie ferrée. Il rappelle à ce propos qu'en raison des changements climatiques, les déplacements en motoneige sont souvent compromis sur le territoire, notamment le long de la baie et que tous n'ont pas les moyens de se déplacer par les airs (avion ou hélicoptère).

Enfin, il estime que des mesures doivent-être mise en place pour éviter l'augmentation du trafic de drogue et d'alcool dans les communautés.

### TERRAIN DE TRAPPAGE VC14

Seule l'extrémité est du terrain de trappage est incluse dans la zone d'étude, mais l'entièreté du terrain fait aussi partie d'une zone protégée. À noter que le lac du Vieux Comptoir, un site archéologique notoire est situé à l'extrémité est du terrain, sur la frontière avec le terrain VC18. Ce lac a, tout comme le trajet de navigation sur la rivière du Vieux Comptoir qui relie le lac à la communauté, une importance particulière dans l'histoire de Wemindji.

Plusieurs familles fréquentent le terrain VC14 pour différentes activités. Le tracé du chemin de fer ne touche cependant pas au terrain de trappage VC14. Soulignons toutefois que le secteur d'activité principal du maître de trappage se trouve sur le terrain VC18, où ses aires d'activités sont davantage touchées par le tracé proposé. Le maître de trappage mentionne la chasse à l'orignal comme principale activité réalisée le long de la route Billy-Diamond, mais il est d'avis que si la construction du chemin de fer proposé est bien menée et les impacts potentiels suivis de près, cela ne devrait pas affecter outre mesure la population d'orignaux.

Le maître de trappage craint les contaminations en lien à la pollution (poussière, déversements) lors de la construction et de l'exploitation du chemin de fer proposé, mais également les contaminations engendrées par les bateaux qui sont amenés de l'extérieur sans avoir été nettoyés. Il rappelle que les aires marécageuses doivent-être protégées, et qu'une attention particulière devra être portée au choix du matériel qui sera utilisé pour construire les ponts et les ponceaux pour traverser des rivières importantes telles que la rivière du Vieux-Comptoir. Il craint



d'autre part que le bruit et les vibrations ne fassent fuir les animaux, que des camps devront être déplacés, et que des autochtones s'installent sur le territoire. Si les infrastructures facilitent l'accès au territoire pour tous, cela pourrait affecter la faune (orignaux, poissons et ours). Un point de contrôle devrait être prévu pour réguler l'accès au territoire estime le maître de trappage. Cependant, si la voie ferrée est construite, il aimerait qu'un service de passagers facilite l'accès des utilisateurs à leur terrain. Il mentionne d'ailleurs qu'une route devrait être construite le long de la côte, pour mieux desservir les communautés.

Pour le maître de trappage, il est important que ce projet soit bénéfique pour les Cris, par la création d'emplois ou d'opportunités de développement touristiques, que leur voix soit considérée, et qu'il y ait un suivi serré des impacts potentiels.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE VC16

Plusieurs membres de la famille élargie du maître de trappage fréquentent ce terrain. Ils y effectuent des activités de chasse, de pêche, de cueillette et de trappage (notamment pour la vente de la fourrure). Dans la zone d'étude, le maître de trappage utilise notamment la section aux abords de la route Billy-Diamond. De fait, le tracé croise différentes aires d'activités (chasse, trappage, cueillette), dont une aire valorisée, et passe à proximité d'aires de pêche.

Il mentionne que le sol n'est pas assez stable pour un chemin de fer puisqu'il est constitué de marécages. Il est surtout particulièrement inquiet de la construction d'un chemin de fer en parallèle à la route Billy-Diamond en raison d'une importante frayère qui se trouve à proximité de la route. Cette frayère du lac Yasinski et les poissons avaient déjà été impactés par la construction de la route, principalement en raison des ponceaux selon lui. Il estime d'autre part que la faune sera effrayée par les trains. Aussi, il anticipe que les travaux de construction impliqueront des perturbations sur le territoire, affectant leurs activités et leur mode de vie. Pour cette raison, même si le projet leur facilitait l'accès au territoire, le maître de trappage ne serait pas en accord avec celui-ci.

Enfin, le maître de trappage rappelle que l'important est de préserver le territoire, de minimiser les impacts et de n'entreprendre que les travaux nécessaires.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE VC17

Deux maîtres de trappage se partagent la responsabilité du terrain VC17. Le maître de trappage rencontré occupe la partie est du terrain qui est traversée par la route Billy-Diamond, tandis que le second maître de trappage occupe la zone côtière.

Le maître de trappage a dressé une liste de plus d'une centaine de noms des utilisateurs du terrain. Sa famille et lui concentrent leurs activités autour des trois camps principaux situés respectivement aux kilomètres 496, 504 et 510 de la route Billy-Diamond, du côté est. Ils chassent le caribou, l'orignal et l'oiseau dans cette partie du terrain. Plusieurs zones de trappage du castor et des zones de pêches ont été identifiées à l'intérieur de la zone d'étude, tant à l'est qu'à l'ouest de la route Billy-Diamond. Les abords de la route sont également une zone de cueillette de bleuets et de champignons. De plus, trois sources d'eau potable, également identifiées comme zones sensibles, sont situées du côté est de la route Billy-Diamond, aux kilomètres 496, 511 et 515. À noter qu'un ancien site de campement est situé sur les rives d'un lac à l'ouest de la route Billy-Diamond, au kilomètre 503, et qu'un camp autochtone est situé au kilomètre 507 de la route Billy-Diamond, côté est.

Les camps principaux sont des lieux importants, notamment parce qu'ils sont des lieux de rassemblement pour la célébration de différentes cérémonies telles que la cérémonie des Premiers Pas, les anniversaires, la première chasse, ou lorsqu'un ours est chassé. Ce sont aussi des sites de rassemblement lors de la chasse à l'oiseau printanière.

Le maître de trappage souligne l'importance de s'assurer de protéger les sources d'eau potable ainsi que les plans d'eau advenant la construction du chemin de fer. Les poissons sont notamment plus vulnérables que d'autres animaux du fait qu'ils peuvent difficilement se déplacer pour chercher de nouvelles aires d'alimentation si leur environnement est dérangé. Toutefois, il est d'avis qu'un chemin de fer est moins dommageable qu'une route qui engendre davantage de pollution, de circulation et d'accidents. Un des impacts positifs d'un chemin de fer serait d'ailleurs de réduire la circulation lourde sur la route Billy-Diamond.

Selon le maître de trappage, les principaux impacts liés à la construction d'un chemin de fer seraient vécus pendant la construction elle-même plutôt que pendant l'exploitation, à moins qu'il n'y ait des déversements.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE VC18*

De nombreuses familles affiliées à celle du maître de trappage fréquentent ce terrain. Ils y chassent l'original, l'ours et la sauvagine, trappent le castor et pêchent. D'autres utilisateurs, cris et non-cris, exercent également des activités sur le terrain (sur des secteurs qui ne sont pas répertoriés). Le maître de trappage déplore que la surchasse de l'original que cela entraîne soit hors de contrôle, ce qui l'empêche de s'assurer que l'écosystème soit bien respecté.

Le tracé proposé passe à près de 500 m d'une zone de camps, ainsi que de deux sources d'eau. Le tracé traverse également des pistes de motoneige et une route de navigation. Les abords de la route sont fréquentés pour certaines activités, dont la chasse à l'oiseau et à l'ours. À ce propos, le maître de trappage mentionne qu'il y a de nombreuses tanières sur le territoire.

Les utilisateurs ne sont pas favorables au chemin de fer proposé à première vue, mais estiment qu'ils auraient besoin de davantage d'information, notamment sur les impacts potentiels, pour se faire une idée. Ils disent également avoir déjà été assez impactés par les lignes de transport électrique, la route Billy-Diamond, les feux de forêt, les activités minières, et l'envolement des réservoirs sur les terrains voisins qui ont des répercussions sur VC18. Ces événements affectent la qualité de l'eau et de la faune, et perturbent les activités. Les utilisateurs sont notamment préoccupés par la quantité de claims miniers dans la partie nord-est de leur terrain. Ces claims bordent notamment un lac hautement valorisé, le lac Kaychikutinaw, situé dans la zone d'étude, et dont les eaux claires sont réputées pour avoir des propriétés curatives. De plus, ils indiquent qu'ils observent beaucoup d'animaux morts le long de la route. Bien que la voie ferrée puisse représenter un avantage si elle devait faire en sorte de réduire le nombre de poids lourds sur la route, les utilisateurs craignent que les impacts ne s'amplifient avec les infrastructures proposées. De plus, ils s'inquiètent que la jeune génération ne puisse plus discerner les changements dans la qualité des ressources, et se nourrisse d'aliments contaminés. Parmi les impacts anticipés, les utilisateurs sont préoccupés du fait que des autochtones ayant des camps le long de la route puissent profiter du train pour faire la contrebande de « viande de bois » ou d'alcool.

Concernant le tracé, ils sont d'avis que celui-ci devrait demeurer aussi près que possible de la route afin d'éviter d'affecter trop de territoire.

Certains des utilisateurs rencontrés considèrent que le processus de mobilisation avant la réalisation d'un projet s'est amélioré depuis le projet hydroélectrique de la Baie-James, où ils n'avaient été mis au courant que grâce à Billy Diamond. Aujourd'hui, ils sont plus informés de ce qui se passe sur leur territoire, aussi du fait que plusieurs d'entre eux parlent anglais et français, ce qui était moins le cas dans les années 1970. Mais ils considèrent que le protocole d'entente qui a mené à LGA ne leur avait pas été présenté en amont de sa signature. Ils ajoutent qu'il est important d'inclure tout le monde dans le processus puisque tous sont concernés (dont les jeunes, les aînés, les autres utilisateurs).

### *TERRAIN DE TRAPPAGE VC19*

Le terrain est entièrement situé dans la zone d'étude. Le maître de trappage et d'autres utilisateurs fréquentent notamment les abords de la route Billy-Diamond le long de laquelle les camps des utilisateurs sont situés. D'autres secteurs sont également utilisés à l'écart de la route. En plusieurs endroits sur le terrain de trappage, les utilisateurs chassent (orignal, oie, lagopède), trappent (castor, porc-épic, martre, lièvre) et pêchent (esturgeon, doré, corégone, truite).

Le maître de trappage estime que les effets positifs du projet seraient la réduction de la circulation des véhicules lourds sur la route Billy-Diamond, la réduction du prix des biens et matériaux, et la facilitation du transport des matériaux dans les communautés. Il craint cependant l'augmentation du trafic de drogue et d'alcool, ainsi que les risques de déversements de polluants pour la qualité des cours d'eau, de la faune et la flore. Il indique à ce propos que des mesures devront être prises pour les éviter.

Le tracé proposé passe à proximité d'une aire de camps, d'une aire de pêche et de chasse à l'orignal, et à environ 250 m d'un lac utilisé comme source d'eau potable. De plus, il traverse quelques aires de chasse à l'oie et des secteurs d'ours noirs.

### *TERRAIN DE TRAPPAGE VC23*

Plusieurs familles utilisent ce terrain de trappage pour des activités tout au long de l'année. Le terrain VC23 a été par le passé affecté par les aménagements hydroélectriques d'Hydro-Québec et par la construction des routes, qui ont entraîné la venue de chasseurs (autochtones et allochtones) sans autorisation, et la perturbation de la faune.

Le maître de trappage ne voit pas l'intérêt d'un chemin de fer sur son terrain. Il ne souhaite pas de rails sur son terrain de trappage, qui de plus bénéficierait principalement aux compagnies d'exploitation de richesses naturelles. Il estime plus pertinent qu'un train passe sur la côte et relie Chisasibi à Whapmagoostui, puisque les communautés en tireraient également des intérêts.

Le maître de trappage indique d'autre part qu'il y a de nombreux obstacles naturels (rivières, lacs, marécages) à la construction d'un chemin de fer, et que le sol ne serait pas assez stable pour le supporter. Il voit d'autre part plusieurs impacts négatifs à la construction et l'exploitation des rails, dont les impacts sur les cours d'eau et la faune (incluant les poissons). Les plans d'eau représentent notamment des habitats pour la sauvagine et sont à protéger. Il estime également que les animaux peuvent être facilement percutés par les trains, et que la sécurité des utilisateurs sera moindre. De fait, les activités traditionnelles seront plus difficiles à maintenir, selon lui.

Le tracé proposé traverse sur environ 5 km l'extrême ouest du terrain, et aucune activité n'a été répertoriée à proximité. Soulignons toutefois que le tracé passe à près de 1,3 km du campement principal de la famille du maître de trappage, qui est fréquenté depuis les années 1980.

## CHISASIBI

### *TERRAIN DE TRAPPAGE VC02/CH34*

La plupart des activités sur ce terrain s'effectuent en bordure de la baie James, à l'écart du projet. Seule une très petite portion de ce terrain de trappage est touchée par la zone d'étude, mais elle contient une aire à protéger (source du bassin versant), qui se trouve à près de 20 km à l'ouest du tracé suggéré. Les utilisateurs ont en effet des craintes concernant la contamination du bassin versant en cas de déversement ou déraillement. Ils craignent également que la grande faune se fasse frapper par les trains, et que le chemin de fer modifie la route migratoire des caribous.

## NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE

Les utilisateurs rencontrés ne veulent pas de ce projet qui ne bénéficiera, selon eux, qu'aux compagnies minières. Cependant, ils mentionnent qu'une route partant de la communauté pour se rendre à leurs camps, le long de la baie, leur serait utile pour poursuivre leurs activités dans un contexte de changements climatiques puisque les déplacements en motoneige sur la baie deviennent dangereux au printemps.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE VC03/CH35

Plusieurs membres de la communauté fréquentent ce terrain de trappage qui est traversé par la route de Chisasibi.

Les utilisateurs rencontrés s'inquiètent du fait que les caribous utiliseront peut-être le nouveau corridor ferroviaire. Ils se préoccupent également de la pollution sonore additionnelle engendrée par le train. Soulignons que le tracé proposé passe à près de 20 km d'un secteur valorisé, et à une douzaine de kilomètres du camp le plus proche.

Ils estiment que la voie ferrée proposée est un projet de trop puisqu'ils ont déjà subi plusieurs effets sur leur territoire en lien aux aménagements hydroélectriques sur La Grande Rivière, en plus des lignes de transport d'électricité et des routes.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE VC04/CH36

Le maître de trappage et sa famille élargie fréquentent le terrain de trappage, notamment pour la chasse à l'original et à l'oie, le trappage du castor, la pêche, la cueillette de petits fruits pour des fins alimentaires, et la récolte de champignons pour des fins commerciales (revente au Japon). Quatre camps ont été identifiés à proximité de la route Billy-Diamond, dont trois du côté ouest de la route, aux kilomètres 582, 599 et au Petit lac Michikusiw, et un quatrième à l'est de la route, au kilomètre 584, qui comporte sept cabines.

Le maître de trappage note que la population de castor a diminué dans les plans d'eau à proximité de la route parce qu'il y a trop d'activités le long de celle-ci. Elle a également diminué aux abords du réservoir Robert-Bourassa en raison des variations du niveau de l'eau. Rappelons que toute la moitié est de ce territoire a été ennoyée par la création du réservoir, et le maître de trappage indique que les changements climatiques modifient et restreignent les activités de chasse sur le terrain de trappage. D'autre part, il y a de nombreux camps et activités allochtones sur le terrain de trappage ainsi que de l'exploration minière. Plus d'une dizaine de camps allochtones sont recensés autour du lac Duncan principalement dédiés à des activités de pêche, et un autre a été indiqué au kilomètre 586 du corridor routier, sur un petit lac à l'ouest de la route Billy-Diamond.

Le maître de trappage est préoccupé de la qualité de l'eau, notamment pour les sources d'eau potable. Deux d'entre elles, hautement valorisées et utilisées par plusieurs membres de la communauté, sont situées respectivement aux kilomètres 580, côté est, et 592,5, côté ouest de la route Billy-Diamond. Il s'inquiète également pour les poissons en raison du traitement au créosote des traverses de chemin de fer en bois. Il indique qu'une attention particulière doit être portée à la protection des plans d'eau et des poissons. À noter que deux zones de pêche ont été identifiées à proximité du corridor routier, soit du côté est au kilomètre 586 et du côté ouest au kilomètre 591. De même, le tracé doit éviter les sites de cueillette commerciale qui représentent une source de revenus à long terme pour les membres de la famille. Le maître de trappage estime que les compagnies profitent des ressources du territoire sans que les utilisateurs en retirent de réels bénéfices.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE VC05/CH37

Le tracé proposé passe à proximité de plusieurs sites de campement (une quinzaine), de part et d'autre de la route Billy-Diamond.

Les camps le long de la route sont utilisés parce qu'ils sont facilement accessibles et les secteurs environnants sont fréquentés pour des activités de chasse et de trappage, mais la circulation représente une nuisance pour les utilisateurs de ces camps. Lorsque possible, les utilisateurs préfèrent donc se rendre aux camps le long de la baie pour être plus tranquilles. Les utilisateurs rencontrés sont préoccupés par le bruit additionnel lié au train et suggèrent de réduire la fréquence de passage des trains, comme mesure d'atténuation, lors de la chasse à l'oie printanière.

Les utilisateurs sont pour les infrastructures proposées s'ils permettent d'approvisionner les générations futures à moindres coûts (essence, matériel, nourriture).

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE VC06/CH38*

Il y a plusieurs secteurs d'activités sur le terrain de trappage. Des accès sont utilisés à partir de la route Billy-Diamond pour rejoindre différentes aires d'activités situées à l'est du terrain, et une piste de motoneige traverse toute la longueur du terrain. Des aires d'activités ont également été répertoriées au centre et le long de la baie, soit à l'ouest du terrain.

Comme la mobilité du maître de trappage est réduite et qu'il ne peut plus se déplacer autant qu'avant sur tout le terrain, les camps plus faciles d'accès sont importants, notamment l'un d'eux qui est joignable par la route Billy-Diamond. Ce campement qui comprend plusieurs cabines utilisées par différents membres de la famille et situé au bout d'un chemin partant du km 550 de la route Billy-Diamond doit être protégé, tout comme le secteur environnant. Le tracé projeté se situerait à 2 km de ce secteur qui est aussi la localisation d'un ancien campement où se trouve un site de sépulture.

---

### *6.1.3 COMMENTAIRES ÉMIS PAR DES MEMBRES DES COMMUNAUTÉS CRIES DANS LE CADRE D'AUTRES ACTIVITÉS DE MOBILISATION DE LA GRANDE ALLIANCE*

Les commentaires émis par les autres membres de la communauté qui ont été consultés dans le cadre des infrastructures proposées de LGA sont considérés à la Note technique 5 – Impacts sur les communautés.

---

### *6.1.4 UTILISATION DU TERRITOIRE PAR LES JAMÉSIENS*

Les participants aux activités de mobilisation à Matagami ont plusieurs préoccupations quant à l'utilisation du territoire en lien avec le corridor ferroviaire partant du km 257 de la route Billy-Diamond jusqu'à La Grande. Le Directeur général de la municipalité de Matagami se réjouit de LGA, car elle va permettre, selon lui, d'avoir une stratégie de développement régional qui mobilise les décideurs et les acteurs du territoire et développe leurs capacités. Il trouve, par ailleurs, la démarche « progressiste, moderne et complète », notamment en matière de mobilisation des parties prenantes cries et jamésiennes. Le chemin de fer le long de la route Billy-Diamond jusqu'au km 257 ou jusqu'à La Grande n'amènera pas de nouveaux projets de développement économique d'après le Directeur général de la municipalité de Matagami et il craint que les importants investissements prévus ne fassent pas de différence à court, moyen ou long terme.

Les participants aux activités de mobilisation à Radisson n'ont pas soulevé de préoccupations quant à l'utilisation du territoire en lien avec le corridor ferroviaire partant du km 257 de la route Billy-Diamond jusqu'à leur localité. Leurs préoccupations concernent avant tout le prolongement du corridor routier vers Whapmagoostui/Kuujuarapik (voir section 6.2.6)

Les participants aux activités de mobilisation à Chibougamau n'ont pas de préoccupations quant à l'utilisation du territoire en lien avec le corridor ferroviaire partant du km 257 de la route Billy-Diamond jusqu'à La Grande.

### 6.2 ZE2 – PROLONGEMENT DE LA ROUTE ET DU CHEMIN DE FER – LA GRANDE – WHAPMAGOOSTUI/KUJJUARAPIK

#### 6.2.1 TERRAINS DE TRAPPAGE CRIS CONCERNÉS

La zone d'étude 2 (ZE2) du corridor routier (phase 2) et ferroviaire (phase 3) longeant la route Billy-Diamond s'étale de La Grande jusqu'à Whapmagoostui/Kuujuarapik. Elle touche aux terrains de trappage de deux communautés crïs, soit :

- Chisasibi : FG01/CH01, FG02/CH02, FG03/CH03, FG05/CH05, FG06/CH06, FG07/CH07, FG08/CH08, FG09/CH09, FG10/CH10, FG11/CH11 et FG12/CH12;
- Whapmagoostui : GW01, GW02, GW03, GW04, GW05, GW06 et GW20.

#### 6.2.2 DONNÉES ET ENJEUX PAR TERRAIN DE TRAPPAGE

Les rencontres avec les utilisateurs ont permis de documenter l'utilisation du territoire dans l'objectif d'éviter au mieux les zones d'activités et les zones d'intérêt définies par les Crïs.

Le concept de zones très sensibles (ZTS) désigne des zones identifiées par les utilisateurs du territoire pour qui les impacts de la construction de nouvelles infrastructures soulèvent des enjeux majeurs (voir section 3). Le développement de ces zones est très sensible. Un camp, un plan d'eau important, une aire de collecte importante, un site patrimonial ou tout autre site considéré important pour les utilisateurs peut être considéré comme une ZTS. Il est important de noter que, dans le contexte de cette étude, l'utilisation du concept de ZTS se limite aux zones vierges de tout développement antérieur, dans ce cas-ci, entre la rive nord de La Grande Rivière et Whapmagoostui. Lorsque des zones sont considérées très sensibles à proximité d'infrastructures déjà existantes, d'autres termes sont utilisés tels qu'*aire valorisée* ou *aire sensible* par exemple.

Il faut noter que la compréhension de l'étude parmi les utilisateurs du territoire était minimale, de sorte qu'il a fallu beaucoup de temps pour informer les participants des objectifs et des résultats souhaités avant de recueillir des informations.

Soulignons aussi que certaines de ces données ont été disponibles tardivement, et qu'un tracé, qui se base sur les meilleures pratiques en termes de conception ferroviaire et routières dans le respect de facteurs environnementaux, techniques et économiques, a tout de même été proposé (voir les notes techniques 12, 13 et 17). Il sera revu lors de phases ultérieures, le cas échéant, à la lumière des données récoltées et des recommandations émises dans la note technique 17. La section suivante présente les résultats de ces rencontres, regroupés par communauté, en lien avec le corridor d'étude et le tracé proposé.

#### FAITS SAILLANTS

- Plusieurs personnes n'avaient pas connaissance des études de LGA avant d'être conviées à la rencontre.
- Lors des premières entrevues, aucun tracé n'était proposé aux utilisateurs rencontrés, puisqu'il était prévu de le définir selon leur apport lors des entrevues.
- De nombreuses craintes et inquiétudes ont été émises par les utilisateurs en lien à la pollution, la grande faune et l'ouverture du territoire.



- Certains utilisateurs ne voient pas l'intérêt du chemin de fer proposé pour eux-mêmes, et ne souhaitent pas voir la réalisation de ces infrastructures proposées (route et rails) à proximité de leur terrain ou de leurs lieux d'activités.
- La route proposée est accueillie plus favorablement et considérée plus utile pour les utilisateurs du territoire que le chemin de fer. Le chemin de fer est une infrastructure de transport moins familière pour les Cris que la route.
- Les utilisateurs du territoire sont plus enclins à être en faveur d'un chemin de fer si un service de passagers est proposé.
- Comme l'a affirmé le maître de trappage du terrain FG12/CH12, qu'elle que soit la décision prise à propos de ces infrastructures proposées, l'important est que ce soit une décision éclairée prise en toute connaissance de cause par et pour les Cris.
- La route alternative à partir de LG-1 n'était pas présentée avant les entretiens de validation en août 2022. Les utilisateurs du territoire des terrains de trappage à proximité de LG 1 étaient réticents à l'idée qu'une route traverse leurs terres et ouvre davantage la zone.
- D'autres éléments sensibles mentionnés incluent:
  - La présence de camps dans la zone d'étude et les impacts potentiels des infrastructures de transport : un total de 47 camps crïs a été répertoriés, dont 28 camps principaux, 10 anciens camps, 7 camps secondaires, 1 camp projeté (à 4 km du tracé de la route) ainsi qu'un camp culturel cri. De plus, 3 groupements de camps ont été identifiés ainsi qu'une aire le long du tracé de la route à l'étude pour un futur camp. Une de ces aires de campement est située le long de la baie d'Hudson et compte des camps crïs et non-cris, dont des camps inuits. La plupart des camps devraient être considérés comme des ZTS (voir la section 6.2.4).
  - La présence de zones de pêche, de pistes de motoneige et de voies de navigation, de sites de chasse à l'oie, d'habitats propices à la chasse et au piégeage (caribou, ours, castor), de zones de migration du caribou et d'habitats du porc-épic. Certains d'entre eux pourraient être considérés comme des ZTS (voir la section 6.2.4).

## CHISASIBI

### TERRAIN DE TRAPPAGE FG01/CH01

Plusieurs membres de Chisasibi utilisent ce terrain de trappage situé en rive nord de la Grande Rivière. Une petite section de ce terrain de trappage est touchée par la zone d'étude, mais elle contient une ZTS (zone très sensible), située dans une aire protégée, qui est une aire d'activités historique pour la famille du maître de trappage dans laquelle on retrouve notamment un camp principal, plusieurs frayères, une source d'eau potable, une aire de caribou et un site de sépulture. Cette aire se trouve à près de 30 km à l'ouest du tracé suggéré<sup>23</sup>.

Les utilisateurs craignent que des déversements n'affectent les plans d'eau et la faune sur leur terrain qui se trouve en aval du projet. Ils estiment aussi qu'une voie de chemin de fer peut perturber les caribous qui l'utiliseraient pour leurs déplacements et risqueraient de se faire frapper.

Les utilisateurs rencontrés ne souhaitent pas la réalisation de ces infrastructures proposées et sont fortement préoccupés par l'ouverture du territoire pour les activités minières qui engendrent des effets néfastes pour les utilisateurs. Le maître de trappage indique que le territoire doit être respecté et préservé pour les générations futures et le mode de vie des Cris.

---

<sup>23</sup> Au moment des entrevues initiales, l'option de la route qui part de La Grande-1 pour rejoindre le nord de La Grande Rivière n'était pas à l'étude, et se trouve en partie hors de la ZE2. Cette option traverse le terrain FG01/CH01. Les utilisateurs ont toutefois été consultés à ce sujet lors de la ronde validation (voir la NT17).

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE FG02/CH02*

La section est de ce terrain de trappage qui se trouve dans la zone d'étude, mais à l'écart du tracé suggéré, est principalement fréquentée en hiver, pour la chasse, la pêche et le trappage. Des ZTS, qui sont des petits cours d'eau à protéger pour l'habitat des castors et la chasse à l'original, y ont été indiquées par les utilisateurs. Ce sont des tributaires de la Grande Rivière, en rive nord.

Le maître de trappage ne souhaite pas la réalisation des infrastructures proposées (route et rails) sur son terrain de trappage, parce que cela engendrerait la venue d'autres utilisateurs et augmenterait notamment la pression sur la ressource faunique. Au moment de la consultation, l'option de la route qui part de La Grande-1 pour rejoindre le nord de la Grande Rivière, qui traverse le terrain FG02/CH02 et qui se trouve en partie hors de la ZE2, n'était pas à l'étude lors de la ronde initiale d'entrevues. Toutefois, ils ont exprimé leur rejet de cette option lors des entrevues de validation, disant qu'ils n'avaient pas besoin de cette route pour accéder à leur terrain puisqu'ils avaient déjà une piste de motoneige, et que ça ne ferait que faciliter l'accès aux autres utilisateurs.

---

### *TERRAINS DE TRAPPAGE FG03/CH03*

Plusieurs utilisateurs fréquentent le terrain FG03/CH03, dans son extrémité ouest, à l'écart des infrastructures proposées. Seule une petite portion de ce terrain de trappage touche la zone d'étude à l'ouest du lac Roggan. Une aire de pêche valorisée à protéger et une ZTS qui représente une source d'eau potable sont situées à près de 35 km à l'ouest du tracé suggéré.

Les utilisateurs sont inquiets de la pollution (surtout pour la contamination des plans d'eau et des castors), qui pourrait être engendrée par les activités minières qui seraient favorisées par les infrastructures proposées du projet de LGA.

Ils mentionnent également, d'après leur expérience, que la route peut amener différents impacts comme la diminution de la faune et de la flore qui est récoltée (ex. oies, canards et thé du Labrador) et le vol d'équipement dans les camps. De plus, ils craignent que davantage de camps allochtones soient construits le long de la route projetée.

Les utilisateurs indiquent qu'il pourrait y avoir un intérêt pour le chemin de fer proposé si celui-ci était également prévu pour les passagers. Contrairement à plusieurs autres utilisateurs rencontrés, ils sont moins préoccupés par le chemin de fer proposé que la route proposée. Ils appuieraient toutefois la route proposée si la communauté se prononçait en faveur, mais ne souhaite pas avoir de route sur leur terrain.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE FG05/CH05*

Une très petite section du terrain de trappage touche à la zone d'étude.

Les utilisateurs rencontrés (le maître de trappage n'a pu être rencontré) craignent que la route et le chemin de fer ne perturbent le trajet migratoire des caribous qui seront portés à emprunter ces voies qui facilitent leurs déplacements sur le territoire.

Ils craignent également que les espèces migratrices de poissons ne soient affectées et que le lac Roggan ne subisse des contaminations et une hausse de l'achalandage (chasseurs et pêcheurs). Ce lac est très valorisé et représente une ZTS pour plusieurs activités ; il est situé en aval des infrastructures proposées, à l'intérieur d'une aire protégée, sur le terrain FG09/CH09.

Les utilisateurs rencontrés aimeraient avoir une route d'accès comme mesure d'atténuation. Ils souhaitent être tenus dûment informés du projet de LGA et de ceux qui en découleront. Ils suggèrent que les maîtres de trappage soient rencontrés de manière conjointe et non séparément, ce qui a été fait en août 2022 à Chisasibi. Lors de cette réunion, le maître de trappage a catégoriquement rejeté les infrastructures proposées en évoquant les risques de contamination des plans d'eau se déversant vers la baie James, et qui traversent notamment son terrain de trappage.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE FG06/CH06*

Trois familles fréquentent ce terrain de trappage tout au long de l'année, mais moins souvent en été. Ils pratiquent différentes activités de chasse, trappe et pêche dans le secteur de la baie James, mais également dans la zone d'étude où une zone a été définie comme très sensible (ZTS), notamment parce qu'elle contient des aires de fraie pour différentes espèces de poissons. La ZTS est située à 5 km, au plus près, de l'une des options du tracé proposé et est constituée de plans d'eau en aval de ce dernier. À noter que tout le terrain de trappage est situé dans une aire protégée.

Les utilisateurs craignent que les infrastructures proposées (route et rails) ne contaminent la rivière Roggan et les lacs sur leur terrain de trappage, d'autant plus si une mine devait être construite à la suite de ces infrastructures proposées.

Ils ne souhaitent pas voir ces infrastructures proposées à proximité de leur terrain de trappage.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE FG07/CH07*

De nombreux utilisateurs (plus d'une centaine, selon les utilisateurs rencontrés), fréquentent le terrain de trappage, principalement du côté de la baie. Le tracé proposé traverse l'extrémité est du terrain qui est rejoint à motoneige par les utilisateurs.

Sur ce terrain, le tracé proposé traverse une aire de trappage et une route de migration des caribous. Une autre aire de trappe se situe à 1,5 km du tracé. Ce dernier passe également à proximité (de 1 à 2 km, en fonction de l'option du tracé) d'une aire valorisée depuis longtemps pour la pêche (ZTS).

Les utilisateurs rencontrés sont inquiets que les terres touchées par la route et les rails soient publiques et accessibles à tout le monde pour la construction de camps.

Ils craignent que le train ne puisse s'arrêter si une harde de caribous emprunte la voie ferrée comme route migratoire. De plus, des préoccupations ont été soulevées concernant les contaminations possibles en lien au type de chargement des trains, du lithium par exemple, et aux activités minières qui pourraient se développer. Des déversements pourraient contaminer les plans d'eau et les poissons.

Lors de l'entrevue de validation, les utilisateurs du terrain FG07/CH07 ont énoncé clairement leur refus de voir une route traverser leur terrain de trappage. Ils affirment que tout leur terrain avait à l'origine été déclaré aire protégée, mais que les limites de l'aire protégée avaient été modifiées pour laisser passer la route sur leur terrain, sans qu'ils n'en soient informés ou consultés. Deux bancs d'emprunt potentiels ont été identifiés sur leur terrain, à l'intérieur également de ce qu'ils considèrent être l'aire protégée d'origine, et ils s'opposent à leur exploitation. Les utilisateurs se demandent de quelles façons (propriété, gestion, opportunités économiques) les Cris pourront bénéficier de ces infrastructures proposées.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE FG08/CH08*

Le maître de trappage de ce terrain estime que le tracé devrait passer à l'ouest du lac Julian, puisque ce secteur est une ZTS à protéger, il ne veut voir aucun développement à proximité en raison des contaminations potentielles du territoire et du lac Julian. À noter que toute la partie du terrain FG08/CH08 incluse dans la zone d'étude se trouve dans une aire protégée, incluant le lac Julian. Il indique que, bien qu'ils ne soient plus nombreux à le faire, certains membres de la famille utilisent toujours le territoire et veulent continuer de le faire. Ils chassent dans ce secteur depuis toujours et ne pourraient supporter qu'il soit pollué.

Le tracé suggéré passe à l'est du lac Julian. Soulignons qu'une variante de tracé étudiée qui passe sur le terrain FG08/CH08 traverse une aire protégée et ne sera donc pas retenue.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE FG09/CH09

Le terrain de trappage se situe dans la zone d'étude, au nord de la Grande Rivière. En raison de leur âge ou de leur santé, le maître de trappage et son frère exercent leurs activités dans le sud du terrain puisque l'accès y est plus facile. De plus, en raison des changements climatiques, ils ne peuvent plus se rendre comme auparavant, à motoneige, vers le nord du terrain pour la chasse à l'oie. Des ZTS ont tout de même été répertoriées dans la moitié nord du terrain de trappage, dont celle du lac Roggan.

Le tracé suggéré :

- passe à proximité d'un camp culturel cri pour les jeunes (pris en charge par le Cree Health Board) ;
- passe à proximité de plusieurs sites de chasse à l'oie.

Le maître de trappage est en faveur d'une route qui permettrait aux jeunes et aux aînés d'accéder plus facilement à certains secteurs au nord du terrain, comme à la ZTS du lac Roggan. Cependant, d'autres utilisateurs de l'extérieur pourraient également s'y rendre.

Le maître de trappage propose des mesures d'atténuation advenant la construction d'une route sur son terrain de trappage, soit d'améliorer l'accès vers son camp principal et aménager une rampe pour faciliter la mise à l'eau des bateaux à proximité de ce camp.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE FG10/CH10

Neuf utilisateurs principaux et leurs familles fréquentent le terrain de trappage qui est presque entièrement situé dans la zone d'étude. Ils y pratiquent essentiellement la chasse à l'oie, à l'orignal et au caribou, ainsi que la pêche. Ils accèdent au terrain par hélicoptère ou par motoneige. En raison des changements climatiques, certains des anciens sites de chasse à l'oie ne sont plus joignables à motoneige, et ils se rendent parfois sur un autre terrain pour cette activité.

Le maître de trappage craint que la route n'impacte les aires de caribous sur le terrain. Il demande que ces aires soient évitées. Il s'inquiète également que la construction de la route n'affecte les poissons et les sites de pêche, et qu'elle amène de nombreuses personnes sur le territoire. Il suggère que la route soit construite sur FG09/CH09, soit à l'ouest de leur principale zone d'activités qui se trouve autour du lac Pamigamachi.

Le tracé touche plusieurs secteurs d'activité dont une ZTS pour la pêche, une aire de caribous, une aire de pêche, et passe à proximité d'aires de chasse à l'oie (à 750 m, 2 km et 4 km).

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE FG11/CH11

Plusieurs membres de la famille élargie du maître de trappage fréquentent le terrain. Ils y pratiquent le trappage (castor, loup), la chasse et la pêche. Les utilisateurs estiment qu'une route faciliterait l'accès à l'ouest du terrain, d'autant plus que les changements climatiques perturbent les déplacements à motoneige et écourtent les périodes d'activités.

Le maître de trappage ne s'inquiète pas de l'augmentation de la fréquentation que la route pourrait engendrer sur le terrain, puisque ce dernier a toujours été partagé avec d'autres utilisateurs. Cependant, le tracé de la route doit éviter les secteurs sensibles et devrait idéalement passer à l'extrémité ouest du terrain (ce qui correspond au tracé proposé). De plus, les utilisateurs s'inquiètent que la construction des infrastructures soit dommageable pour le territoire en raison des déversements chimiques ou des toilettes des travailleurs. Ils veulent garder les lacs intacts et souhaitent être tenus informés de l'emplacement des camps de travailleurs.

Une des variantes du tracé proposé passe à moins d'un kilomètre d'une ZTS (secteur de pêche), mais les utilisateurs du territoire n'avaient pas de préférence entre les alternatives proposées (voir la note technique 17).

### TERRAIN DE TRAPPAGE FG12/CH12

La principale zone d'activité des utilisateurs de ce terrain (qui est une ZTS) se situe en plein centre du corridor à l'étude. On retrouve leur camp principal sur la rive nord du lac que longe la variante à l'étude la plus à l'est pour la route. Ce lac, appelé Kapîstewkubaw en cri (là où il y a de la mousse sur l'eau) a d'ailleurs été identifié comme une zone hautement valorisée. On y pratique notamment la chasse à l'ours, à l'original, au lagopède, à l'oie, ainsi que la pêche et la cueillette de bleuets. Deux sites de sépultures ont été identifiés sur les rives de ce lac.

Deux aires de fraie pour la truite de lac ont aussi été identifiées et les deux variantes est du tracé passent directement sur ces frayères.

Le maître de trappage a relaté des histoires associées à différents lacs de ce secteur, dont certaines à l'origine de la toponymie crie de ces lacs. Plusieurs lacs situés dans le corridor à l'étude sont fréquentés pour la pêche, et pour le trappage du castor et autres animaux à fourrure.

Les utilisateurs de ce terrain n'ont pu être rencontrés lors de la première ronde d'entrevues, mais l'ont été lors des entrevues de validation. Trois options de tracé, qui passent sur le terrain FG12/CH12 sont étudiées à ce jour. L'une d'entre elles, qui traverse une aire protégée, ne devrait toutefois pas être retenue. À la lumière des données recueillies sur l'utilisation du territoire, il appert que la variante centrale serait à préconiser. Toutefois, les utilisateurs recommandent, advenant la réalisation du projet, de mettre en place des mesures afin que les gens qui circulent sur la route ne puissent pas pêcher dans ce lac. Un autre lac plus au nord et réputé pour la clarté de ses eaux et l'abondance de ses poissons a également été identifié comme site à protéger.

Pour le maître de trappage, peu importe la décision qui sera prise concernant ces infrastructures proposées, l'important est qu'elle soit prise en toute connaissance de cause par les Cris et pour les Cris.

## WHAPMAGOOSTUI

### TERRAIN DE TRAPPAGE GW01

C'est sur le terrain GW01 qu'est située la communauté de Whapmagoostui/Kuujuarapik. Le maître de trappage fréquente son terrain toute l'année, sauf en été en raison de la chaleur. Il y chasse, trappe, pêche et récolte le bois, notamment. Le terrain de trappage est également fréquenté par d'autres utilisateurs, dont des Inuit qui occupent plusieurs camps le long de la côte. Le maître de trappage mentionne qu'un esprit de partage caractérise les gens qui utilisent le territoire de la communauté. L'intérieur des terres, tout comme le secteur de la baie, est fréquenté.

Le tracé proposé de la route et du chemin de fer touche à une grande aire d'activité qui inclue toutes les activités qui se tiennent le long du rivage, en face de Whapmagoostui et vers le nord. À partir du nord du tracé, plusieurs campements, détenus par des Cris et des Inuit, sont dispersés le long du rivage de ce terrain de trappage. Ils y chassent notamment l'oie au printemps et à l'automne. Les membres de la communauté pêchent également la truite dans une série de petits lacs qui longent la côte vers le nord-est à partir du village. Le maître de trappage fréquente un camp situé sur la côte, à l'embouchure d'une rivière où il pêche la truite de lac.

Toute la section comprise dans la zone d'étude et s'étalant au nord-est du village est fréquentée pour la chasse par les membres de la communauté particulièrement en automne avant le gel, alors qu'il est impossible de traverser la Grande rivière de la Baleine en motoneige. Les gens y chassent le petit gibier comme le lagopède, la perdrix et le lièvre en se déplaçant en motoquad.

Une piste de motoneige longe toute la côte et est empruntée par les utilisateurs du territoire Cris et Inuit.

La chasse aux mammifères marins et à l'ours polaire fait plutôt partie de la culture inuite, mais l'ours noir, appelé « grand-père » est une partie importante de la culture crie, souligne le maître de trappage.

Cinq sites de sépulture, dont un dans la zone d'étude ont été identifiés sur le terrain, la plupart le long de routes de navigation.

## NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE

Le maître de trappage indique d'autre part qu'en raison des changements climatiques, les sites de campements doivent être éloignés des rivages parce que le couvert de glace n'est plus assez épais. En outre, le sol est instable et il y a toujours plus de glissements de terrain et d'affaissements. Il rappelle que ces phénomènes sont à prendre en considération dans la construction des infrastructures, pour la sécurité de tous.

Pour toutes les phases du projet, la période de construction est vue comme particulièrement perturbatrice pour les utilisateurs du territoire qui en subiront les désagréments.

Le maître de trappage s'inquiète de voir des allochtones installer des camps sans permission sur le territoire si la route se construit. Il craint également une augmentation du trafic de drogue et d'alcool, et des collisions avec la faune. Il estime toutefois que la réalisation de la route serait une bonne chose si les impacts sont minimisés, puisqu'elle faciliterait la pratique d'activités traditionnelles comme la cueillette de baies, la pêche et la chasse en dehors de la saison hivernale, durant les périodes où il est impossible d'utiliser la motoneige. Le maître de trappage souligne également que l'accès au territoire par la voie des airs n'est pas optimal en raison de la gestion des priorités d'Air Inuit et des aléas dus aux conditions météorologiques.

Pour ce qui est de la voie ferrée proposée, la perte de quiétude, tant pour la faune que la pratique des activités traditionnelles, est le principal impact anticipé.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE GW02*

Le maître de trappage et sa famille sont les principaux utilisateurs de ce terrain. Ils pratiquent principalement la chasse (avifaune, caribou et perdrix), la pêche (brochet, truite, meunier et corégone) et le trappage (castor et martre).

Le tracé proposé ne touche pas au terrain de trappage et les activités répertoriées dans la zone d'étude se situent à plus de 15 km de celui-ci.

Le maître de trappage estime que la route pourrait avoir un effet positif si l'accès au sud est facilité et le prix des denrées et des équipements est réduit. Le train pourrait aussi représenter un impact positif si un service pour passagers était envisagé.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE GW03*

Le maître de trappage, ses deux frères et leurs familles sont les principaux utilisateurs de ce terrain. Ils y pratiquent notamment la pêche, la chasse au caribou et à l'oie, ainsi que le trappage (martre, castor). Ils se déplacent en motoquad, en avion ou à motoneige. Une piste de motoneige suivant la côte a été marquée sur la baie, ainsi qu'une piste de motoquad utilisée quand il est impossible de se déplacer en motoneige. Une autre piste de motoneige traverse le terrain du nord au sud, à l'intérieur des terres, et se rend jusqu'aux terrains de trappage de Chisasibi. Les utilisateurs fréquentent autant la baie d'Hudson que l'intérieur des terres. Plusieurs personnes ont des camps dans la région côtière du terrain de trappage où la pêche au cisco et à la truite de mer est pratiquée pendant la période de dégel. Le maître de trappage chasse l'oie à l'automne le long de la côte alors qu'il se rend à l'intérieur des terres pour la chasse à l'oie printanière.

Concernant les infrastructures projetées, le maître de trappage note qu'en raison des changements climatiques, de plus en plus de glissements de terrain ont lieu. Il estime que le village devrait être déplacé quelques kilomètres au sud afin de le protéger des changements climatiques puisqu'il est situé sur un sol sablonneux. Le pergélisol est changeant et cela doit être pris en considération. Il rappelle qu'il faudra tenir compte, lors de la construction des différentes infrastructures proposées, de la rudesse de l'environnement, de la nécessité de faire du dynamitage et de construire plusieurs ponts. La meilleure saison pour la construction serait après le gel.

Le tracé traverse une route de motoquad, une piste de motoneige et une route de navigation avec portage. Là où le tracé de la route croise la route de navigation, un pont devrait être construit à cet endroit puisque le cours d'eau est assez large; il serait donc possible de passer dessous en bateau.



## NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE

Les aires d'activités les plus près du tracé proposé sont des aires de pêche hivernale identifiées dans trois lacs situés à l'est du tracé proposé. Sinon, la principale zone d'activité du maître de trappage a été répertoriées à 7 km à l'est de celui-ci. Le maître de trappage compte toutefois, si la route est construite, établir un camp à proximité de celle-ci afin de pouvoir accéder à sa principale aire d'activité toute l'année à partir de là, en motoneige ou en motoquad. Le maître de trappage est en faveur de la construction de la route qui engendrerait une diminution du coût de la vie (aliments, matériaux et autres biens) et faciliterait les déplacements, notamment pour se rendre sur le terrain de trappage, ainsi que pour les déplacements des membres de toutes les communautés, à l'année. Il aimerait que la route soit également accessible en hiver. Cependant, la présence de la route pourrait impacter la faune, par collision avec les véhicules, mais également par la chasse abusive et irrespectueuse des animaux. Des déchets pourraient également se retrouver le long de la route. Le maître de trappage craint cependant que cela n'aggrave le trafic de drogue et d'alcool et estime qu'un point de contrôle devrait être mis en place afin de surveiller ce qui entre dans la communauté. Il faudra également veiller à ce qu'il n'y ait pas de chauffeurs en état d'ivresse.

Quant au chemin de fer, il permettrait d'avoir accès à du matériel à meilleur prix et pourrait servir au transport de cargaison et de passagers. Le maître de trappage craint cependant que le trafic de drogue et d'alcool ne soit amplifié dans la communauté. Il indique que la voie ferrée ne devra pas être construite à proximité des rivières en raison des risques de glissements de terrain.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE GW04

Le maître de trappage et son frère fréquentent le territoire pour le trappage (castor, loutre, martre, vison), la chasse (caribou, ours noir, oie, perdrix, lagopède), et la pêche. Ils exercent leurs activités sur la côte et dans les terres. Des camps utilisés pour la chasse à l'oie printanière et automnale par des membres de la famille et par des Inuit ont d'ailleurs été identifiés le long de la côte, les oies venant s'y nourrir. Ils ne pratiquent toutefois pas la chasse aux mammifères marins comme le faisaient leurs ancêtres.

Une piste de motoneige longe la côte sur toute la longueur du terrain de trappage.

Les changements climatiques entraînent des modifications sur le territoire tels des glissements de terrain et des feux de forêt plus fréquents, un printemps hâtif, un été plus long et un hiver tardif (les conditions hivernales apparaissent en janvier plutôt qu'en décembre). Ainsi, chaque année, les cycles des saisons sont différents. Le maître de trappage s'inquiète aussi que la baie cesse éventuellement de geler en hiver.

Il s'inquiète par ailleurs que la construction des infrastructures n'impacte les plans d'eau et les bassins versants. Il note que certains petits lacs sont maintenant presque à sec. Une ZTS doit être protégée; elle est située à une dizaine de kilomètres à l'ouest du tracé proposé. Aucune autre aire d'activité n'est située plus près du tracé projeté. Notons que le tracé proposé pour la route et la voie ferrée se situe à l'extérieur du terrain de trappage.

La réalisation d'une route pourrait faciliter les déplacements et réduire les coûts de l'alimentation, du matériel et des autres biens. Cependant, cela pourrait réduire les aires de chasse. De plus, le bruit pourrait faire fuir les oiseaux et les autres animaux. Quant au chemin de fer, le maître de trappage indique qu'un train avec service de passagers est une bonne alternative pour le déplacement sur le territoire. Il envisage toutefois des impacts négatifs pour la faune en raison des bruits et vibrations.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE GW05

Le maître de trappage pratique la chasse (oie, perdrix, canard), et la pêche sur le terrain de trappage. Depuis une soixantaine d'années, sa famille et lui occupent principalement la partie est du terrain de trappage et ne vont qu'à l'occasion dans la partie ouest. Un neveu du maître de trappage prévoit toutefois se construire un camp sur les rives du principal plan d'eau dans la partie ouest du terrain.

Plusieurs camps occupés par des membres des communautés tant cri que qu'inuite se trouvent le long de la baie. Ces utilisateurs, dont certains ont des terrains de trappage à l'intérieur des terres, y vont pour la chasse à l'oie printanière et pour la pêche en été. Le maître de trappage possède également un camp sur la côte, d'où il chasse l'oie au

printemps et en automne. Quatre familles, cries et inuites ayant des camps sur la côte se rendent quant à elles sur Long Island pour la chasse à l'oie en empruntant une piste de motoneige longeant la baie sur la glace. Une piste de motoquad longe également la côte quand les déplacements en motoneige sont impossibles. Plusieurs sites de sépulture se trouvent sur ce terrain, situé à la croisée de plusieurs trajets.

La construction d'un nouveau camp est prévue sur les rives d'un lac qui frôle le tracé proposé de la route. Ce camp serait situé à environ 3,5 km de la route projetée. Le maître de trappage n'y voit pas d'inconvénient puisque que cela représenterait pour lui un accès moins dispendieux que l'avion et propose d'aménager une route d'accès à son futur camp à partir de la route comme mesure d'atténuation. Il pourrait même décider de construire son nouveau camp encore plus près de la route projetée.

Le maître de trappage note que certains animaux ont modifié leur comportement en lien au changement climatique (voir la section 9) et la végétation croît en de nouveaux endroits. Il est particulièrement inquiet de la fonte du pergélisol qui peut entraîner l'instabilité du sol, et impliquer des dangers pour la construction d'infrastructures. Des glissements de terrain sont d'ailleurs de plus en plus fréquents.

Le maître de trappage craint que l'ouverture du territoire n'amène l'implantation d'une nouvelle communauté d'allochtone dans le secteur. Il est aussi préoccupé par le désenclavement de la communauté par la route, qui pourrait faire venir des personnes indésirables sur le territoire (crainte du trafic de drogue et d'alcool), ou davantage de touristes qui pêchent et chassent de manière illégale. Le fait que la route passe à proximité d'un camp peut également entraîner plus de vols, ce qui est déjà une problématique selon le maître de trappage.

Quant au chemin de fer, il pourrait amener une réduction des coûts de l'alimentation, du matériel et d'autres biens, et être un bon moyen de voyager. Il craint cependant que de gens n'embarquent dans le train de manière illégale.

Le tracé proposé passe à proximité d'une aire d'activité valorisée et à environ 3,5 km d'un lieu prévu pour la construction d'un nouveau camp à l'été 2022 et à près de 4,5 km d'un site de pêche.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE GW06*

Le maître de trappage et ses frères sont les principaux utilisateurs de ce terrain, bien que plusieurs personnes viennent également y chasser le caribou. Les utilisateurs chassent le caribou, la perdrix, l'oie et l'ours, trappent le castor et pêchent la truite, le brochet et le corégone. Des Inuit fréquentent également ce terrain de trappage. Le maître de trappage se rend à son camp en avion suivi d'un trajet de 3 h de motoquad, ou en 2 h à motoneige. S'il se construit un nouveau camp, ce sera plus près de la piste d'atterrissage afin de faciliter ses déplacements. Mais il aurait aimé que le tracé de la route projetée passe plus près de son secteur d'activité. Il évalue toutefois qu'une piste de motoneige pourrait être construite à partir de la route pour accéder à son secteur d'activité comme mesure d'atténuation, ce qui lui permettrait de faire le trajet en une heure.

Depuis environ 5 ans, des orignaux sont observés sur le terrain de trappage, mais les utilisateurs ne les chassent pas puisque, selon le maître de trappage, cette chasse ne fait pas partie de leur culture.

Le maître de trappage ne croit pas que les infrastructures proposées amènent des impacts négatifs en lien aux autochtones, mais il suggère toutefois qu'un point de contrôle soit mis en place pour réduire le risque de trafic de drogue et d'alcool.

La route faciliterait l'accès vers le sud et les commerces, cependant, elle entraînerait de la circulation et du bruit, surtout lors de la construction. Le maître de trappage est prêt à ce que son camp soit déplacé au besoin.

Il ne voit pas non plus d'inconvénient au chemin de fer et apprécierait qu'un service pour les passagers soit mis en place.

Le tracé proposé ne touche pas au terrain de trappage et la plus proche aire d'activité répertoriée se trouve à 12 km à l'est.

### TERRAIN DE TRAPPAGE GW20

Le maître de trappage et d'autres membres de la communauté se rendent sur ce terrain en hiver principalement. Des activités sont également effectuées sur les terrains de trappage voisins. Rappelons que le terrain GW20 est l'un des plus petits d'Eeyou Istchee (69 km<sup>2</sup>). Si la route est construite, le maître de trappage prévoit de se construire un camp le long de celle-ci.

Bien que d'un point de vue personnel, le maître de trappage voit des impacts positifs à la construction des infrastructures, il est fortement préoccupé pour l'avenir et les générations futures. Il mentionne que cette ouverture et ce désenclavement entraîneront des changements sur le territoire et la dynamique de la région.

Concernant l'ouverture du territoire, le maître de trappage s'inquiète de la possibilité que des allochtones viennent s'installer illégalement sur le territoire et que la plus grande accessibilité du Nord n'entraîne l'expansion de conflits.

Le maître de trappage estime que la construction d'une route pourrait avoir un impact majeur sur la faune qui est sensible au bruit, tel le castor, contrairement au caribou qui n'est pas perturbé par le bruit. Le changement de comportement des animaux en raison du bruit pourrait affecter les activités traditionnelles comme la chasse.

Il estime aussi que l'infrastructure ferroviaire pourrait avoir un impact majeur sur la faune, incluant les poissons, qui pourraient être affectés par le bruit et les vibrations. Des ours en hibernation pourraient être dérangés dans leur sommeil et par conséquent, affaiblis. Il estime toutefois que le chemin de fer proposé aurait un impact négatif moins important qu'une route sur la faune.

L'aspect positif au chemin de fer proposé serait la présence d'un service pour passagers qui faciliterait le déplacement entre les terrains de trappage et la communauté.

À noter que le tracé proposé traverse ce petit terrain dans un axe nord-sud. Il traverse deux aires de porc-épic et passe à proximité (2-3 km) d'aires de chasse à l'ours.

### TERRAIN DE TRAPPAGE GW22<sup>24</sup>

Le maître de trappage, son frère, ainsi que plusieurs membres de la communauté utilisent le terrain qui longe la baie d'Hudson, à quelques kilomètres au nord de Whapmagoostui. Les utilisateurs y pêchent, y trappent le castor et y chassent (oie, caribou, perdrix, ours noir). Ils pratiquent leurs activités à l'intérieur des terres et sur la baie, surtout dans la moitié sud du terrain. Le campement principal, situé à l'intérieur des terres, est également fréquenté par des jeunes pour la pratique d'activités traditionnelles et spirituelles.

Plusieurs camps cris et inuits sont présents sur la côte et sont fréquentés pour la pêche et la chasse à l'oie. On chasse aussi l'oie sur une île en face du terrain de trappage dans la baie. Plusieurs affluents se jetant dans la baie ont également été identifiés comme aires de trappage du castor.

Deux pistes de motoneige, une sur la glace de la baie et l'autre sur la terre ont été marquées, la première utilisée après la prise des glaces pour se rendre notamment dans le parc national Tursujuq plus au nord, et l'autre utilisée avant le gel. Plusieurs sentiers de motoquad connectent également la baie aux aires d'activités à l'intérieur des terres.

La route pourrait être utile à la communauté et ses impacts sont moins importants que ceux d'autres projets de développements. De plus, le maître de trappage estime qu'il pourrait être très commode que le train permette le transport de passagers et de cargaison. Il estime que les animaux s'adapteront au bruit et aux vibrations.

<sup>24</sup> Selon le maître de trappage, les numéros de terrains ont été inversés sur les cartes et dans la base de données de l'ATC. Son terrain de trappage, en bordure de la baie, est le GW22 et non le GW21.

### 6.2.3 COMMENTAIRES ÉMIS PAR DES MEMBRES DES COMMUNAUTÉS CRIES DANS LE CADRE D'AUTRES ACTIVITÉS DE MOBILISATION DE LA GRANDE ALLIANCE

Les commentaires émis par les autres membres de la communauté qui ont été consultés dans le cadre des infrastructures proposées de LGA sont considérés à la Note technique 5 – Impacts sur les communautés.

### 6.2.4 ZONES TRÈS SENSIBLES

Les zones qualifiées de très sensibles (ZTS) par les utilisateurs des terrains de trappage sont présentées ici, par terrain de trappage, avec une note, le cas échéant, de leur position relativement au tracé proposé :

#### CHISASIBI

FG01/CH01 : Une petite section de ce terrain de trappage est touchée par la zone d'étude, mais elle contient une ZTS, située dans une aire protégée, qui est une aire d'activités historique pour la famille du maître de trappage dans laquelle on retrouve notamment un camp principal, plusieurs frayères, une source d'eau potable, une aire de caribou et un site de sépulture. Cette aire se trouve à près de 30 km à l'ouest du tracé suggéré<sup>25</sup>.

FG02/CH02 : Des ZTS, qui sont des petits cours d'eau à protéger pour l'habitat des castors et la chasse à l'orignal, y ont été indiquées par les utilisateurs. Ce sont des tributaires de La Grande Rivière, en rive nord.

Le maître de trappage ne souhaite pas la réalisation de ces infrastructures proposées (route et rails) sur son terrain de trappage, parce que cela engendrerait la venue d'autres utilisateurs et augmenterait notamment la pression sur les ressources fauniques<sup>26</sup>.

FG03/CH03 : Seule une petite portion de ce terrain de trappage touche la zone d'étude à l'ouest du lac Roggan. Une aire de pêche valorisée à protéger et une ZTS qui représente une source d'eau potable sont situées à près de 35 km à l'ouest du tracé suggéré.

Les utilisateurs sont inquiets de la pollution (surtout pour la contamination des plans d'eau et des castors) engendrée par les activités minières qui seraient favorisées par les infrastructures proposées de LGA.

FG05/CH05 : Les utilisateurs de ce terrain craignent que les espèces migratrices de poissons ne soient affectées et que le lac Roggan ne subisse des contaminations et une hausse de l'achalandage (chasseurs et pêcheurs). Ce lac est très valorisé et représente une ZTS pour plusieurs activités; il est situé en aval des projets, à l'intérieur d'une aire protégée, sur le terrain CH09.

FG06/CH06 : Une ZTS a été identifiée dans la zone d'étude, notamment parce qu'elle contient des aires de fraie pour différentes espèces de poisson. La ZTS est située à 5 km, au plus près, de l'une des options du tracé proposé et est constituée de plans d'eau en aval de ce dernier. À noter que tout le terrain de trappage est situé dans une aire protégée.

Les utilisateurs craignent que les infrastructures proposées (route et rails) ne contaminent la rivière Roggan et les lacs sur leur terrain de trappage, d'autant plus si une mine devait être construite à la suite de ces infrastructures proposées.

<sup>25</sup> Au moment de l'entrevue initiale, l'option de la route qui part de La Grande-1 pour rejoindre le nord de La Grande rivière n'était pas à l'étude, et se trouve en partie hors de la ZE2. Cette option traverse le terrain FG01/CH01. Les utilisateurs ont toutefois été consultés à ce sujet lors de la ronde validation (voir NT17).

<sup>26</sup> Au moment de l'entrevue initiale, l'option de la route qui part de La Grande-1 pour rejoindre le nord de La Grande rivière n'était pas à l'étude, et se trouve en partie hors de la ZE2. Cette option traverse le terrain FG02/CH02. Les utilisateurs ont toutefois été consultés à ce sujet lors de la ronde validation (voir NT17).

FG07/CH07 : Le tracé proposé passe à proximité (de 1 à 2 km, en fonction de l'option du tracé) d'une aire valorisée depuis longtemps pour la pêche (ZTS). Les utilisateurs s'opposent à toute construction d'infrastructure sur leur terrain qui devait, à l'origine, être déclaré aire protégée dans son entièreté.

FG08/CH08 : Le maître de trappage de ce terrain estime que le tracé devrait passer à l'ouest du lac Julian, puisque ce secteur est une ZTS à protéger, il ne veut voir aucun développement à proximité en raison des contaminations potentielles du territoire et du lac Julian. À noter que toute la partie du terrain FG08/CH08 incluse dans la zone d'étude se trouve dans une aire protégée, incluant le lac Julian, et que l'option de tracé empiétant sur l'aire protégée ne sera donc pas retenue.

FG09/CH09 : Des ZTS ont été répertoriées dans la moitié nord du terrain de trappage, dont celle du lac Roggan.

Le maître de trappage est toutefois en faveur d'une route qui permettrait aux jeunes et aux aînés d'accéder plus facilement à certains secteurs au nord du terrain, comme à la ZTS du lac Roggan.

FG10/CH10 : Le tracé touche plusieurs secteurs d'activité dont une ZTS pour la pêche, une aire de caribou, une aire de pêche, et passe à proximité d'aires de chasse à l'oie (à 750 m, 2 km et 4 km). C'est pourquoi les utilisateurs suggèrent que la route soit construite sur FG09/CH09, soit à l'ouest de leur principale zone d'activités qui se trouve autour du lac Pamigamachi.

FG11/CH11 : Une variante du tracé proposé passe à proximité d'une ZTS (secteur de pêche). Le maître de trappage estimait qu'afin d'éviter cette ZTS, le tracé de la route devait idéalement passer à l'extrémité ouest du terrain, ce qui correspond au tracé proposé.

FG12/CH12 : La principale zone d'activité des utilisateurs de ce terrain (ZTS) se situe en plein centre du corridor à l'étude. On retrouve leur camp principal sur la rive nord du lac que longe la variante la plus à l'est à l'étude pour la route. Ce lac, appelé Kapîstewkubaw en cri (là où il y a de la mousse sur l'eau), est réputé contenir beaucoup de poissons et a d'ailleurs été identifié comme une zone hautement valorisée. On y pratique notamment la chasse à l'ours, à l'original, au lagopède, à l'oie, ainsi que la pêche et la cueillette de bleuets. Deux sites de sépultures ont été identifiés sur les rives de ce lac. Pour toutes ces raisons, la variante centrale serait à privilégier.

Deux aires de fraie pour la truite de lac ont aussi été identifiées dans des rapides autour de ce même lac et les deux variantes est du tracé passent directement sur ces frayères.

### WHAPMAGOOSTUI

À Whapmagoostui, un seul maître de trappage a identifié une ZTS à protéger absolument. Il s'agit d'une ZTS sur le terrain GW04 ; elle est située à une dizaine de kilomètres à l'ouest du tracé proposé. Notons que le tracé pour la route et la voie ferrée se situe à l'extérieur du terrain de trappage.

---

## 6.2.5 BILAN DE L'ENJEU DE L'ACCÈS ACCRU AU TERRITOIRE ET À LA COMMUNAUTÉ

---

### ASPECTS POSITIFS

Selon les utilisateurs rencontrés, les principaux aspects positifs liés à la route proposée concernent un accès facilité au territoire.

Selon certains d'entre eux, la route projetée pourrait effectivement faciliter l'accès à certains camps ou zones d'activités, et les jeunes pourraient plus aisément poursuivre les activités traditionnelles, notamment celles qui se pratiquent en dehors de la saison hivernale et qui nécessitent l'usage de la motoneige. Un utilisateur souligne que le déplacement aérien n'est pas toujours optimal pour accéder au territoire, et peut également être très onéreux.

## NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE

D'autres notent que les changements climatiques rendent plus aléatoires les déplacements à motoneige sur le territoire et estiment à cet effet qu'une route pourrait rendre plus sécuritaires et pérennes les activités de chasse hivernales et printanières, qui sont parfois écourtées en raison des conditions du couvert de glace.

Concernant plus spécifiquement la communauté de Whapmagoostui, le principal aspect positif de l'aménagement de la route est la diminution des coûts du matériel, des aliments et autres biens. La route permettrait également un accès plus facile aux commerces du sud.

Pour plusieurs utilisateurs rencontrés, l'aspect positif de la voie ferrée serait qu'elle permette le déplacement de passagers en plus de la cargaison.

---

### PRÉOCCUPATIONS ÉMISES

Les utilisateurs rencontrés ont soulevé davantage de préoccupations que de points positifs en lien à la route et au chemin de fer proposés. Certains craignent que l'ouverture du territoire et le désenclavement de Whapmagoostui n'entraînent des changements importants sur le territoire, sur la dynamique de la région et le mode de vie des Cris. L'un d'eux spécifie que le territoire doit être respecté et préservé pour les générations futures et le mode de vie des Cris.

La grande majorité des utilisateurs rencontrés craint que la pollution par des déversements ou d'autres contaminations n'impacte les plans d'eau et la faune qui ne subissent actuellement aucune pollution. Certains sont particulièrement inquiets pour les castors ou pour les espèces de poisson.

Des utilisateurs indiquent également être fortement préoccupés par les activités minières qui pourraient survenir avec l'ouverture du territoire, parce qu'elles engendrent des effets néfastes pour l'environnement et les utilisateurs. D'autres craignent que le chargement des trains ne disperse de la pollution ou des contaminants liés aux activités minières notamment.

La perte de quiétude tant pour la faune que la pratique des activités traditionnelles est le principal impact anticipé pour quelques utilisateurs. Le bruit ou les vibrations pourraient avoir un impact important sur la faune tels les castors, les oiseaux, les poissons et les ours qui pourraient alors fuir ou changer de comportement, affectant ainsi les activités traditionnelles comme la chasse. Un maître de trappage estime cependant que les animaux s'adapteront au bruit et à la vibration liée au chemin de fer. Certains craignent aussi que les nouveaux accès terrestre ou ferroviaire ne perturbent des habitats de caribous, ou que ces derniers n'empruntent les nouvelles voies pour la migration et se fassent frapper par un train ou des véhicules.

D'autre part, selon plusieurs personnes rencontrées, la venue d'utilisateurs « autres » augmenterait la pression sur la ressource faunique et floristique dans certaines zones sensibles et le long des nouvelles voies. Elle pourrait également entraîner une augmentation des vols dans les campements. Aussi, certains craignent que davantage de camps d'allochtones ne soient construits le long de la route projetée, ou encore qu'une nouvelle communauté ne s'implante à proximité de Whapmagoostui. Des déchets jetés le long de la voie et une chasse abusive ou irrespectueuse de l'animal sont également des comportements redoutés.

Pour la communauté de Whapmagoostui plus spécifiquement, des inquiétudes ont été soulevées en lien avec une augmentation possible du trafic de drogue et d'alcool. Enfin, la crainte que l'accessibilité au Nord en cas de conflit ou de guerre rende la communauté plus vulnérable a été formulée.

---

### ATTENTES

Les attentes principales concernant la route et le chemin de fer sont la réduction du coût de la vie à Whapmagoostui (matériel, équipement, denrées alimentaires et autres biens). Aussi, pour plusieurs utilisateurs, le chemin de fer devrait proposer un service de passagers.



Quelques utilisateurs rencontrés ont suggéré des mesures d'atténuation qui pourraient appuyer l'amélioration de l'accès sur le territoire, soit par l'aménagement ou l'amélioration de routes secondaires vers les camps ou d'une rampe de mise à l'eau.

Un utilisateur aimerait que la route soit accessible en hiver également, et certains estiment qu'un point de contrôle devrait être mis en place afin de réduire le risque de trafic de drogue et d'alcool dans la communauté et de vérifier que les chauffeurs ne soient pas en état d'ivresse.

---

### 6.2.6 UTILISATION DU TERRITOIRE PAR LES JAMÉSIENS

La présentation des infrastructures proposées de LGA à la population de Radisson a rassemblé 17 personnes (citoyens, conseillers et employés de la municipalité). Les commentaires, préoccupations et suggestions qui en découlent sont d'ordre socio-économique. Voir à cet effet la note technique 5.

L'ensemble des participants à la présentation des études (P1-2-3) de LGA aux représentants de Radisson ont souligné l'importance du passage près de Radisson de la route et, dans une moindre mesure, celui du train, sachant que le tracé ferroviaire devra suivre le tracé routier.

Cependant, comme mentionné à la section 6.1.4, une intervenante du secteur du tourisme estime qu'il serait avantageux que le train soit multi-usage, tout comme la fonction du port. Tourisme Baie-James, qui tente d'offrir des forfaits-voyage, pourrait tirer avantage d'un transport de passagers avec le train, et combler un vide laissé par l'offre réduite de transport en autobus, et le peu de véhicules disponibles à la location. Elle estime que pour viabiliser les infrastructures proposées, il faudrait que le train arrête à Chapais et fasse la connexion entre l'Abitibi et Chibougamau. L'intention serait de développer un tourisme durable.

Les participants aux activités de mobilisation à Matagami et à Chibougamau n'ont pas de préoccupations quant à l'utilisation du territoire en lien avec le corridor routier (phase 2) et ferroviaire (phase 3) prolongeant la route Billy-Diamond de La Grande jusqu'à Whapmagoostui/Kuujuarapik.

---

## 6.3 ZE2 – PORT À WHAPMAGOOSTUI/KUUJJUARAPIK

### 6.3.1 CREE TRAPLINES INVOLVED

Une unique zone d'étude (ZE2) a été conçue pour inclure à la fois le port proposé à Whapmagoostui/Kuujuarapik et le corridor routier et ferroviaire proposés entre La Grande et Whapmagoostui/Kuujuarapik. La zone portuaire projetée touche toutefois plus directement les terrains de trappage côtiers suivants :

- GW01, GW03, GW04, GW05 et GW22<sup>27</sup>

Et indirectement les terrains suivants de Whapmagoostui qui sont à l'intérieur des terres :

- GW02, GW06 et GW20

Rappelons que les communautés inuites ne sont pas parties prenantes à ce stade-ci de l'étude qui relève d'une initiative crie susceptible de ne pas se réaliser. Toutefois, advenant le cas où des composantes à l'étude situées en territoire inuit telles que le port pour petits bateaux projeté ou la route et chemin de fer de La Grande à Whapmagoostui/Kuujuarapik, il conviendra d'engager aussitôt des pourparlers avec les communautés inuites concernées.

---

<sup>27</sup> Selon le maître de trappage, les numéros de terrains ont été inversés sur les cartes et dans la base de données de l'ATC. Son terrain de trappage, en bordure de la baie, est le GW22 et non le GW21.

### 6.3.2 DONNÉES ET ENJEUX PAR TERRAINS DE TRAPPAGE

Les rencontres avec les utilisateurs ont permis de documenter l'utilisation du territoire dans l'objectif de considérer au mieux les zones d'activités et les zones d'intérêt définies par les Cris, ainsi que leurs commentaires, préoccupations et suggestions. La section suivante présente les résultats de ces rencontres, par terrain de trappage, en lien au projet portuaire uniquement.

La figure 6-1 présente, par couleur, les différentes options étudiées pour la réalisation du port proposé. Les gens rencontrés ont pu prendre connaissance de ces différentes options et leurs commentaires y font référence.

#### FAITS SAILLANTS

- Plusieurs personnes n'avaient pas connaissance des infrastructures proposées de LGA avant d'être conviées à la rencontre.
- La baie à proximité de la communauté est intensément utilisée pour des activités de chasse, de pêche et de loisir par les membres de la communauté. Plusieurs camps sont occupés le long de la côte (ZTS).
- Deux utilisateurs voient des opportunités économiques liées au développement touristique.
- Les changements climatiques entraînent des glissements de terrain et une instabilité du sol qui peuvent présenter des risques lors de la construction d'infrastructures.
- La construction du port impacterait la faune, dont les poissons et les oiseaux.
- La majorité des maîtres de trappage rencontrés estiment que le port ne devrait pas se construire face à la communauté ni au sud de celle-ci, à l'embouchure de la rivière, notamment en raison des nombreuses activités qui s'y tiennent. L'option la plus nordique (zone verte sur la figure 6-1) semble la plus appropriée pour la plupart d'entre eux, bien que la chasse à l'oie y soit pratiquée par plusieurs membres de la communauté.

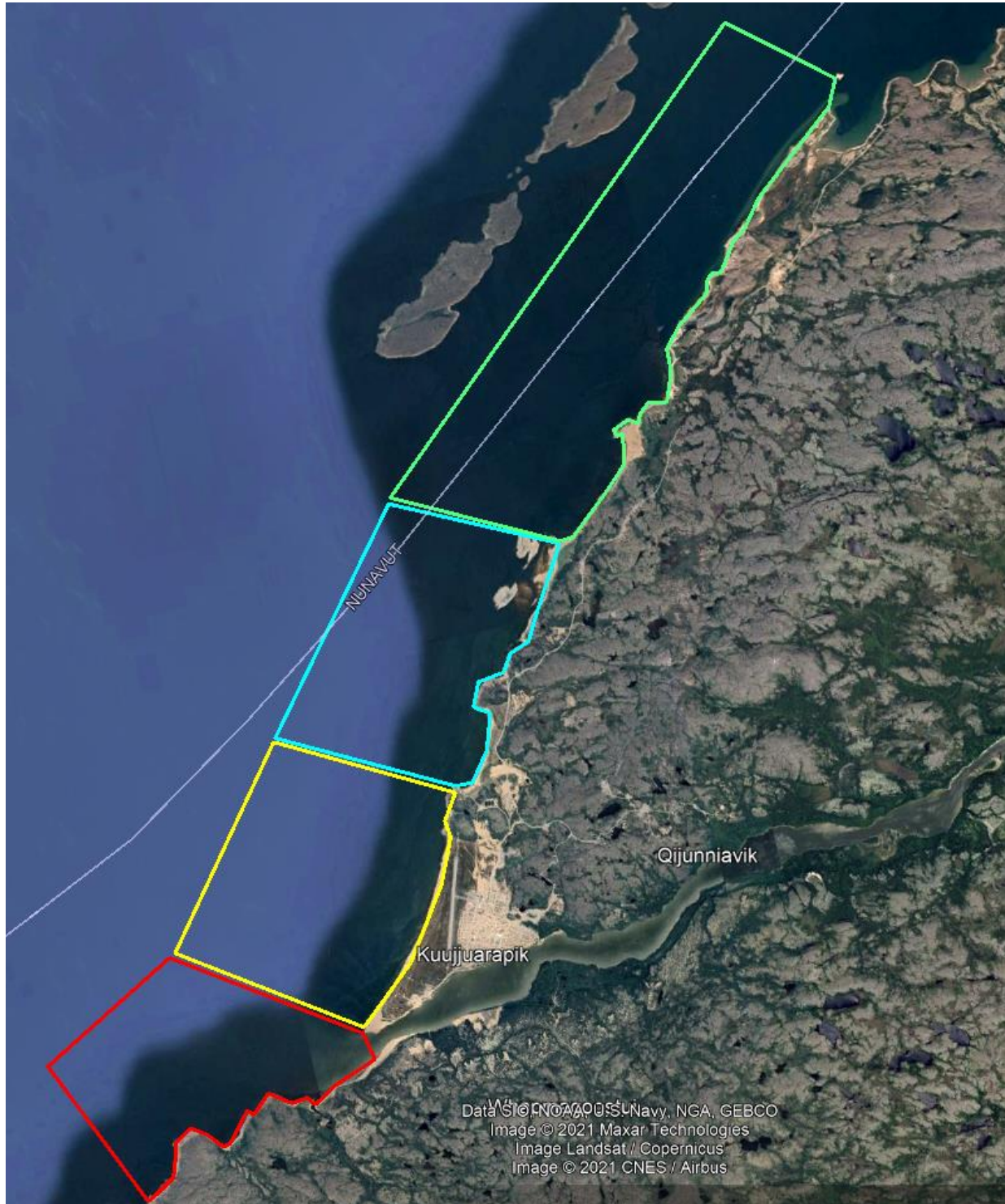


Figure 6-1 Emplacement du port projeté

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE GW01*

Le maître de trappage indique qu'il y a de nombreux camps le long du rivage qui appartiennent à des Cris et des Inuit. Le secteur est particulièrement fréquenté à l'automne, et les utilisateurs risquent d'être impactés si des travaux se font à cette période.

Le maître de trappage souligne qu'en raison des changements climatiques, les sites de campements doivent être éloignés des rivages parce que le couvert de glace n'est plus assez épais. De plus, le sol est instable et il y a toujours plus de glissements de terrain et d'affaissements. Il rappelle que ces phénomènes sont à prendre en considération dans la construction des infrastructures, pour la sécurité de tous.

Il indique que les infrastructures proposées ne devraient pas être réalisées à proximité de la communauté (sections jaune et bleue) en raison des activités qui s'y tiennent et la meilleure option, selon lui, serait la section la plus nordique (verte).

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE GW02*

Le maître de trappage, qui a son terrain à l'écart de la baie, ne pratique pas d'activités marines et ne possède pas de bateau. Il estime cependant que la meilleure option serait la section la plus nordique (verte), et que les options près de la communauté et au sud (jaunes et rouge) seraient les pires puisque le niveau de l'eau y est bas.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE GW03*

Le maître de trappage se rend dans la baie avec sa famille et ses amis.

Dans l'optique de développement d'opportunités économiques telle que la création d'une entreprise qui proposerait des sorties touristiques en bateau, le maître de trappage pense que le port pourrait être bénéfique pour la communauté.

Il estime que la construction d'un port pourrait affecter l'avifaune (oiseaux, canard, oies). Les meilleures options selon lui sont celles au nord de la communauté (la bleue et la verte). L'option jaune, en face de la communauté n'est pas souhaitable puisque le secteur est utilisé par de nombreuses familles, de même que l'option rouge plus au sud, où se trouve une abondance de poissons.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE GW04*

Le maître de trappage utilise un canot pour ses activités le long de la rive et en mer (chasse, pêche et autres sorties). Il estime qu'un port d'été serait préférable à un port exploitable à l'année qui affecterait les activités de chasse le long de la côte, puisque les utilisateurs traversent la Grande rivière de la Baleine en motoneige et que si un chenal devait rester ouvert durant l'hiver, cela compromettrait les activités traditionnelles.

D'autre part, il estime que la construction du port pourrait perturber les oiseaux, les poissons et même les caribous qui, depuis quelque temps, tendent à migrer le long de la côte plutôt que dans les terres.

Le maître de trappage estime que le port ne devrait pas se construire face à la communauté ni au sud de celle-ci puisque plusieurs membres utilisent ces secteurs et chassent à l'embouchure de la rivière. Il serait préférable que le port soit éloigné du village; l'option au nord (la verte) serait la plus optimale, suivie de la bleue, selon lui.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE GW05

Le maître de trappage est particulièrement inquiet de la fonte du pergélisol qui peut entraîner l'instabilité du sol et impliquer des dangers pour la construction d'infrastructures.

L'utilisation d'un brise-glace occasionnerait des effets négatifs pour les membres de la communauté (Cris et Inuit), qui empruntent notamment plusieurs pistes de motoneige le long de la baie. De plus, il y a déjà de nombreuses embarcations en été, et le port pourrait accroître la circulation dans la baie. Un port opérable annuellement impacterait l'air, la végétation et les animaux, notamment les perdrix et les lièvres. Ainsi, il ne voit pas d'effets positifs liés à la construction d'un port. Les effets négatifs anticipés sont le bruit, la poussière et la pollution, dont les risques de déversements pouvant affecter la faune, incluant les oiseaux migrateurs et les poissons.

Le maître de trappage estime que le port ne devrait pas se construire dans la section nordique (verte) puisque de nombreuses activités y ont lieu. La meilleure option, selon lui, serait celle à l'embouchure de la Grande rivière de la Baleine (rouge), bien que cette option impliquerait aussi des impacts non négligeables pour la faune marine. La seconde option la plus souhaitable serait celle située au nord de la communauté (bleue). Il indique qu'auparavant, les baleines venaient près de l'embouchure de la Grande rivière de la Baleine, mais elles ne le font plus en raison du bruit.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE GW06

Selon le maître de trappage, qui a son terrain à l'écart de la baie, la zone au sud de la communauté (rouge) est la pire option pour la construction d'un port, puisque les vagues sont fortes à l'embouchure de la Grande rivière de la Baleine et de nombreuses activités y sont pratiquées en hiver (chasse et glissades pour les enfants). L'option la plus nordique (verte) semble la plus adéquate selon lui et il y a peu de vagues.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE GW20

Le maître de trappage dont le terrain se trouve à l'écart de la baie fréquente la côte notamment pour des activités de chasse à l'oie en canot. Il craint que la construction d'un port ne restreigne les droits ou l'accès à la côte et aux aires d'activités pour les utilisateurs. Ceci pourrait restreindre la chasse sur la côte pour les membres de la communauté. La construction portuaire pourrait également impacter les mammifères marins (phoque, béluga) et le poisson (morue).

Le maître de trappage estime que le port ne devrait pas se construire à proximité de la communauté (option jaune), ni dans la section nordique (verte) puisque ce sont des endroits fortement fréquentés pour la chasse à l'oie, au printemps et en automne. Le nord de la communauté (option bleue) est également fréquenté pour des activités diverses, par l'ensemble des membres. La meilleure option selon lui reste le sud de la communauté (option rouge), et si un pont était construit au-dessus de la Grande rivière à la Baleine, cela faciliterait l'accès à son terrain.

Il indique que si un port est construit et que cela permet le développement d'un pôle touristique, ce domaine devrait être exploité par les Cris.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE GW22

Le maître de trappage, son frère, ainsi que plusieurs membres de la communauté utilisent ce terrain qui se trouve en bordure de la baie, à quelques kilomètres au nord de Whapmagoostui et Kuujjuarapik. Les utilisateurs pêchent, trappent le castor et chassent (oies, caribou, perdrix et ours noir notamment).

Pour le maître de trappage, il est difficile, à cette étape, d'anticiper les impacts des infrastructures proposées. Cependant, il estime que la pire option pour la construction d'un port est celle en face de la communauté (jaune), et la meilleure serait la plus nordique (verte), suivie de l'option au nord de la communauté (bleue).



### 6.3.3 COMMENTAIRES ÉMIS PAR DES MEMBRES DES COMMUNAUTÉS CRIES DANS LE CADRE D'AUTRES ACTIVITÉS DE MOBILISATION DE LA GRANDE ALLIANCE

Les commentaires émis par les autres membres de la communauté qui ont été consultés dans le cadre des infrastructures proposées de LGA sont considérés à la Note technique 5 – Impacts sur les communautés.

### 6.3.4 ZONES TRÈS SENSIBLES

Bien qu'aucune des zones côtières proposées pour le développement du port n'ait été spécifiquement désignée comme ZTS par les utilisateurs rencontrés, plusieurs sont d'avis que le pire scénario serait de construire ce port dans les zones côtières en face ou à proximité de la communauté, puisque plusieurs résidents, tant Cris qu'Inuit y ont des camps et chassent et pêchent dans les environs.

### 6.3.5 BILAN DE L'ENJEU DE L'ACCÈS ACCRU

L'enjeu de l'accès accru pour la communauté est traité à la section 6.2.5, dans le cadre du prolongement routier et ferroviaire.

## 6.4 ZE3 – EXTENSION DE LA ROUTE 167 – MINE RENARD – ROUTE TRANSTAÏGA

### 6.4.1 TERRAINS DE TRAPPAGE CRIS CONCERNÉS

La zone d'étude du prolongement de la route 167 (phase 2, Zone d'étude 3 (ZE3)) s'étale dans un corridor de 100 km de largeur délimité au sud par la fin de la route 167 et les terrains M11 et M16, jusqu'à la route Transtaïga au nord. Elle touche aux terrains de trappage de deux communautés cries, soit :

- Mistissini : M01, M01A, M03, M04, M10, M11, M12, M13, M16, M17A et M23;
- Chisasibi : FG26/CH26.

### 6.4.2 DONNÉES ET ENJEUX PAR TERRAINS DE TRAPPAGE

Les rencontres avec les utilisateurs ont permis de documenter l'utilisation du territoire dans l'objectif d'éviter au mieux les zones d'activités et les zones d'intérêt définies par les Cris (voir la note technique 11 – Routes). Zone très sensible (ZTS) représente des zones identifiées par les utilisateurs du territoire pour qui les impacts de toute nouvelle infrastructure soulèvent des préoccupations importantes (voir la section 3). Dans le contexte de cette étude, l'emploi du terme ZTS est limité aux zones exemptes de développement antérieur, soit dans le cas présent entre la limite nord de la route 167 et la route Transtaïga. Lorsque des zones sont considérées comme très sensibles à proximité d'infrastructures existantes, d'autres termes sont employés, tels *aire valorisée* ou *zone sensible*, à titre d'exemple). La section suivante présente les résultats de ces rencontres, regroupés par communauté, en lien avec le corridor d'étude et le tracé proposé.



### FAITS SAILLANTS

- Lors de la première ronde d'entrevues, aucun tracé n'avait été proposé aux utilisateurs rencontrés puisque celui-ci devait être défini à partir de leur apport aux entrevues.
- De nombreuses activités et des camps ont été répertoriés le long de la route existante vers la mine Renard.
- Un total de 34 camps crûs, notamment 17 anciens camps, 13 camps principaux, 3 camps projetés, 2 camps autres (non-catégorisés) et 1 camp secondaire ont été identifiés dans la zone d'étude.
- La construction de deux camps était prévue à environ 5 km du tracé proposé.
- Les utilisateurs sont plutôt favorables aux infrastructures proposées, notamment en raison de la facilité d'accès à leur territoire que la route leur procurerait, bien que certaines préoccupations soient liées à l'ouverture du territoire.
- Autres enjeux principaux soulevés : Présence de caribous (forestiers et migrateurs), habitats et chasse à l'orignal, routes de navigation et sentiers de motoneige.

### MISTISSINI

#### TERRAIN DE TRAPPAGE M01

Huit familles utilisent le terrain de trappage, certains s'y rendent à tout moment de l'année, et d'autres spécifiquement pour les périodes de chasse à l'oisie et de chasse à l'orignal. Les utilisateurs chassent et pêchent, mais ne trappent pas, comme leur père le faisait.

En lien aux changements climatiques, les utilisateurs rencontrés ont noté que les plans d'eau gèlent plus tardivement et fondent plus rapidement, soit de décembre à avril au lieu de novembre à mai. Ceci empêche certains utilisateurs de rejoindre leurs aires de chasse à motoneige. Les routes (Transtaïga et Brisay Sud), à partir desquelles partent des pistes de motoneige, ont facilité l'accès au terrain.

Les utilisateurs perçoivent le prolongement de la route de manière positive parce qu'elle permettrait de réduire de moitié la durée de voyage (de 16 h à 8 h) ainsi que les coûts pour se rendre sur le terrain. Un meilleur accès au terrain de trappage permettrait également aux utilisateurs de construire des camps sur d'autres secteurs de leur terrain. Actuellement, certains de leurs camps sont situés le long de la route Transtaïga, sur un terrain de trappage voisin, et dans le secteur est du terrain. Bien que ce nouvel accès puisse engendrer la présence d'autres utilisateurs non souhaités, il permettrait aussi de réduire les tensions avec les utilisateurs des terrains de trappage traversés par la route Transtaïga et qui voient les utilisateurs des terrains non encore accessibles par la route s'installer chez eux.

Une des variantes du tracé proposé et qui est celle privilégiée par les utilisateurs traverse le terrain de trappage M01 sur une dizaine de kilomètres et n'empiète sur aucune activité ou zone sensible répertoriée. Aucune activité n'a d'ailleurs été répertoriée dans le couloir à l'étude.

#### TERRAIN DE TRAPPAGE M01A

Une quarantaine d'utilisateurs fréquentent ce terrain de trappage. Ils y pratiquent notamment la chasse à l'oisie, la chasse à l'orignal, la pêche, le trappage (castor, martre) et la cueillette (canneberges). Concernant le castor, ils notent une diminution de la population qu'ils associent à l'augmentation de la population de loup qui varie quant à elle en fonction de la migration des caribous.

De nombreuses activités et zones très sensibles (ZTS) sont répertoriées sur le terrain de trappage. Une suggestion de tracé avait été faite par le maître de trappage afin d'éviter une ZTS par l'ouest, cependant le tracé suggéré s'écarte encore davantage de cette ZTS en passant à l'est de cette dernière, et ne touche à aucune autre ZTS. En effet, le maître de trappage s'est montré très satisfait du tracé proposé qu'il trouve sécuritaire.

Le tracé proposé :

- traverse une route de navigation, mais le maître de trappage n’y voit pas d’inconvénient.
- traverse une aire de chasse à l’original et en frôle une seconde.

Les utilisateurs perçoivent le prolongement de la route de manière positive, parce qu’elle permettrait de réduire la durée de voyage (16 h actuellement) et profiterait également aux plus jeunes. Ils suggèrent d’installer des panneaux le long de la route, aux limites du terrain, pour indiquer quel terrain de trappage est traversé afin d’éviter le braconnage. Le maître de trappage souhaite être informé des activités d’autres utilisateurs sur son terrain de trappage ; il est notamment préoccupé pour la sécurité des chasseurs qui ne connaissent pas le territoire.

Le maître de trappage souhaite être considéré dans l’étude et les opportunités d’emplois qui peuvent se présenter, particulièrement pour les études archéologiques. Il indique également que les désaccords liés aux limites des terrains de trappage doivent être résolus afin d’apaiser les tensions liées, notamment, à l’obtention de contrats ou de compensations. Des modifications aux limites territoriales apportées à la suite du Complexe La Grande ont mené à des tensions et des malentendus entre des familles, et il appréhende que de nouvelles tensions se fassent sentir en lien au projet de LGA.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE M03*

Deux frères se partagent le titre de maître de trappage de ce terrain qui est accessible par la route Transtaïga. En raison des coûts et de la difficulté pour y accéder, peu de membres de la famille élargie fréquentent le terrain. Avant la construction de la route Transtaïga, la portion sud du terrain était davantage fréquentée. Depuis la route, les activités se sont plutôt développées du côté nord. Les utilisateurs s’y rendent principalement à l’automne et en hiver.

Les utilisateurs ont indiqué qu’il y avait de bonnes populations de martre, rats musqués, perdrix et lièvres, probablement parce qu’elles se sont déplacées vers l’ouest depuis un feu de forêt qui a eu lieu il y a une dizaine d’années, dans la zone d’étude notamment. Par contre, il y a moins de castors, ce qui peut être lié au nombre plus élevé de loups qu’auparavant. Les loups suivent les caribous, leur présence dépend donc du schéma migratoire des caribous qui varie au fil des décennies. Quant aux caribous forestiers, ils se trouvent en plusieurs endroits sur le terrain, et les utilisateurs ne les chassent pas. D’autre part, depuis une quinzaine d’années, la population d’originaux est en croissance, surtout dans l’est du terrain où la végétation s’est régénérée à la suite d’un feu de forêt.

Le couloir à l’étude touche à une petite partie du terrain qui est fréquenté pour des activités de chasse (caribou migrateur, ours, original) et de pêche. Le tracé suggéré se trouve à près de 35 km de celles-ci.

Les maîtres de trappage indiquent que la prolongation de la route leur permettrait d’accéder plus facilement à leur terrain de trappage et que cela pourrait également favoriser la présence des jeunes sur le territoire. Ils pourraient aussi réinvestir certaines parties du terrain qui n’ont pas été fréquentées depuis 20 ans. Un des maîtres de trappage y voit des opportunités de développement telle la gestion d’une pourvoirie. Ainsi, ils sont en faveur du projet de prolongation de la route. Ils indiquent être pour le partage des ressources alimentaires du territoire avec ceux qui s’en nourrissent, mais souhaitent qu’un accès à leur terrain soit construit avec des barrières qui permettraient d’avoir un meilleur contrôle des activités non autochtones sur le terrain, notamment lors des travaux de construction.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE M04*

Le terrain de trappage est principalement fréquenté au printemps et à l’hiver. Il est joignable par avion ou par hélicoptère. Le camp principal des utilisateurs est situé dans le corridor à l’étude. Ils y chassent l’oie, l’original et le caribou (forestier), et ils pêchent le doré. Les utilisateurs notent qu’il y a moins de caribous migrants sur leur terrain que par le passé et conséquemment moins de loups.

Sur ce terrain, le tracé ne touche à aucune activité ou élément répertorié par les utilisateurs. Deux zones très sensibles ont toutefois été répertoriées; elles correspondent à des aires d’activités principales et se trouvent à plus de 15 km du tracé proposé.

## NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE

Les utilisateurs indiquent que la prolongation de la route leur permettrait de se rendre plus souvent sur leur terrain de trappage ainsi qu'à d'autres périodes de l'année. Le déplacement serait moins onéreux et les aînés pourraient également s'y rendre plus facilement. Grâce à cet accès, ils pourraient aussi mieux surveiller leurs camps qui subissent parfois des vols. Ils indiquent que des chasseurs non autochtones arrivent par motoneige ou avion à partir de Schefferville, du Manicouagan et du lac Saint-Jean.

Les utilisateurs comptent bénéficier des opportunités économiques (emplois) de la construction de la route si elle traverse leur terrain.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE M10

Trois maîtres de trappage du terrain et leurs familles, soit environ 25 personnes, fréquentent le terrain de trappage qui longe la limite ouest de la zone d'étude. Ils y pratiquent principalement la pêche, la chasse à l'orignal et le trappage de la martre. Les utilisateurs ont noté que la population d'orignal est en croissance depuis 3 ans, bien que depuis la construction de la route vers la mine, la chasse à l'orignal est parfois perturbée, en mars, par la présence de motoneigistes allochtones sur le territoire. Aussi, ils observent davantage de lynx qui s'éloignent probablement du dynamitage provenant de la mine. Quant aux utilisateurs, ils chassent plus tôt qu'avant, soit en janvier-février au lieu de mars en raison du couvert de neige et de glace qui a changé (prise de glace plus tardive et fonte plus hâtive); ils doivent également être plus prudents.

Aucune activité n'est répertoriée dans la zone d'étude, mais près d'une quinzaine de caribous forestiers y sont observés chaque année. Le tracé proposé se situe à une quinzaine de kilomètres de ce secteur et du terrain de trappage.

Le prolongement de la route pourrait permettre un meilleur accès à la section nord-est du terrain de trappage. Cependant, cela peut engendrer de la pollution (poussière, déversements toxiques) dans les plans d'eau qui s'écoulent sur leur terrain. Les utilisateurs sont déjà préoccupés par la pollution en provenance de la mine et de la route existante.

---

### TERRAIN DE TRAPPAGE M11

Le terrain est fréquenté par les membres des familles des deux maîtres de trappage. La construction de la route vers la mine sur leur terrain en a facilité l'accès et plusieurs des camps principaux se trouvent donc en bordure de cette route. Plusieurs activités de chasse (orignal et chasse à l'oie), de pêche et de trappage se tiennent en périphérie de la route également. Ces activités se tiennent aussi ailleurs sur le terrain de trappage qui compte notamment de bons habitats pour l'orignal. Les utilisateurs notent que la période où les déplacements peuvent se faire sur le couvert de glace est moins longue et que les trajets deviennent plus dangereux. Le temps est plus chaud en été également, et les utilisateurs ont remarqué des algues sur les roches, la végétation qui meure et moins de moustiques.

La construction d'un camp à près de 5 km à l'est du tracé est envisagée par les utilisateurs, sur un site valorisé, anciennement utilisé.

Le tracé proposé :

- traverse sur plusieurs kilomètres des habitats pour l'orignal et une grande aire de trappage;
- traverse un sentier de motoneige et une route de navigation historique et valorisée;
- longe deux grandes ZTS à protéger pour la pêche.

Les utilisateurs notent différents impacts de la construction de la route sur leur terrain. Ils trouvent des avantages reliés à l'ouverture du territoire et l'accessibilité, mais également des aspects négatifs, comme l'augmentation de vols de matériel. Ils indiquent aussi que la population de truite mouchetée a diminué dans les plans d'eau à proximité de la route en raison de la vibration que la circulation occasionne. Le nouveau prolongement de la route pourrait impacter la pêche qui se pratique à proximité du tracé. Davantage de poussière et de sable affecteraient

## NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE

également les activités de chasse et de trappage. Les utilisateurs sont également préoccupés par la contamination du sol liée aux gaz d'échappement, au forage et au dynamitage (sous l'action de la pluie (ruissellement)).

Le prolongement de la route pourrait, de plus, impacter le cycle de migration des caribous. Toutefois, les utilisateurs sont en faveur du prolongement de la route et proposent un tracé qui a été considéré dans la proposition de tracé. À noter que la variante sud qui passait sur le terrain M11 a été écartée.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE M12*

Depuis que la route qui se rend à la mine est construite, les utilisateurs accèdent plus facilement à leur terrain de trappage (usage d'une motoneige à partir de la route). Ils notent que les caribous forestiers restent en hiver au sud du terrain parce que le couvert de neige y est souvent moins épais, ce qui rend leur nourriture plus accessible. Trois hardes de 30 individus y ont été observées à l'hiver 2021-2022 (hors zone d'étude). Cependant, les caribous migrants ont modifié leur trajet de migration pour passer ailleurs que sur le terrain et il y a moins de loups en conséquence.

Les utilisateurs rencontrés estiment que la route n'aura pas d'impact sur leur utilisation du territoire puisqu'elle ne passera pas sur leur terrain de trappage qui est situé au sud-est de la zone d'étude.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE M13*

Seule une très petite portion du terrain de trappage, située à près de 70 km à l'est du tracé, touche à la zone d'étude. Les utilisateurs rencontrés ne sont pas préoccupés par le prolongement de la route qui est loin de leur terrain. Leurs préoccupations concernent plutôt le développement minier et la pollution de l'eau qui peut en résulter.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE M16*

Le terrain est fréquenté principalement au printemps et à l'hiver par les familles des utilisateurs principaux, soit quatre frères et leur oncle. La route vers la mine ainsi que différentes pistes de motoneige traversent ce terrain et de nombreuses activités y sont recensées, tels la chasse à l'oie au printemps, le trappage du castor à l'automne et la chasse à l'orignal en hiver. La pêche, la chasse au caribou et à l'ours y sont également pratiquées, tout comme la cueillette de baies et champignons. Les utilisateurs notent qu'il n'y a plus de passage de caribous migrants depuis les années 1990 sur leur terrain de trappage. Il y a cependant différents secteurs propices au caribou forestier en été, notamment dans la zone d'étude et à proximité de l'option sud du tracé.

Les utilisateurs ne s'attendent pas à ce que le tracé passe sur leur terrain de trappage (la variante sud qui passait sur M16 a été écartée), mais ils soutiennent les infrastructures proposées parce que cela crée de l'emploi et des opportunités économiques. Ils s'attendent à ce que toute contamination due aux infrastructures proposées soit prise en charge immédiatement.

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE M23*

Quatre membres d'une famille élargie se partagent la responsabilité de maître de trappage. Ils pratiquent notamment la chasse (oie, orignal, ours), le trappage du castor, la pêche et la cueillette de bleuets. Ils accèdent à leur terrain par motoneige à partir de la route 167 ou par les airs (avion ou hélicoptère). La présence de la route vers la mine n'a pas engendré une présence accrue d'utilisateurs allochtones. Ils rappellent toutefois que les activités des travailleurs peuvent effrayer la faune.

L'option sud de la route passe à 4 km du terrain de trappage et d'aires d'activités (chasse à l'orignal et pêche), mais cette variante a été écartée.

Les utilisateurs soutiennent les infrastructures proposées parce qu'elles peuvent engendrer des opportunités d'emploi. Ils indiquent cependant qu'une bonne communication est nécessaire entre le promoteur et les utilisateurs

du territoire avant le début des travaux pour maximiser les opportunités d'emploi et réduire les impacts sur l'utilisation du territoire.

---

### *TERRAINS DE TRAPPAGE EN DEHORS DE LA ZONE D'ÉTUDE : M02A, M06 ET M07*

Terrain de trappage M02A : Le maître de trappage estime que la route peut être un atout si elle lui facilite l'accès à son camp qu'il rejoint actuellement à partir de la route Transtaïga.

Terrain de trappage M06 : Les utilisateurs rencontrés approuvent la prolongation de la route, mais ont émis certaines craintes en lien à l'ouverture du territoire et la présence croissante d'allochtones. Ils souhaitent qu'un accès se rende sur leur terrain à partir de la future section de route, mais des barrières devraient permettre le contrôle ou empêcher l'accès aux visiteurs non désirés. Ils craignent l'appropriation territoriale par les allochtones et la revendication du territoire par les Innus.

Terrain de trappage M07 : Selon les principaux utilisateurs, le terrain est peu fréquenté en raison des coûts élevés pour le rejoindre, puisqu'il est difficilement accessible (soit 4 h de motoneige à partir de la route vers la mine ou 4000 \$ par avion). Le prolongement de la route pourrait leur faciliter l'accès. Ils souhaitent également qu'un accès secondaire se rende à leur terrain de trappage; cela inciterait les membres des familles concernées à fréquenter le territoire.

## CHISASIBI

---

### *TERRAIN DE TRAPPAGE FG26/CH26*

Le maître de trappage séjourne souvent sur son terrain puisqu'il est un chasseur-trappeur à temps complet. Plusieurs autres membres de la famille fréquentent le terrain, principalement au printemps, à l'automne, pendant les vacances, et pour passer des moments en famille. Il indique que les caribous migrateurs ne passent plus sur le terrain depuis 2018-2019, et qu'il n'y a pas de caribous forestiers; ces derniers occupent plutôt l'ouest du terrain de trappage. Certains lacs et rivières, comme le lac Polaris, ne sont pas utilisés pour la pêche par crainte de contamination au mercure due au réservoir en amont.

Le tracé routier arrive à proximité d'un lac valorisé pour la pêche.

Le maître de trappage estime que le projet de route n'est pas intéressant pour eux puisqu'ils accèdent au terrain par la route Transtaïga, mais il comprend que cette nouvelle route représente un avantage pour les utilisateurs d'autres terrains. Il aimerait préserver le terrain de trappage pour les générations futures et il craint que la route amène davantage de gens sur le terrain.

Il suggère des mesures de compensation tel l'aménagement d'accès vers des sites de chasse si les infrastructures proposées vont de l'avant. Puisque le réchauffement climatique perturbe leurs déplacements à motoneige lors de la chasse à l'oie, il aimerait qu'un chemin soit aménagé pour en faciliter l'accès.

Il compte être informé de la suite du projet.

---

### *6.4.3 COMMENTAIRES ÉMIS PAR DES MEMBRES DES COMMUNAUTÉS CRIES DANS LE CADRE D'AUTRES ACTIVITÉS DE MOBILISATION DE LA GRANDE ALLIANCE*

Les commentaires émis par les autres membres de la communauté qui ont été consultés dans le cadre des infrastructures proposées de LGA sont considérés à la Note technique 5 – Impacts sur les communautés.

### 6.4.4 ZONES TRÈS SENSIBLES

La prise en compte des Zones très sensibles (ZTS) définies par les utilisateurs lors des entrevues a été cruciale pour l'élaboration du tracé suggéré. Ainsi, ce dernier évite au mieux les ZTS définies dans un premier temps lors de la première ronde d'entrevues. Le tracé ne traverse donc aucune ZTS, mais il longe ou passe à proximité de trois ZTS qui sont des aires de pêches valorisées à protéger. Le tracé passe également à environ un kilomètre d'une grande aire d'activités valorisée pour ses ressources et l'aspect historique de l'utilisation du secteur. Les autres ZTS sont situées à plus de 4,5 km du tracé proposé.

Lors de la validation, les ZTS à proximité ou touchant le tracé ont été plus précisément définies avec les utilisateurs.

#### MISTISSINI

M01 : Une des variantes du tracé proposé et qui est celle privilégiée par les utilisateurs traverse le terrain de trappage M01 sur une dizaine de kilomètres et n'empiète sur aucune activité ou zone sensible répertoriée. Aucune activité n'a d'ailleurs été répertoriée dans le couloir à l'étude.

M01A : De nombreuses activités et zones très sensibles sont répertoriées sur le terrain de trappage. Une suggestion de tracé a été faite par le maître de trappage afin d'éviter une zone très sensible (ZTS) par l'ouest, cependant le tracé suggéré s'écarte encore davantage de cette ZTS en passant à l'est de cette dernière, et ne touche à aucune autre ZTS. En effet, le maître de trappage s'est montré très satisfait du tracé proposé qu'il trouve sécuritaire.

M04 : Le tracé ne touche à aucune activité ou élément répertorié par les utilisateurs. Deux zones très sensibles ont toutefois été répertoriées; elles correspondent à des aires d'activités principales et se trouvent à plus de 15 km du tracé proposé.

M11 : La construction d'un futur camp à près de 5 km à l'est du tracé est envisagée par les utilisateurs, sur un site valorisé, anciennement utilisé.

Le tracé proposé traverse sur plusieurs kilomètres des habitats pour l'original et une grande aire de trappage, traverse un sentier de motoneige et une route de navigation historique et valorisée, et longe deux grandes ZTS à protéger pour la pêche, notamment dans un contexte d'ouverture du territoire.

#### CHISASIBI

FG26/CH26: Le tracé de route arrive à proximité d'un lac valorisé pour la pêche.

Le maître de trappage estime que la route projetée n'est pas intéressante pour eux puisqu'ils accèdent au terrain par la route Transtaïga, mais il comprend que cette route projetée représente un avantage pour les utilisateurs d'autres terrains. Il aimerait préserver le terrain de trappage pour les générations futures et il craint que la route amène davantage de gens sur le terrain.

Il suggère des mesures de compensation tel l'aménagement d'accès vers des sites de chasse si les infrastructures proposées vont de l'avant. Puisque le réchauffement climatique perturbe leurs déplacements à motoneige lors de la chasse à l'oie, il aimerait qu'un chemin soit aménagé pour en faciliter l'accès.



### 6.4.5 BILAN DE L'ENJEU DE L'ACCÈS ACCRU AU TERRITOIRE POUR LES CRIS

#### ASPECTS POSITIFS

Les utilisateurs rencontrés qui auraient plus facilement accès à leur terrain de trappage en raison du prolongement de la route appuient les infrastructures proposées.

Pour certaines personnes, notamment des utilisateurs des terrains M01, M01A, M03, M40, M06 et M07, la durée de voyage de même que les coûts pourraient être considérablement réduits. Un voyage de 16 h en empruntant la route Transtaïga pourrait être réduit à 8 h par la route 167, ou un onéreux voyage par les airs (avion ou hélicoptère) pourrait plutôt s'entreprendre par la route. Certains souhaitent que des accès secondaires soient aménagés jusqu'à leur terrain. Ils soulignent le fait qu'un accès facilité au terrain de trappage permettrait de s'y rendre plus souvent et à d'autres périodes de l'année.

Ainsi, les longs déplacements, souvent incompatibles avec les obligations liées à l'emploi, la santé, la famille ou la scolarité, seraient réduits et pourraient permettre à certains membres de se rendre sur le territoire ou d'y retourner plus fréquemment. La pratique d'activités traditionnelles pourrait en être renforcée. De plus, un meilleur accès au terrain de trappage faciliterait la transmission du savoir traditionnel puisqu'il permettrait aux jeunes et aux aînés de se rendre plus facilement ou plus souvent sur le territoire, tel que cela a été mentionné par différents utilisateurs. Il permettrait aussi une meilleure surveillance des campements, qui subissent parfois des vols.

De plus, des utilisateurs des terrains M01, M03, et M10 ont indiqué que certaines portions du territoire qui sont plus difficilement accessibles pourraient être réinvesties, et que des camps pourraient être construits sur d'autres secteurs, notamment le long de la future route. Ceci aiderait également à réduire la pression sur certains secteurs où plusieurs utilisateurs se concentrent.

D'autre part, plusieurs utilisateurs ont indiqué que depuis quelques années, les changements climatiques impliquent des périodes de déplacement écourtées en hiver afin de voyager à motoneige de manière sécuritaire. Une prolongation de la route, ainsi que des accès secondaires qui pourraient être aménagés, remédieraient à cette réduction nécessaire des périodes d'activités au début de l'hiver et au printemps, en rendant les déplacements et les activités plus sécuritaires.

Enfin, des utilisateurs envisagent qu'une route projetée pourrait engendrer des opportunités économiques à la fois sur le plan de l'emploi, lors de la construction, et pour le développement d'opportunités à plus long terme, comme la création d'une pourvoirie.

#### PRÉOCCUPATIONS ÉMISES PAR LES UTILISATEURS DU TERRITOIRE

Parmi les personnes rencontrées dont le tracé passe sur ou très près de leur terrain de trappage, seul le maître de trappage du terrain de Chisasibi (FG26/CH26), sur lequel la route projetée rejoindrait la route Transtaïga, estime que les infrastructures proposées ne leur seront pas bénéfiques. En effet, la route Transtaïga traverse tout son terrain de trappage et est la manière la plus directe d'y accéder à partir de Chisasibi. Le maître de trappage indique qu'il souhaite préserver le territoire pour les générations futures et craint que le prolongement de la route 167 amène davantage de gens sur le terrain de trappage. Toutefois, la construction de la route permettrait aux utilisateurs de Mistissini ayant des camps sur le terrain FG36/CH26, le long de la Transtaïga, de relocaliser leur camp sur leurs propres terrains de trappage.

D'autres utilisateurs, bien qu'ils supportent les infrastructures à l'étude, ont également des préoccupations en lien à la présence accrue de visiteurs (ex. chasseurs allochtones) que le projet pourrait engendrer. Certains suggèrent d'installer des panneaux le long de la route pour indiquer quel terrain de trappage est traversé afin d'éviter le braconnage. D'autres souhaitent que des barrières soient installées devant les accès secondaires vers leurs camps ou aires d'activités, afin de limiter la pression sur la ressource faunique ou les vols de matériel. Un contrôle des activités allochtones sur le terrain, notamment lors des travaux de construction, est également souhaité par certains

utilisateurs (tel un système similaire à la Weh-Sees Indohoun lors des travaux à Eastmain 1). Un maître de trappage (M01A) s'est d'autre part dit préoccupé pour la sécurité des chasseurs qui ne connaissent pas le territoire. Il souhaite être informé des activités poursuivies sur son terrain de trappage.

D'autre part, des utilisateurs craignent la pollution (poussière, sable, déversements toxiques) des plans d'eau qui pourrait être engendrée par l'aménagement de la route et la circulation. Certains indiquent être déjà préoccupés par la pollution en provenance de la mine et de la route existante. D'autres sont également préoccupés par la contamination du sol liée aux gaz d'échappement, au forage et au dynamitage. Aussi, des utilisateurs indiquent que les vibrations occasionnées par la circulation ont impacté la population de truite mouchetée qui a subi une diminution dans les plans d'eau à proximité de la route. Ils craignent que le prolongement de la route n'impacte d'autres aires de pêche valorisées à proximité du tracé.

Enfin, il a été mentionné que l'apport supplémentaire de poussière et de sable pouvait affecter la faune et par conséquent les activités de chasse et de trappage. De plus, le prolongement de la route pourrait impacter le cycle de migration des caribous.

---

### ATTENTES

L'accès accru au territoire par le prolongement de la route 167 est vu de manière positive par la plupart des utilisateurs rencontrés, bien que certaines craintes soient formulées.

Les utilisateurs ont exprimé leurs attentes afin de bénéficier au mieux de cette infrastructure proposée. Ainsi, une gestion environnementale irréprochable du projet doit être menée afin de s'assurer de la protection des cours d'eau, de la faune, et par le fait même de la culture, de l'identité et du mode de vie des Cris. L'alimentation traditionnelle a une importance majeure pour les Cris sur plusieurs plans (économique, culturel et de la cohésion sociale), et ils sont particulièrement nombreux sur le territoire aux périodes de la chasse à l'oie et à l'original. Les sites de pêche et de fraie doivent également être protégés.

Des utilisateurs s'attendent à ce que la route leur facilite l'accès au territoire tout en palliant les perturbations liées aux changements climatiques (déplacements à motoneige moins sécuritaires). Certains souhaitent que des accès vers leurs camps ou des sites d'activités soient aménagés, mais sans être dérangés par des utilisateurs ou visiteurs autres. Afin de garder un certain contrôle sur leurs camps, leur terrain de trappage et ses ressources fauniques, ils proposent que des barrières et des panneaux de signalisation soient installés et souhaitent être informés des activités sur le territoire. Ils veulent d'autre part être tenus informés des développements des infrastructures proposées afin d'anticiper les changements que ces derniers apporteraient à leur utilisation du territoire.

---

### 6.4.6 UTILISATION DU TERRITOIRE PAR LES JAMÉSIENS

Lors des activités de mobilisation qui se sont tenues à ce jour à Radisson et Matagami, aucun commentaire concernant le prolongement de la route 167 n'a été émis en lien avec l'utilisation du territoire. Les commentaires concernaient principalement les infrastructures proposées de la phase 1 et le processus de mobilisation avec les différentes parties concernées.

À Chibougamau, les membres du conseil municipal ont rappelé l'importance de la collaboration avec les Cris pour coordonner leurs intérêts respectifs. L'un des membres mentionne que le prolongement de la route 167 représentait une des priorités pour la Ville, et un autre a rappelé l'enjeu de la diversification économique des aires protégées avec le développement d'activités récréotouristiques en harmonie avec la protection de la faune et de la flore. Les autres commentaires étaient principalement liés à la maximisation des retombées économiques, et sont abordés dans la Note technique 5 – Autres impacts sur les communautés.

## 7 SERVITUDES ET TITRES

L'identification des servitudes et titres a été effectuée à partir des données disponibles provenant des parties prenantes suivantes :

- Le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCFP) pour les **aires protégées et les pourvoies**;
  - Les **aires protégées** sont inscrites dans la base de données du Registre des aires protégées du Québec (disponible sur le site Web du MELCFP) et sont donc reconnues par le gouvernement du Québec. Il est à noter que certaines aires protégées sont qualifiées de « projetées » (par opposition à « existantes »), ce qui signifie qu'elles ont un statut temporaire où des travaux sommaires sont encore nécessaires avant d'obtenir un statut permanent. Dans tous les cas, la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* (LCPN) s'applique. Il est également important de considérer que les terres du domaine qui sont incluses dans un territoire désigné comme aire protégée en vertu de la LCPN demeurent sous l'autorité du ministre qui en est titulaire, en l'occurrence le ministère des Ressources naturelles et des Forêts (MRNF);
  - Les informations relatives aux **pourvoies** sont de nature sensible, et par conséquent, pour les fins de la présente étude, leur identification et caractérisation se limitent à leurs emplacements géographiques, sans référence aux propriétaires concernés ni aux limites d'exploitation exactes.
- Le ministère des Ressources naturelles et des Forêts (MRNF) pour les **baux (droits fonciers)**, les **claims miniers** ainsi que le régime des terres autochtones (**Terres de catégorie IA, IB et II**) découlant de la CBJNQ ;
- Le Portail géomatique Grande-Alliance pour la recension des **camps cris** (camps proprement dits et aires de campement) et des **camps inuit**, tels qu'identifiés par les Cris rencontrés lors des activités de mobilisation de LGA. À noter que certaines informations relatives aux camps n'ont pas pu être validées par leurs utilisateurs, et sont donc indiquées de façon préliminaire.
- Les **revendications territoriales maritimes** de l'**Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Nunavik (ARTIN)** (Makivik 2021).

Les sections ci-après (7.1 à 7.4), accompagnées des cartes 9 à 12 résumant les faits saillants à propos des servitudes et titres applicables dans les zones d'étude visées. La recension tient compte de la nature des servitudes et titres de même que leur localisation par rapport aux corridors des infrastructures de transport projetées (routes et voies ferrées), en référence notamment aux points kilométriques de la route Billy-Diamond. Le cas échéant, les situations où ces servitudes et titres se superposent avec les corridors à l'étude sont relevées afin de prévenir de potentiels conflits d'usages et dans une perspective d'aide à la décision.

### 7.1 ZE1 – CHEMIN DE FER LE LONG DE LA ROUTE BILLY-DIAMOND – RUPERT – LA GRANDE

Cette zone d'étude comporte 3 secteurs désignés comme Terres de catégorie II, tous localisés à environ 6,5 km à l'ouest de la route Billy-Diamond (voir les figures 7-1 et 7-2). Pour rappel, les terrains de trappage cris localisés dans cette zone d'étude sont décrits plus haut à la section 6.1.1.

#### AIRES PROTÉGÉES

La zone d'étude comprend 5 aires protégées, à savoir 3 aires existantes et 2 aires projetées, situées sur les territoires des communautés de Waskaganish, Eastmain et Wemindji. Ces aires protégées sont identifiées ci-après du sud au nord et en référence aux points kilométriques de la route Billy-Diamond :

- La réserve de territoire aux fins d'aire protégée **existante** de Waskaganish, qui se trouve à proximité (0,45 km) du tracé ferroviaire envisagé ;

- La réserve de biodiversité **projetée** de Waskaganish, qui serait traversée par les 2 variantes de tracés ferroviaires et par la route Billy-Diamond (km 260 à 266) ;
- Réserve de biodiversité **existante** de Coldwater Juneshew-Sibi, située de part et d'autre du chemin d'Eastmain (0,5 km de chaque côté) et à 5,5 km à l'ouest du tracé ferroviaire projeté (intersection route Billy-Diamond et chemin d'Eastmain, km 350) ;
- La réserve de territoire aux fins d'aire protégée **existante** de Namewaakamiishtikw-Piskuchitishu-Siipii, située à une distance de dix kilomètres de la voie ferrée (km 424 à 452).
- Réserve de biodiversité **projetée** de Paakumshumwaau-Maatuskaau, située de part et d'autre (0,5 km de chaque côté) de la route Billy-Diamond de même que le long du chemin menant à Wemindji. Cette réserve, qui se décline en plusieurs aires, longe le tracé ferroviaire sur une distance d'environ 70 km (km 458 à 528). Les limites de cette réserve bordent de près (moins de 100 mètres) les 2 variantes du tracé ferroviaire sur quelques emplacements.

En plus de ces aires protégées, la zone d'étude comprend, dans sa partie nord-est, le parc national de Turjusuq dont les délimitations longent le littoral de la baie d'Hudson. Le parc national de Tursujuq traverse le prolongement marin de la zone ZE3. Comme cette zone ne fait l'objet d'aucune proposition de construction d'infrastructure, elle est peu mentionnée dans la présente étude.

---

### BAUX (DROITS FONCIERS)

Un total de 85 baux a été recensé, la majorité d'entre eux (45) se trouvant dans le quart nord de la zone d'étude, approximativement entre les chemins de Wemindji (km 518) et de Chisasibi (km 600). Les vocations les plus nombreuses associées à ces baux sont pour fins de villégiature (40), municipales (14), d'abris sommaires en forêt (10), de tour ou d'équipement de télécommunication (8), commerciales sans hébergement (4) et de conservation et de protection des forêts (1).

La plupart des baux relevés se trouvent à bonne distance des tracés ferroviaires à l'étude (tracé principal et variante). On note néanmoins plusieurs baux de villégiature localisés à proximité des tracés le long du tronçon des km 550 à 554 de la route Billy-Diamond.

---

### POURVOIRIES

Deux (2) pourvoiries ont été recensées dans la zone d'étude :

- Une pourvoirie sans droits exclusifs exerce ses activités sur le Réservoir Robert-Bourassa situé à l'extrémité nord-est de la zone d'étude. Cette pourvoirie exerce ses activités à l'est de la route Billy-Diamond, approximativement le long des km 568 à 608;
- Une seconde pourvoirie sans droits exclusifs exerce ses activités le long de la rivière Rupert, dans les limites des terres de catégories II, soit à environ 6,4 km du tracé ferroviaire, à proximité du km 258 de la route Billy-Diamond.

---

### CLAIMS MINIERS

Un total de 8 914 claims miniers a été recensé dans la zone d'étude. Certains « regroupements » de claims (c.-à-d. titres détenus par la même Société) sont directement traversés par le corridor ferroviaire projeté :

- Harfang Exploration inc. (97337), entre les km 298 et 320;
- Brunswick Exploration inc. (100682), entre les km 328 et 336;
- Plusieurs regroupements contigus de divers détenteurs, entre autres 9219-8845 Québec inc., QcX Gold Corp. (100602), Exploration Azimut inc. (2003), Zimtu Capital Corp. (86141), Exploration Midland inc. (82741), occupant le centre de la zone d'étude, entre les km 362 et 458;

## NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE

- Harfang Exploration inc. (97337), entre les km 502 et 522;
- Northern Superior Resources Inc. (81897), entre les km 524 et 540.

---

### CAMPS CRIS

La zone d'étude comprend un total de 182 camps cris, à savoir 93 camps principaux, 67 vieux camps, 18 camps secondaires, 3 camps projetés et un (1) camp culturel. Plusieurs camps se trouvent à proximité (+/- 1,5 km) des tracés ferroviaires projetés (principal et variante), tels les regroupements ci-après longeant certains segments de la route Billy-Diamond :

- Km 278 à 284 : 3 camps
- Km 424-434 : 6 camps
- Km 460-470 : 16 camps
- Km 548-556 : 6 camps
- Km 560-570 : 17 camps
- Km 580-584 : 3 camps

De plus, trois concentrations de camp cris situées près de lacs, se trouvent à proximité des tracés ferroviaires, entre les km 282 à 296 de la route Billy-Diamond. Ces aires sont identifiées pour fins de campement traditionnel. Environ 500 mètres séparent la plus proche de ces aires de la route Billy-Diamond. Une quatrième aire de camps cris est située à l'extrémité ouest de la zone d'étude près du lac du Vieux Comptoir.

En résumé, la zone d'étude pour le corridor de la voie ferrée du Km 257 – La Grande, comprend cinq (5) aires protégées (3 existantes et 2 projetées), 85 baux, dont 40 baux de villégiature, 2 pourvoies, de nombreux claims miniers et plusieurs camps cris<sup>28</sup>. Le tracé ferroviaire proposé empiète ou se trouve dans les abords immédiats de certains de ces titres et servitudes, et par conséquent il y a lieu d'être attentif à de potentiels enjeux de cohabitation des usages.

---

<sup>28</sup> Rappelons que l'usage de ces derniers est détaillé à la section 6.



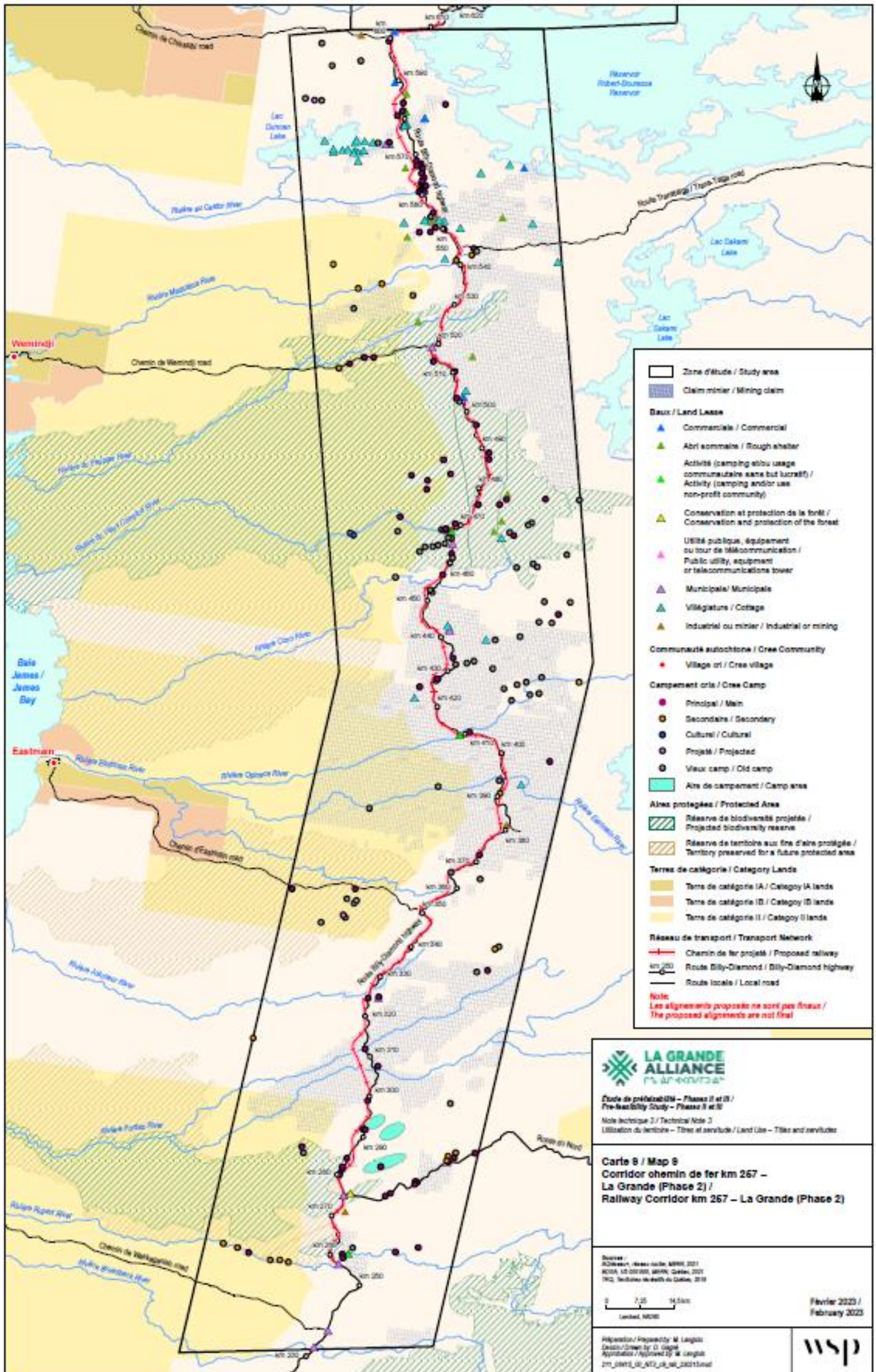


Figure 7-1 Corridor voie ferrée km 267 – La Grande (Phase 2)



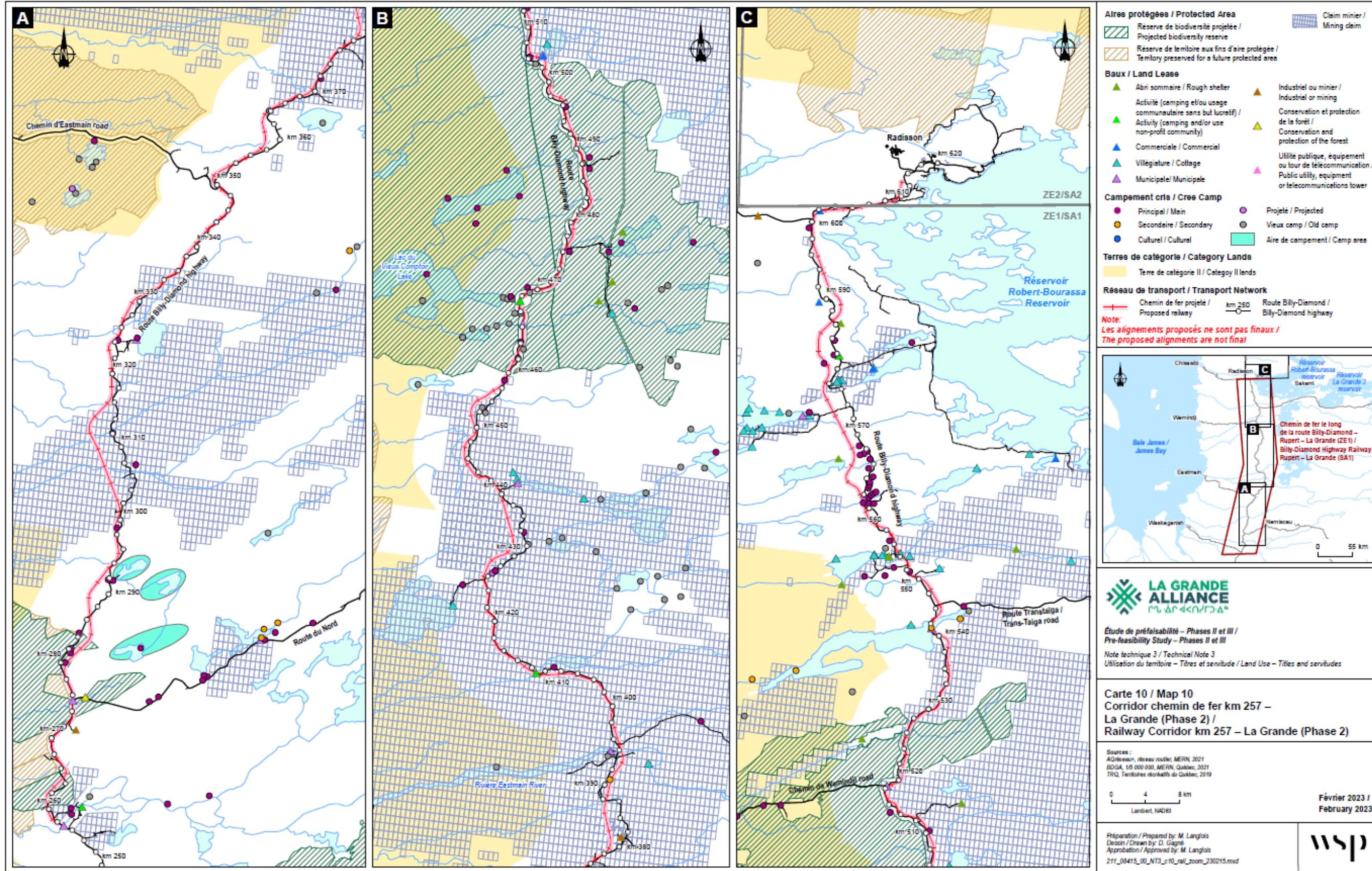


Figure 7-2 Corridor voie ferrée km 257 - Radisson (Phase 2)



### 7.2 ZE2 – PROLONGEMENT DE LA ROUTE ET DU CHEMIN DE FER – LA GRANDE – WHAPMAGOOSTUI/KUJJUARAPIK

La zone d'étude est traversée, dans sa partie centrale, par un vaste secteur désigné comme Terre de catégorie II (voir la figure 7-3). Plus au nord, à l'approche du village cri de Whapmagoostui et du village inuit de Kuujjuarapik, la zone d'étude est caractérisée par un regroupement de Terres de catégorie IA, IB et II. Rappelons que les terrains de trappage cri localisés dans cette zone d'étude sont décrits plus haut à la section 6.2.1.

#### AIRES PROTÉGÉES

Deux (2) réserves de territoire aux fins d'aires protégées se trouvent dans la zone d'étude sur les territoires des communautés de Chisasibi et Whapmagoostui :

- Au sud, la réserve Rivière-Kanaawpscow-et-Lac-Kukamaw, est composée de 3 secteurs distincts. L'un de ces secteurs se trouve à environ 3 km à l'ouest de la route d'accès projetée aux communautés de Whapmagoostui et Kuujjuarapik (tronçon principal). Les 2 autres secteurs de la réserve sont localisés à l'est de la route d'accès projetée, le secteur le plus près se trouvant à environ 5 km de cette route.
- Au centre de la zone d'étude, la réserve du Lac-Burton-Rivière-Roggan-et-la-Pointe-Louis-XIV - dont le vaste territoire se prolonge jusqu'à la baie James et la baie d'Hudson – est traversée par un segment d'environ 45 km du tronçon principal de la route d'accès projetée aux communautés de Whapmagoostui et Kuujjuarapik. Toutefois, la variante de cette route contourne entièrement la réserve d'aire protégée, la plus courte distance entre celle-ci et cette variante étant de 0,14 km.

#### BAUX (DROITS FONCIERS)

Les données recensées font état de 25 baux, la plupart pour des fins commerciales (9), de résidence principale (6), de villégiature (4), industrielles (2) et de tour de télécommunication (3). La grande majorité des baux se trouvent dans la partie sud de la zone d'étude, à proximité de Radisson, ainsi que du côté sud de La Grande Rivière. Aucun bail n'a été répertorié à proximité de la route d'accès projetée aux communautés de Whapmagoostui et Kuujjuarapik.

#### POURVOIRIE

La seule pourvoirie située dans la zone d'étude a comme zone d'exploitation le Réservoir Robert-Bourrassa (LG 2) et une section de La Grande Rivière. L'aire d'activité de la pourvoirie (sans droits exclusifs) est traversée par la variante de route proposée pour l'accès aux communautés de Whapmagoostui et Kuujjuarapik.

Comme mentionné plus haut (section 7.1), l'aire d'activité de cette pourvoirie se trouve également à l'intérieur de la zone d'étude dédiée au corridor de la voie ferrée projetée entre le km 257 et la route Transtaïga.

#### CLAIMS MINIERS

Un total de 5 claims miniers, attribués à Hydro-Québec<sup>29</sup>, est recensé dans la partie sud de la zone d'étude, à proximité de Radisson et du côté sud de La Grande Rivière. La variante proposée pour la route d'accès aux communautés de Whapmagoostui et Kuujjuarapik traverse un claim et passe à proximité (0,15 km) d'un autre claim.

<sup>29</sup> Un de ces claims (# 403644002) est désigné conjointement à Hydro-Québec et à la Société de Développement de la Baie-James.

### *CAMPS CRIS*

La zone d'étude comprend un total de 47 camps cris, soit 28 camps principaux, 10 anciens camps, 7 camps secondaires, 1 camp projeté (à 4 km du tracé routier) ainsi qu'un (1) camp culturel cri. Ce dernier, orienté sur la pratique d'activités traditionnelles pour les jeunes est situé directement sur le tracé de la route projetée, dans le sud de la zone d'étude, à proximité du Réservoir Robert-Bourassa (LG 2). Un camp principal est situé à environ 500 mètres de la variante #2 proposée pour le tracé routier.

En outre, trois (3) regroupements de camps ont été identifiés dans la zone d'étude par les Cris. Tout d'abord, une aire de campement comprenant plusieurs cabines est située le long de la baie d'Hudson, au nord de Whapmagoostui/Kuujuarapik. La limite sud de cette aire est relativement proche (0,4 km) du tracé de la route projetée. Elle compte plusieurs camps cris et non-cris, notamment des camps inuits. Les deux autres aires de camps se trouvent à l'extrémité ouest de la zone d'étude aux abords de la Baie d'Hudson. Plus au sud, le site choisi pour un camp projeté se trouve à proximité du tracé de la route projeté.

En résumé, en plus de la présence de plusieurs camps, la zone d'étude pour le corridor Route et voie ferrée - La Grande - Whapmagoostui/Kuujuarapik (Phases 2 et 3) comprend deux (2) réserves de territoire pour fins d'aires protégées, 25 baux, la plupart pour des fins commerciales et de résidences principales, une pourvoirie et très peu de claims miniers. La partie sud de la zone d'étude, à proximité de Radisson et du réservoir Robert-Bourassa, comporte davantage d'enjeux de cohabitation des usages compte tenu de la concentration et de la diversité des servitudes et titres qui s'y retrouvent. À cet égard, la section 6.1.2 de la présente note technique 3 traite plus en détail des caractéristiques des camps de Cris, tandis que les sections 6.1.4 et 6.2.6 (ainsi que la note technique 5) traitent des préoccupations exprimées par les participants de Radisson au cours des activités de mobilisation. Cependant, des activités de mobilisation plus poussées devront être menées avec les détenteurs de baux afin de mieux identifier les enjeux potentiels et de définir des mesures d'atténuation, le cas échéant.



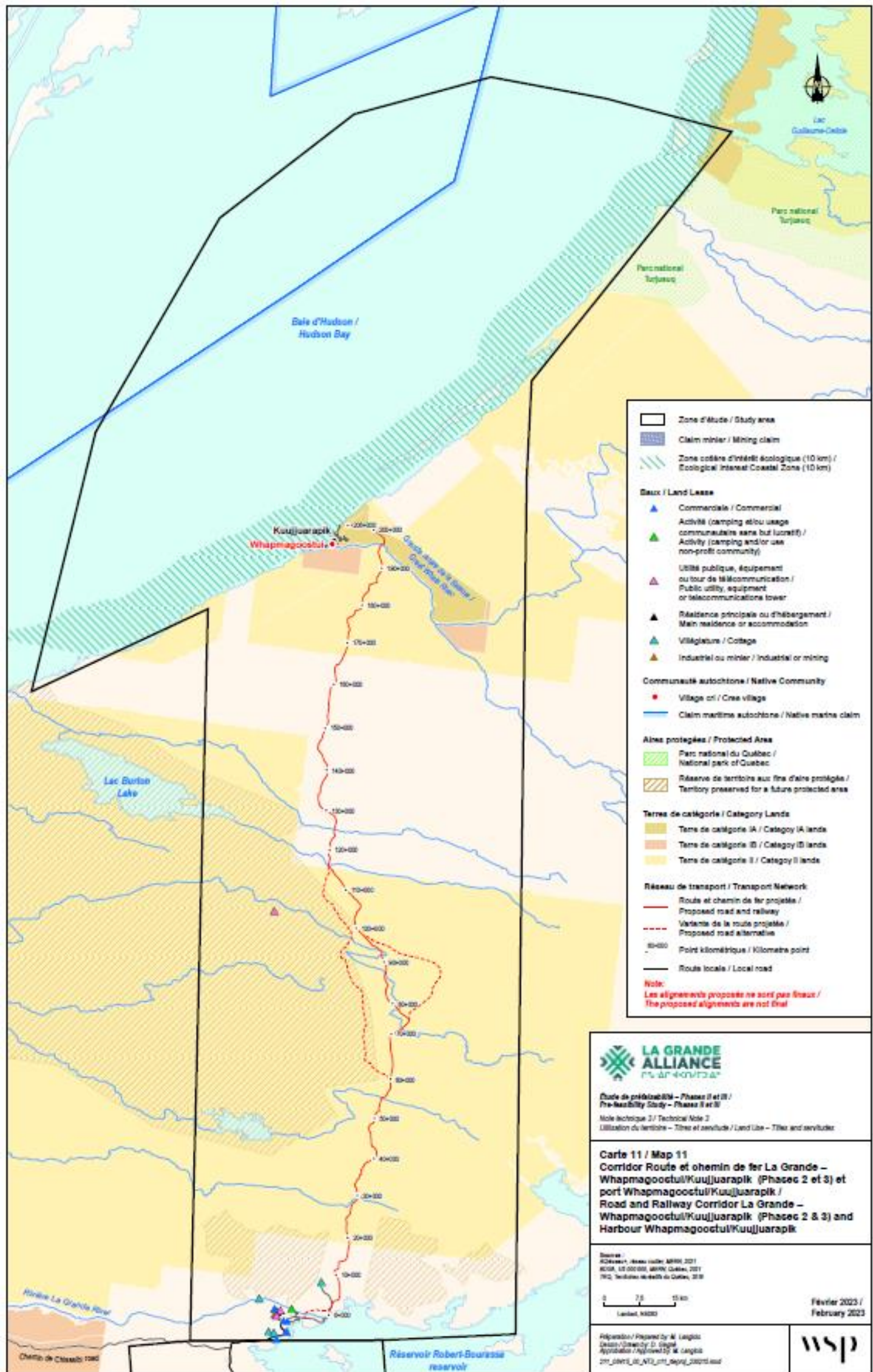


Figure 7-3 Corridor route et voie ferrée La Grande - Whapmagoostui/Kuujuarapik (Phases 2 et 3) et port Whapmagoostui/Kuujuarapik

### 7.3 PORT WHAPMAGOOSTUI/KUJJURAPIK

Cette section de zone d'étude réfère au littoral de la Baie d'Hudson située dans l'aire d'influence du projet de port (voir la figure 7-4).

Le territoire maritime couvert par un accord concernant les revendications territoriales des Inuit du Nunavik et des Cris est identifié dans la zone d'étude pour le port de Whapmagoostui/Kuujjurapik<sup>30</sup> (voir la section 4). Elle correspond à une bande maritime d'une largeur d'environ 50 km depuis les rives de la Baie d'Hudson. Dans la zone d'étude également, une aire protégée qui représente une zone d'intérêt écologique longe toute la côte de la Baie d'Hudson sur une largeur d'environ 10 km en zone maritime. La côte de la baie d'Hudson compte aussi de nombreux camps cris et non-cris, dont des camps inuits (voir la section 7.2).

### 7.4 ZE3 – EXTENSION DE LA ROUTE 167 – MINE RENARD – ROUTE TRANSTAÏGA

Cette zone d'étude ne comporte aucune Terres de catégorie IA, IB et II. Les terrains de trappage cris localisés dans cette zone sont décrits plus haut à la section 6.4.1.

#### *AIRES PROTÉGÉES*

Trois aires protégées se trouvent dans la zone d'étude sur les territoires des communautés de Mistissini et de Chisasibi. Dans le sud de celle-ci, à environ 8 km à l'ouest du corridor routier, se trouve la réserve de territoire aux fins d'aire protégée Pipunishiwini Saahkamiishtiku, alors qu'à environ 22 km à l'est du corridor se trouve une réserve de biodiversité projetée pour la protection de l'hirondelle. À l'extrémité nord de la zone d'étude, à proximité de la jonction entre le corridor routier projeté et la route Transtaïga, se trouve la troisième réserve de territoire aux fins d'aire protégée, nommée Aawiitakuch, dont les limites bordent de très près le corridor routier (de 200 mètres à 3 km environ) sur une distance d'environ 25 km. De façon générale, la localisation des aires protégées par rapport au corridor routier proposé est un enjeu de cohabitation des usages à considérer.

#### *BAUX (DROITS FONCIERS)*

Un total de 21 baux ont été répertoriés dans la zone d'étude. Plus de la moitié d'entre eux (11 baux) sont regroupés dans sa partie sud, aux abords du réseau routier existant donnant accès à la mine Renard et aux claims miniers attribués à Les Diamants Stornoway (Canada) inc. (98935). Ces 11 baux ont pour la plupart (8) des fins industrielles, mais certains ont aussi des fins commerciales, de tour de télécommunication, d'élimination de déchets, et de parc à résidu minier.

Les autres baux se trouvent dispersés dans la zone d'étude, généralement assez éloignés des routes existantes et du corridor projeté de la route 167, à l'exception de deux (2) baux situés à proximité de la route Transtaïga, attribués pour fins d'hébergement dans une pourvoirie sans droits exclusifs ainsi que d'équipement de mesure des vents ou d'instruments météorologiques.

<sup>30</sup> Source : Données du ARTIN à propos de la Région marine du Nunavik.



---

### *POURVOIRIES*

Deux pourvoiries sans droits exclusifs exercent des activités dans la zone d'étude. L'une d'elles exploite le centre-nord de la zone d'étude et est traversée par le corridor projeté de la route 167 à proximité d'un bras de rivière (lac de la Pointe). L'autre pourvoirie exerce ses activités à l'extrémité nord-ouest de la zone d'étude, où elle possède un camp d'hébergement, le long de la route Transtaïga (km 382).

---

### *CLAIMS MINIERS*

Un total de 3280 claims miniers a été recensé dans la zone d'étude. Certains « regroupements » de claims – c'est-à-dire des titres contigus détenus par la même Société - occupent directement des emplacements traversés par le corridor routier, à savoir du sud au nord :

- Les Diamants Stornoway (Canada) inc. (98935)
- Osisko Baie-James SENC (96 214)
- Exploration Midland Inc. (82741), établi sur une variante du tracé routier

---

### *CAMPS CRIS*

La zone d'étude comprend un total de 34 camps cris, à savoir 17 anciens camps, 13 camps principaux, 3 camps projetés, 2 camps autres (non catégorisés) et 1 camp secondaire. Les 3 camps projetés se trouvent dans la partie nord de la zone d'étude et sont relativement près (5-6 km) du tracé de la route projetée. Plus au sud, une aire de camp projetée pour fins de campement autochtone se trouve à près de 4,5 km à l'est du tracé routier projeté, un peu au nord de la Mine Renard et des claims miniers correspondants de Les Diamants Stornoway (Canada) inc. (98935). Aucun camp cri ne se trouve directement sur ce tracé projeté ni dans ses abords immédiats.

En résumé, la zone d'étude pour le Corridor Route 167 – Transtaïga (phase 2) comprend 3 aires protégées, quelques baux, principalement liés à la mine Stornoway, 2 pourvoiries et plusieurs claims miniers. L'usage des camps cris est traité à la section 6.



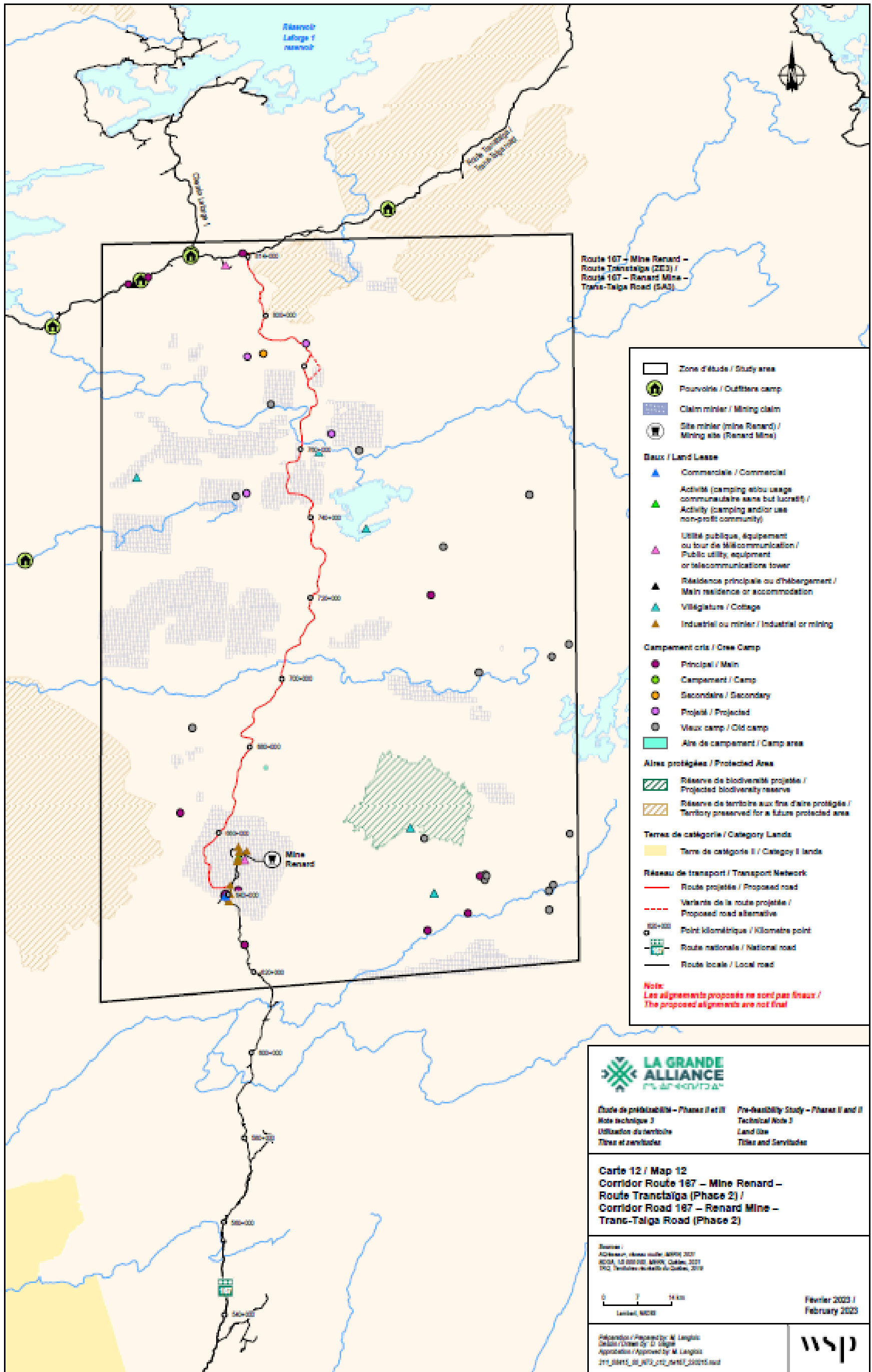


Figure 7-4 Corridor route 167 - Transtaiga (Phase 2)

## 8 AUTRES CONSIDÉRATIONS : LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Une des questions posées lors des entrevues sur l'utilisation du territoire portait sur l'observation, par les utilisateurs, de phénomènes associés aux changements climatiques, à leur impact sur l'utilisation du territoire et l'adaptation à ceux-ci, le cas échéant. Voici les faits saillants qui sont ressortis à propos de cet enjeu :

- Le couvert de glace sur les plans d'eau a tendance à se former plus tard à l'automne et à fondre précocement au printemps, ce qui fait en sorte de raccourcir la saison de la chasse hivernale et de la chasse à l'oie printanière. Certains ont déplacé leurs activités pour ne pas avoir, par exemple, à traverser des cours d'eau à motoneige au printemps, d'autres ont aménagé de nouvelles pistes de motoneige ou de motoquad en des endroits plus sécuritaires, ou ont simplement écourté leur saison de chasse. Certains devancent également leurs activités de chasse (en janvier au lieu de mars) afin d'avoir des conditions plus sécuritaires. Et d'autres disent se déplacer moins sur le terrain de trappage, ou devoir se déplacer en hélicoptère.
- De fait, plusieurs utilisateurs estiment que l'aménagement de nouvelles routes ou d'accès secondaires projetés, notamment le long de la baie, pourrait remédier à certains effets du changement climatique sur le couvert de glace et de neige, en rendant les déplacements et les activités plus sécuritaires.
- L'enjeu du gel des cours d'eau a aussi pour effet de déplacer les routes migratoires des caribous. Ces derniers tendent à descendre moins au sud depuis la dernière décennie.
- Les utilisateurs associent également aux changements climatiques la venue des orignaux plus au nord, ainsi que l'observation de nouvelles espèces telles des pélicans, des vautours et un cygne sur la côte et davantage de pygargues (qui font fuir les oies) également plus au nord. De plus, des pigeons et des aigles sont maintenant observés sur le territoire de Whapmagoostui. Des ours blancs et des renards argentés et arctiques ont été aperçus dans la région de Wemindji, qui se trouve plus au sud de leur zone d'activité habituelle. Des ours noirs et des cerfs ont également été vus à une latitude où on n'en voyait pas avant. D'autres animaux se font toutefois plus rares, tels les porcs-épics qui étaient autrefois beaucoup plus nombreux.
- Certains mentionnent que les loups sont plus nombreux, qu'ils tirent avantage des changements climatiques qui occasionnent une couche de neige plus mince, ce qui leur facilite la prédation des orignaux et des caribous. Avec les changements des routes de migration des caribous, les loups, qui suivent les troupeaux de caribous, sont donc plus nombreux dans certaines régions où on en voyait peu, et moins nombreux là où les caribous ne migrent plus.
- Plusieurs notent également que les oies volent maintenant plutôt la nuit, ou ne se posent plus à certains endroits spécifiques, rendant la chasse plus difficile. À Whapmagoostui, un maître de trappage a de plus indiqué que la zostère marine se développe moins et qu'il n'y a donc plus autant d'oies des neiges. La zostère est également consommée par les caribous qui migrent maintenant le long de la baie, ce qui contribue également à la rendre moins abondante pour les oies.
- Une personne indique que les poissons sont également affectés par la hausse de la température de l'eau. Le lieu ou le moment de la fraie peut en être modifié. Il a vu des œufs de dorés en suspension alors qu'ils restent normalement au fond de l'eau. De nouvelles espèces de poissons font également leur apparition dans certaines régions. Ainsi, la truite mouchetée est une nouvelle espèce observée par les utilisateurs du territoire de Whapmagoostui, et le saumon par des pêcheurs de Wemindji et de Chisasibi.
- De nouvelles espèces végétales ont aussi été observées (comme l'apparition de pins et davantage de bouleaux sur un terrain de Wemindji) et la végétation croît maintenant en de nouveaux endroits, ou au contraire a une croissance plus difficile ailleurs. Ces changements dans la végétation affectent les sources de nourritures des animaux, dont les orignaux, qui n'arrivent plus à se nourrir uniquement de leur diète habituelle (saules notamment) et se nourrissent donc de tout ce qu'ils trouvent, dont de la végétation contaminée par la pollution, la poussière, etc. On associe aussi le fait que des castors soient moins gras dus à ce manque de nourriture. Ceci aurait un impact indirect sur la santé des consommateurs de ces animaux, notamment du fait que certains

utilisateurs qui ne possèdent pas les connaissances traditionnelles pour pouvoir discerner un gibier sain d'un gibier malade consomment de la viande ou du poisson contaminé.

- La baisse de niveau d'eau de certains petits plans d'eau a été observée, rendant parfois la pêche plus difficile.
- Plusieurs utilisateurs de Whapmagoostui, mais également de Chisasibi et de Wemindji, ont indiqué que le sol, constitué d'argile ou de sable était très instable et pouvait, sous l'effet des changements climatiques, engendrer des risques lors de la construction d'infrastructures. Des utilisateurs de Whapmagoostui observent de plus en plus de glissements de terrain et d'affaissements. Certains indiquent que des camps, ou même le village de Whapmagoostui, devraient-êre déplacés.
- Davantage de feux de forêt sont observés, ce qui entraîne l'absence de faune pendant un certain temps sur le territoire affecté, et donc la réduction des activités.
- Chaque année, les cycles de saisons sont différents. La quantité de neige et la qualité de la glace sont variables d'une année à l'autre. Il y a des variations importantes et le temps est désormais imprévisible. Des utilisateurs ont indiqué ne plus pouvoir se fier au savoir traditionnel, tel sur l'observation des nuages pour prévoir le temps.

En conclusion, les utilisateurs associent plusieurs changements quant aux espèces observées sur le territoire et leur abondance, aux changements climatiques. Ces changements affectent indirectement les activités de chasse, de pêche et de trappage des utilisateurs en ce qui a trait aux espèces disponibles et à la qualité de la nourriture récoltée.

Cependant, l'impact des changements climatiques le plus généralisé et affectant de manière plus directe les activités des utilisateurs est le changement dans le couvert de glace qui complexifie les déplacements sur le territoire et qui a pour effet de modifier à la fois les périodes et les aires de chasse, et même parfois de réduire la teneur des activités.

## 9 RECOMMANDATIONS

Cette section présente les recommandations pour la poursuite des études de LGA, en phase de faisabilité ou lors de l'étude d'impact. Les recommandations concernent le processus de mobilisation et de participation des Cris, qui vise à définir de manière collaborative les meilleurs tracés d'infrastructures à préconiser, en répondant aux besoins techniques, environnementaux, économiques et humains, considérant les informations fournies par les Cris.

- Maintenir et renforcer le rôle des CIO avec l'ajout de formations aux outils destinés à leur travail de communication avec les populations de leurs communautés et leur travail de consignation des informations recueillies, en collaboration directe avec le consultant, en l'occurrence le Registre qui a été créé pour consigner les commentaires et les préoccupations des utilisateurs du territoire et des membres de la communauté.
- Maintenir le rôle de l'agent(e) de liaison comme support au réseau des CIO et lien tangible avec les études du projet en cours.
- L'implication d'assistants locaux, agissant également en tant qu'interprètes, devrait se poursuivre. Cette contribution au travail du CIO et de l'agent(e) de liaison favorise également le lien de confiance avec les personnes interviewées.
- L'implication de spécialistes (anthropologues) de la culture et de l'utilisation du territoire par les Cris dans les entrevues, en équipe avec les CIO et les assistants/interprètes locaux est également recommandée, selon le modus operandi préconisé lors des entrevues réalisées auprès des utilisateurs du territoire.
- Après les premières analyses des données d'utilisation du territoire, tenir une entrevue de groupe par communauté, rassemblant tous les utilisateurs rencontrés et montrant les différentes options de tracés retenues, afin de discuter de ces différentes options conjointement plutôt que de manière individuelle. Le CIO et des membres du conseil de bande devraient aussi assister à cette réunion.
- Tenir les utilisateurs Cris informés du développement des études et des activités sur le territoire. Il est recommandé que le CIO définisse avec les utilisateurs du territoire la manière dont ceux-ci souhaitent être informés (ex. rencontres, appels, courriels, radio ou autre).
- Élaborer, par l'intermédiaire ou avec l'aide des CIO, une liste des personnes intéressées à être impliquées dans les études, les suivis et les inventaires nécessaires aux infrastructures proposées, en privilégiant les utilisateurs des terrains de trappage concernés, le cas échéant.
- À l'étape de l'étude d'impact, il sera nécessaire de consulter à nouveau les utilisateurs afin d'étudier plus précisément le tracé proposé et définir les possibilités et les mesures d'atténuation ou de valorisation. Ces mesures devront être définies en collaboration avec les maîtres de trappage et les communautés concernées.
- Tenir un atelier de travail sur les aspects positifs et négatifs de la présence des infrastructures en lien avec les opportunités économique qui pourraient être engendrées dans chaque communauté.
- Les analyses sur les ZTS sont à poursuivre dans des études ultérieures afin d'augmenter le niveau de données d'utilisation du territoire plus spécifiques sur le sujet. La proposition d'un tracé et d'alternative(s) accompagnée d'un niveau d'informations détaillé sur les impacts potentiels devrait, selon nous, favoriser une meilleure compréhension des utilisateurs cris du territoire des enjeux et améliorer leur partage de connaissance du territoire, sachant que la catégorie de ZTS était nouvelle pour les utilisateurs cris du territoire lors de ces études.
- Concernant les emplois et les formations en lien au développement des infrastructures proposées, des discussions devront être tenues avec différents acteurs du milieu afin de concilier les attentes et les possibilités liées au développement des infrastructures proposées de LGA. À ce sujet, un système devrait être mis en place afin d'orienter les personnes intéressées à suivre une formation ou à créer une entreprise à des fins de services requis dans le cadre du projet (voir la note technique 5).
- Porter attention aux tensions entre utilisateurs du territoire que pourrait provoquer ou exacerber l'implantation des infrastructures proposées ainsi que les opportunités économiques qui y sont liées.

- Les propositions de tracé devront être considérées à la lumière des informations supplémentaires obtenues lors des entrevues de validation qui ont été réalisées après la conception des premières propositions de tracé. Voir la NT17 à cet effet.
- Organiser des rencontres entre les utilisateurs du territoire et les acteurs décisionnels de différentes communautés ensemble.
- Mobiliser les Inuit, pour approfondir les analyses de l'utilisation du territoire à l'étude (documentation, enjeux et préoccupations) pour le port et le prolongement de la route et du chemin de fer projetés entre La Grande et Whapmagoostui/Kuujjuarapik.

# 10 CONCLUSIONS

### *CONCLUSION SUR LES ACTIVITÉS DE MOBILISATION ET LE RÔLE DES CIO*

Les activités de mobilisation tenues auprès des utilisateurs cris du territoire ainsi que des autres parties prenantes dès les études de pré faisabilité et de faisabilité pour les phases 2 et 3 de LGA constituent une innovation comparativement aux standards habituels. Cette approche a pris la forme d'entrevues avec les utilisateurs du territoire, menées par une équipe de consultants composée d'un(e) anthropologue, d'un assistant cri et du CIO, par l'usage de cartes d'utilisation du territoire ne présentant aucune proposition de tracé pour les infrastructures de transports projetées. Concrètement, les données d'utilisation du territoire ont été collectées avant que les équipes techniques en ingénierie routière, ferroviaire et portuaire ne proposent de tracé dans le but, justement, de considérer ces données pour définir une proposition de tracé.

Le rôle des CIO a été primordial dans cette étude afin que les utilisateurs cris du territoire puissent prendre la parole au sujet des infrastructures proposées sur leurs terrains de trappage. Durant toutes les phases du projet (de la pré faisabilité à la réalisation), la continuité des échanges entre le CIO et les utilisateurs Cris du territoire est essentielle et doit pouvoir se poursuivre. Ces échanges, lorsqu'ils peuvent permettre de bonifier ou d'influencer les études en cours, devront être transmis aux promoteurs du projet ou à l'agent(e) de liaison, le cas échéant, afin qu'ils puissent être pris en compte. Le CIO pourra définir avec le promoteur la façon dont seront transmises les données ou préoccupations provenant des utilisateurs du territoire. L'usage du registre des communications, qui permet de consigner les commentaires, informations et préoccupations est conseillé à ce propos. Toutefois, un accompagnement plus serré des CIO dans l'utilisation de ce registre est conseillé afin qu'ils s'approprient davantage cet outil.

### *CONCLUSION SUR LES ZONES TRÈS SENSIBLES (ZTS)*

Comme mentionné précédemment, la prise en compte des Zones très sensibles (ZTS) définies par les utilisateurs lors des entrevues a été cruciale pour l'élaboration des tracés suggérés. Ainsi, ces derniers évitent au mieux les ZTS définies lors de ces rencontres. À l'étape de la validation, les ZTS à proximité ou touchant les tracés sont plus précisément définies avec les utilisateurs afin d'évaluer l'importance de l'impact que les utilisateurs pourraient subir ou tolérer, et de définir d'autres options de tracés le cas échéant.

L'identification des ZTS le plus tôt possible dans les études a permis de les intégrer à la conception subséquente des corridors, qui, dans la mesure du possible, les évitent. Toutefois, il est important de noter que le niveau d'informations partagé par les utilisateurs cris du territoire quant au ZTS a été plus détaillé dès lors qu'un premier tracé, et sa ou ses variantes dans certains cas, leur a été présenté, soit lors de la phase de validation. Il a été plus facile, en outre, de discuter avec eux de possibles mesures d'atténuation lorsqu'ils l'ont souhaité à ce stade des études. Il est entendu que, dans le cas d'impacts qui peuvent être effectivement atténués, la discussion sur les mesures d'atténuation se produirait aux phases ultérieures du projet en étroite collaboration avec l'utilisateur du territoire concerné.

Eu égard à ces entrevues portant spécifiquement sur les ZTS, et plus largement, sur l'utilisation du territoire, il nous semble pertinent de proposer deux seuils de tolérance aux impacts pour les différentes ZTS comme suit :

- 1 Faible tolérance aux impacts : la ZTS revêt une très grande importance et ne peut pas être remplacée, ce qui induit que l'infrastructure envisagée ne passe pas à proximité de la ZTS.
- 1 Tolérance modérée aux impacts : la ZTS revêt une grande importance et peut être difficile à remplacer sans des mesures d'atténuation importantes.

Par ailleurs, il nous semble inadéquat d'envisager un troisième seuil qui prévoirait une grande tolérance aux impacts, permettant qu'une ZTS identifiée comme telle puisse être remplacée au moyen d'une planification appropriée des mesures d'atténuation comme c'est déjà le cas sur le reste du territoire de catégories II et III.



## NOTE TECHNIQUE 3 – UTILISATION DU TERRITOIRE

Les différents critères de ces trois catégories ont été élaborés en collaboration avec les CIO à partir des données collectées lors des entrevues d'utilisation du territoire afin de déterminer les impacts selon la catégorisation prévue ci-dessus.

### *CONCLUSION SUR L'ENJEU DE L'ACCÈS ACCRU AU TERRITOIRE ET AUX COMMUNAUTÉS*

L'accès accru au territoire est un élément important et un vecteur de changement pour les utilisateurs du territoire, perçu à la fois de manière positive et négative.

Effectivement, la création de routes ou de chemins engendre de nouveaux axes de déplacement sur le territoire, empruntés à véhicule ou à motoneige. Ceci facilite l'accès au territoire, aux aires d'activités et aux ressources, et occasionne également l'exploitation de nouveaux secteurs. L'ouverture du territoire peut donc faciliter la transmission des connaissances et de la culture, l'accès à la nourriture traditionnelle, et peut permettre à des gens moins mobiles de continuer de se rendre sur le territoire. L'aménagement d'une nouvelle route peut aussi permettre aux utilisateurs du territoire d'éviter certains secteurs où le couvert de glace est devenu moins sécuritaire en raison des changements climatiques. La création de routes peut également entraîner une diminution des coûts pour se rendre sur le territoire (accès plus direct ou moins onéreux que par avion). Une rapidité d'accès au terrain peut aussi impliquer des visites plus nombreuses et plus courtes, et favoriser la présence d'enfants ou de parents sur le territoire, en facilitant des déplacements qui pouvaient autrement être contraints par le calendrier scolaire ou les obligations liées à l'emploi ou la santé.

En ce sens, le prolongement de la route 167 est fortement attendu par plusieurs utilisateurs rencontrés. Le prolongement de la route et la construction du chemin de fer de La Grande à Whapmagoostui révèlent toutefois davantage d'inquiétudes de la part des personnes rencontrées, bien que la route soit tout de même attendue, principalement pour la réduction du coût de la vie dans la communauté.

Ceux qui expriment des craintes quant à l'ouverture du territoire, que ce soit par une route ou un chemin de fer, font référence à la sécurité dans les camps ou sur le territoire (chasseurs inexpérimentés, vols, agressions), au non-respect de l'environnement qui peut entraîner la pression sur la ressource et l'altération de l'environnement (déchets, gaspillage, surpêche et surchasse), et au manque de respect envers les valeurs et la culture crie (respect des animaux, récolte raisonnée, périodes d'activités). De plus, des inquiétudes sont émises en lien au trafic de drogue et d'alcool qui pourrait transiter par ces nouveaux accès. Soulignons que les impacts sociaux et sur la santé sont abordés à la Note technique 5 – Autres impacts sur les communautés.

De fait, la création d'accès permet à un plus grand nombre de personnes allochtones de venir sur le territoire, que ce soit pour des activités de chasse, de pêche, ou de cueillette, ou pour l'exploitation de richesses minérales ou forestières. À cet effet, la pollution d'un environnement sain, nécessaire à la poursuite du mode de vie et de la culture crie, est particulièrement appréhendée en lien avec la construction et l'opération des infrastructures elles-mêmes, ainsi qu'avec le développement minier qu'elles peuvent entraîner. Pour cette raison, les Cris rencontrés lors des activités de mobilisation s'attendent pour la plupart à continuer d'être consultés, écoutés et impliqués en liens aux projets de développements sur leurs terrains de trappage, dans l'objectif de gérer au mieux le territoire avec la considération nécessaire à l'égard des valeurs et de l'identité des Cris.

### *CONCLUSION SUR L'UTILISATION DU TERRITOIRE*

Enfin, comme démontré dans cette note technique, les différentes zones d'études sont fréquentées principalement par les Cris, qui y pratiquent plusieurs activités, s'y déplacent par différents moyens et y séjournent pour des périodes de durées variables. Au fur et à mesure de l'avancement des études de LGA (phases 2 et 3), les tracés ont été modifiés pour qu'ils respectent au mieux les contraintes identifiées et localisées par les utilisateurs cris du territoire pendant les activités de mobilisation. Ainsi, les tracés proposés en fin d'étude peuvent ne pas correspondre à ceux qui ont été présentés à la validation des entrevues avec les utilisateurs du territoire.

De fait, les activités de mobilisation doivent se poursuivre aux phases ultérieures du projet afin de rester en adéquation avec les activités et les attentes des utilisateurs cris du territoire. De plus, des activités de mobilisation devront également se tenir ou se poursuivre avec les autres parties prenantes cries, les Jamésiens, ainsi que les Inuit. La recherche de titres et servitudes a notamment fait ressortir une quantité de parties prenantes, tels les villégiateurs et quelques propriétaires de pourvoiries, à considérer aussi pour les projets futurs.

La Note technique 17 présente plus spécifiquement les contraintes et recommandations des utilisateurs du territoire et des autres parties prenantes concernant les tracés des infrastructures proposées.

## 11 RÉFÉRENCES

- ATTRACTION NORD. Non daté. Baie-James, la petite histoire d'une grande région. En ligne : [https://issuu.com/larueeverslenord/docs/la\\_petite\\_histoire\\_d\\_une\\_grande\\_r\\_g](https://issuu.com/larueeverslenord/docs/la_petite_histoire_d_une_grande_r_g). Consulté le 15 juillet 2022
- AVATAQ. Non daté. La région du Nunavik. Institut culturel Avataq. En ligne : <https://www.avataq.qc.ca/fr/Les-Nunavimmiuts/Le-territoire/La-region-du-Nunavik>. Consulté le 21 juin 2022.
- BLONDEAU M. 2009. La flore vasculaire des environs de Wemindji, Baie-James, Québec et Nunavut. MRNF, Herbiers du Québec. En ligne : <https://mffp.gouv.qc.ca/documents/forets/connaissances/recherche/Rapport-flore-Wemindji.pdf>. Consulté le 23 mai 2022.
- CONSORTIUM GENIVAR-WASKA ET HYDRO-QUÉBEC. 2020A. *Complexe de l'Eastmain-Sarcelle-Rupert – Suivi de l'utilisation du territoire par les Cris 2015-2016*. Pagination multiple et Annexes.
- CONSORTIUM GENIVAR-WASKA. 2020B. *Complexe de l'Eastmain-Sarcelle-Rupert – Suivi des conditions de navigation de la rivière Rupert – Consultation des utilisateurs Cris – 2018 – Phase exploitation*. Rapport présenté par le consortium Genivar-Waska à Hydro-Québec. Pagination multiple et annexes.
- CREE NATION OF EASTMAIN (CNE). 2022. About Eastmain. En ligne : <https://eastmain.ca/about>. Consulté le 15 mars 2022.
- CREE NATION OF MISTISSINI (CNN). 2020. Mistissini through history. En ligne <https://mistissini.com/>. Consulté le 28 mai 2022.
- CREE NATION OF NEMASKA (CNN). 2022. A Brief History of Nemaska. En ligne : [History – Cree Nation of Nemaska](#). Consulté le 14 mars 2022.
- CREE NATION OF WASKAGANSIH (CNW). 2022. Introduction to our History. En ligne : [Home - Cree Nation of Waskaganish](#). Consulté le 11 mars 2022.
- CREE NATION OF WASKAGANSIH AND CREE NATION GOVERNMENT (CNW and CNG). 2018. Climate change adaptation Action plan. Community proposal. With the participation of McGill University. En ligne : [Community Climate Change Adaptation Plan - Cree Nation of Waskaganish MBFinal \(cngov.ca\)](#). Consulté le 10 mars 2022.
- EEYOU PLANNING COMMISSION (EPC). 2022. About Eeyou Planning Commission. En ligne : <https://eeyouplanningcommission.ca/about-epc/>. Consulté le 22 avril 2022.
- EEYOU PLANNING COMMISSION (EPC) CHISASIBI. 2017. Report on community input on Land Use planning goals. Eastmain. En ligne : <https://eeyouplanningcommission.ca/wp-content/uploads/Chisasibi-Long-report-on-community-input-on-land-use-planning-2017-12.pdf>. Consulté le 23 mai 2022.
- EEYOU PLANNING COMMISSION (EPC) EASTMAIN. 2017. Report on community input on Land Use planning goals. Eastmain. En ligne : <https://eeyouplanningcommission.ca/wp-content/uploads/Eastmain-Long-report-on-community-input-on-land-use-planning-2017-12.pdf>. Consulté le 27 mars 2022.
- EEYOU PLANNING COMMISSION (EPC) MISTISSINI. 2017. Report on community input on Land Use planning goals. Mistissini. En ligne : <https://eeyouplanningcommission.ca/wp-content/uploads/Mistissini-Long-report-on-community-input-on-land-use-planning-2017-12.pdf> Consulté le 19 mai 2022.
- EEYOU PLANNING COMMISSION (EPC) NEMASKA. 2017. Report on community input on Land Use planning goals. Nemaska. En ligne : [Nemaska-Long-report-on-community-input-on-land-use-planning-2017-12.pdf \(eeyouplanningcommission.ca\)](#)

- EEYOU PLANNING COMMISSION (EPC) WASKAGANISH. 2017. Report on community input on Land Use planning goals. Waskaganish. En ligne : [Waskaganish-Long-report-on-community-input-on-land-use-planning-2017-12.pdf](https://www.eeyouplanningcommission.ca/wp-content/uploads/Waskaganish-Long-report-on-community-input-on-land-use-planning-2017-12.pdf) (eeyouplanningcommission.ca). Consulté le 26 avril 2022.
- EEYOU PLANNING COMMISSION (EPC) WHAPMAGOOSTUI. 2017. Report on community input on Land Use planning goals. Whapmagoostui. En ligne : <https://eeyouplanningcommission.ca/wp-content/uploads/Whapmagoostui-Long-report-on-community-input-on-land-use-planning-2017-12.pdf>. Consulté le 24 mai 2022.
- EEYOU PLANNING COMMISSION (EPC) WEMINDJI. 2017. Report on community input on Land Use planning goals. Wemindji. En ligne : <https://eeyouplanningcommission.ca/wp-content/uploads/Wemindji-Long-report-on-community-input-on-land-use-planning-2017-12.pdf>. Consulté le 29 avril 2022.
- GOUVERNEMENT DU CANADA. 2006. *Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Nunavik*, en ligne, page consultée le 3 août 2022.
- GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. 2021. Profil des nations – Cris. En ligne : [Cris | Gouvernement du Québec \(quebec.ca\)](https://www.gouvernement.qc.ca/fr/les-nations). Consulté le 14 mars 2022.
- GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. 2022. Commission de toponymie. Banque de noms de lieux du Québec. En ligne : <https://toponymie.qc.ca/ct/accueil.aspx>. Consulté en juillet 2002.
- GOUVERNEMENT RÉGIONAL EYYOU ISTCHEE BAIE-JAMES (GREIBJ). 2022. *Site internet. Gouvernance*. [En ligne] : <https://greibj-eijbrg.com/fr/gouvernement-regional/gouvernance#>. (Consulté le 27 mars 2022).
- GRAND COUNCIL OF THE CREES (EEYOU ISTCHEE)/CREE NATION GOVERNEMENT (GCC (EI)/CNG) (2022). Les Eeyou d'Eeyou Istchee. Site internet: [les eeyou d'eeyou istchee | the grand council of the crees \(eeyou istchee\) \(cngov.ca\)](https://www.eeyou-istchee.com) consulté le 10 janvier 2022.
- HISTOIRE DU QUÉBEC. 2019a. Réserve crie et Village cri de Mistissini. En ligne : <https://histoire-du-quebec.ca/mistissini>. Consulté le 18 mai 2022.
- HISTOIRE DU QUÉBEC. 2019 b. Territoire réservé amérindien Wemindji. En ligne : <https://histoire-du-quebec.ca/wemindji>. Consulté le 23 mai 2022.
- HISTOIRE DU QUÉBEC. 2019c. Chisasibi (village cri et terre réservée). En ligne : <https://histoire-du-quebec.ca/chisasibi>. Consulté le 29 avril 2022.
- HISTOIRE DU QUÉBEC. 2019 d. Village cri Whapmagoostui. En ligne : <https://histoire-du-quebec.ca/whapmagoostui>. Consulté le 24 mai 2022.
- HYDRO-QUÉBEC. 2019. Des ouvrages hydroélectriques du complexe Eastmain-Sarcelle-Rupert renommés en mémoire de Bernard Landry. Communiqué de Presse. 4 novembre 2019. EN LIGNE : <http://nouvelles.hydroquebec.com/fr/communiqués-de-presse/1561/des-ouvrages-hydroelectriques-du-complexe-eastmain-sarcelle-rupert-renommés-en-mémoire-de-bernard-landry/>
- HYDRO-QUÉBEC. 2006. Carte : Creation of Reservoir. En ligne : [http://www.hydroquebec.com/hydroandfriends/publications/the-la-grande-hydroelectric-complex/reservoirs\\_map.pdf](http://www.hydroquebec.com/hydroandfriends/publications/the-la-grande-hydroelectric-complex/reservoirs_map.pdf). Consulté le 15 mars 2022.
- HYDRO-QUÉBEC PRODUCTION. 2004. *Étude d'impact sur l'environnement - Centrale de l'Eastmain-1-A et dérivation Rupert*. Volume 1, Chap. 1 à 9, Décembre 2004.
- INSTITUT AVATAQ. *La région du Nunavik*. En ligne. Page consultée le 3 août 2022.

- IZAGUIRRE, Dario et al. 2017. « Sanders Pond, un site vieux de 4200 ans sur le bord de la mer de Tyrrell en Eeyou Istchee Baie-James », dans Adrian L. Burke et Claude Chapdelaine (dirs.), *L'Archaïque au Québec. Six millénaires d'histoire amérindienne : 247-270*. Collection Paleo-Québec-36. Recherches amérindiennes au Québec, Montréal.
- LÉGISQUÉBEC. 2023. *Loi sur le régime des terres dans les territoires de la Baie-James et du Nouveau-Québec*. Chapitre R-13.1. En ligne : <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/R-13.1>. Consulté le 5 avril 2023.
- MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DES FORÊTS (MRNF). 2023. *Découpages administratifs*. Carte. Québec. En ligne : [Découpages administratifs - Limites régionales et locales - Ministère des Ressources naturelles et des Forêts \(gouv.qc.ca\)](https://www.mrnf.gouv.qc.ca/fr/decoupages-administratifs-limites-regionales-et-locales). Consulté le 5 avril 2023.
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. 2022. Public lands. Gouvernement du Québec. En ligne : [https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/aires\\_protegees/terres-pub-en.htm](https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/terres-pub-en.htm). Consulté en Octobre 2022.
- MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES. 2022. Registre du domaine de l'État. Gouvernement du Québec. En ligne : <https://appli.mern.gouv.qc.ca/Rde/> Consulté en Octobre 2022.
- MORANTZ, Toby. 2017. *Attention ! L'homme blanc va venir te chercher – L'épreuve coloniale des Cris au Québec*, traduit par P. Raynault -Desgagné, Québec, Presses de l'Université Laval. Traduction de *The White Man's Gonna Getcha. The Colonial Challenge to the Crees in Quebec*, Montréal-Kingston, McGill-Queen's University Press, 2002.
- MOUVEMENT JEUNESSE BAIE-JAMES. 2012. Histoire de la Baie-James – Survol du développement des villes jamésiennes. En ligne : [https://issuu.com/jeffcloutier/docs/histoire\\_jamesie](https://issuu.com/jeffcloutier/docs/histoire_jamesie). Consulté le 15 juillet 2022.
- OFFICE DE LA SÉCURITÉ DU REVENU DES CHASSEURS ET PIÉGEURS CRIS (OSRCPC). 2021. Rapport annuel 2019-2020.
- OFFICE DE LA SÉCURITÉ DU REVENU DES CHASSEURS ET PIÉGEURS CRIS (OSRCPC). 2016. Rapport annuel 2014-2015.
- RELATIONS COURONNE-AUTOCHTONES ET AFFAIRES DU NORD CANADA (RCAADNC). 2021. Premières Nations. En ligne : [https://fnp-ppn.aadnc-aandc.gc.ca/fnp/Main/Search/FNRegPopulation.aspx?BAND\\_NUMBER=61&lang=fra](https://fnp-ppn.aadnc-aandc.gc.ca/fnp/Main/Search/FNRegPopulation.aspx?BAND_NUMBER=61&lang=fra). Consulté en avril 2022.
- SOCIÉTÉ MAKIVIK. 2022. *Kuujuarapik*. En ligne. Page consultée le 3 août 2022
- SOCIÉTÉ MAKIVIK. 2022. *Umiujaq*. En ligne. Page consultée le 3 août 2022
- STATISTIQUE CANADA. 2022. *Profil du recensement*, Recensement de 2021. En ligne : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>. Consulté le 1er juillet 2022 et mars 2023.
- VISION EYYOU ISTCHEE (Stantec, Desfor, Systra with subconsultant WSP). 2022. Transportation Infrastructure Feasibility Study – Phase I, Prefeasibility Study – Phase II-III. Market Study. La Grande Alliance. Cree Development Corporation.
- WHAPMAGOOSTUI FIRST NATION (WFN). Non Daté. Site Internet de la communauté. En ligne : <http://www.whapmagoostuifn.com/tourism/>. Consulté le 24 mai 2022.
- WILLIAMS, Glyndwr. 1987. « George Atkinson (1777-1830) », Dictionnaire biographique du Canada, vol. VI (1821-1835). En ligne : [www.biographi.ca/fr/bio/atkinson\\_george\\_1777\\_1830\\_6F.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/atkinson_george_1777_1830_6F.html). Page consultée le 6 juillet 2022.



# ANNEXE

# A

UTILISATEURS CRIS DU  
TERRITOIRE

## ANNEXE A

### Annexe A – Récapitulatif des entretiens avec les utilisateurs cris du territoire

AIRE DE TRAPPE	DATE - ENTRETIEN	DATE - VALIDATION	NOMS DES PARTICIPANTS ET LEURS TITRES
<b>Nemaska</b>			
R17	18 nov. 2021	-	William Wapachee, ancien maître de trappe
<b>Mistissini</b>			
M01 (x2)	18 nov. 2021 18 nov. 2021	Sept. 2022	Samuel Rabbitskin, maître de trappe Noreen Moar, épouse de Samuel Rabbitskin Matthew Rabbitskin, maître de trappe Paul Rabbitskin, maître de trappe
M01 A	19 nov. 2021	Sept. 2022	Clarence Shecapio, maître de trappe John Henry Shecapio, frère de Clarence Shecapio
M02 A	18 nov. 2021	-	Rene Neeposh, maître de trappe
M03	03 nov. 2021	-	Leslie Mianscum, maître de trappe et principal utilisateur du territoire Michael Mianscum, maître de trappe
M04	16 mars 2022	Nov., 2022	Charlie Jimikin, maître de trappe Mary-Jane Coon-Come Jimikin, épouse de Charlie Jimikin Jimmy-Paul Coon-Come, fils de Charlie Jimikin
M06	04 nov. 2021	Sept. 2022	Willie Loon, maître de trappe Maggie Loon, épouse du maître de trappe Sydney Loon, fils de Willie Loon Johnny Loon, fils de Willie Loon
M07	03 nov. 2021	-	John Ottereyes, maître de trappe Harriet Ottereyes, mère de John Ottereyes Willie Longchap, cousin de John Ottereyes Wilfer Longchap, fils de Willie Longchap
M10	04 nov. 2021	Sept. 2022	William Swallow, maître de trappe Walter Swallow, maître de trappe Andrew Swallow-Neeposh, maître de trappe et fils de Walter Swallow
M11	02 déc. 2021	Nov., 2022	Emmerson Swallow, maître de trappe Sydney Swallow, maître de trappe Gordon Swallow, utilisateur du territoire
M12	17 mars 2022	-	Alex Brien, maître de trappe 1 Nathan Brien, maître de trappe 1 et neveu d'Alex Brien
M13	16 mars 2022	-	Steven Wapachee, maître de trappe Kevin Wapachee, frère de Steven Wapachee
M16	15 mars 2022	Nov., 2022	Norman Matoush, maître de trappe 1 Johnny Matoush, maître de trappe 3 Henri Matoush, maître de trappe 4
M23	25 mars 2022	-	John Brien, maître de trappe Kenny Brien, maître de trappe Jonah Brien, maître de trappe et fils de Kenny Brien Raymond Brien, maître de trappe

## ANNEXE A

AIRE DE TRAPPE	DATE - ENTRETIEN	DATE - VALIDATION	NOMS DES PARTICIPANTS ET LEURS TITRES
<b>Chisasibi</b>			
FG01/CH01	01 déc. 2021	Août 2022	Eric House, maître de trappe Karen Napash, épouse d'Éric House Kevin House, cousin d'Éric House Harry House, cousin d'Éric House
FG02/CH02	30 nov. 2021	Avril 2023	John Rednose, maître de trappe (CH02 – FG02)
FG03/CH03	29 avril 2022	Août 2022	Walter Rupert, maître de trappe Andrew Rupert, père de Walter Rupert James Rupert, cousin de Walter Rupert Keith Rupert, cousin de Walter Rupert Ronnie Rupert, cousin de Walter Rupert Leslie Rupert, cousin de Walter Rupert
FG05/CH05	03 déc. 2021	-	John Lameboy, neveu de George Lameboy Sydney Chewanish, cousin de George Lameboy <i>*George Lameboy est le maître de trappe. Il n'était pas disponible pour l'entretien</i>
FG06/CH06	03 déc. 2021	-	Elmer Cookish, maître de trappe Noah Chakabash, maître de trappe's cousin Paul Chakabash, maître de trappe's cousin
FG07/CH07	31 mars 2022	Août 2022	Reggie Scipio, maître de trappe Freddie Scipio, oncle de Reggie Scipio et ancien maître de trappe Julian Snowboy, utilisateur du territoire
FG08/CH08	04 avril 2023	-	Paul Bullfrog, maître de trappage
FG09/CH09	01 déc. 2021	Août 2022	Steven NineO'clock, maître de trappe
FG10/CH10	30 mars 2022	Août 2022	William Shem, maître de trappe Thomas Shem, frère de William Shem Harry Shem, frère de William Shem
FG11/CH11	30 nov. 2021	Août 2022	William Pepabano, maître de trappe Richard Pepabano, père de William Pepabano et ancien maître de trappe
FG12/CH12	25 août 2022	-	Robbie Matthew, maître de trappe Randy Matthew, fils de Robbie Matthew
FG26/CH26	29 mars 2022	-	George Lot Bearskin, maître de trappe Marjorie Bearskin, épouse de George Lot Bearskin
VC01/CH33	02 déc. 2021	-	Samuel Tapiatic, maître de trappe Sarah Tapiatic, épouse de Samuel Tapiatic
VC02/CH34	31 mars 2022	-	Emile House, maître de trappe Paul House, oncle d'Émile House Louis House, cousin d'Émile House Ross House, cousin d'Émile House Christopher House, cousin d'Émile House J.-Henry House, cousin d'Émile House
VC03/CH35	30 mars 2022	-	Reginald Sam, maître de trappe David Sam, oncle de Reginald Sam John R. Sam, cousin de Reginald Sam Clayton Sam, fils de Reginald Sam Elmer Sam, fils de Reginald Sam
VC04/CH36	02 déc. 2021	Août 2022	Samuel Cox, maître de trappe

## ANNEXE A

AIRE DE TRAPPE	DATE - ENTRETIEN	DATE - VALIDATION	NOMS DES PARTICIPANTS ET LEURS TITRES
VC05/CH37	30 mars 2022	-	Adrian Chiskamish, maître de trappe Claude Matches, utilisateur du territoire et ancien maître de trappe Matthew Chiskamish, utilisateur du territoire et cousin d'Adrian Chiskamish
VC06/CH38	30 nov. 2021	-	Jimmy Kanatewat, maître de trappe
<b>Waskaganish</b>			
R01A	17 nov. 2021	Sept. 2022	Henry Erless, maître de trappe Stephane Erless, petit-fils d'Henry Erless
R06	22 juin 2022	-	Danny Whiskeychan, maître de trappe
R07	32 juin 2022	-	Jeffrey Whiskeychan, maître de trappe
R08	16 nov. 2021	Sept. 2022	Philip Blackned, maître de trappe Raymond Blackned, maître de trappe's brother
R09	17 nov. 2021	Sept. 2022	James Jonah Sr., maître de trappe
R12	16 nov. 2021	-	Dondus Hester, maître de trappe
R13	16 nov. 2021	Sept. 2022	Gordon Blackned Jr., maître de trappe
R14	16 nov. 2021	Sept. 2022	Ron Blackned, maître de trappe
<b>Whapmagoostui</b>			
GW01	06 juin 2022	Août 2022	Maître de trappe ( <i>ne souhaite pas être identifié dans les rapports</i> )
GW02	09 juin 2022	-	Noel Masty, maître de trappe
GW03	08 juin 2022	Août 2022	Jacob Dick, maître de trappe
GW04	08 juin 2022	Août 2022	Steven Masty, maître de trappe
GW05	10 juin 2022	Août 2022	Robbie Dick Sr., maître de trappe
GW06	07 juin 2022	Août 2022	James Kawapit Jr., maître de trappe
GW20	09 juin 2022	Août 2022	Matthew Mukash, maître de trappe
GW22	08 juin 2022	Août 2022	Elijah George, maître de trappe
<b>Eastmain</b>			
RE02	21 juin 2022	Août 2022	Brian Weapenicappo, maître de trappe Bernard Mayappo, frère de Brian Weapenicappo Valerie Whiskeychan, cousine de Brian Weapenicappo Robert Gilpin, partenaire de Valerie Whiskeychan
RE03	22 juin 2022	-	John Moses, maître de trappe Sinclair Gilping, beau-frère de John Moses
VC30	21 juin 2022	Août 2022	Victor Robert Gilpin, maître de trappe Irene Gilpin, épouse de Victor Robert Gilpin Camil Gilpin, fils de Victor Robert Gilpin Marcel Mose, beau-frère de Victor Robert Gilpin
VC33	20 juin 2022	-	Sydney Weapenicappo, frère de Clifford Weapenicappo David Weapenicappo, frère de Clifford Weapenicappo <i>*Clifford Weapenicappo est le maître de trappe. Il n'était pas disponible pour l'entretien</i>

## ANNEXE A

AIRE DE TRAPPE	DATE - ENTRETIEN	DATE - VALIDATION	NOMS DES PARTICIPANTS ET LEURS TITRES
<b>Wemindji</b>			
VC12	21 juin 2022	Août 2022	Sinclair Mistacheesick, maître de trappe Irene Mistacheesick, épouse de Sinclair Mistacheesick
VC13	22 juin 2022	Août 2022	Leonard Asquabaneskum, maître de trappe
VC14	24 juin 2022	Août 2022	Henry Steward, maître de trappe
VC16	20 juin 2022	Août 2022	John Moses, maître de trappe Henry Atsynia, oncle de John Moses
VC17	Août 16 2022	Sept. 2022	Bruce Hughboy, maître de trappe
VC18	22 juin 2022	Août 2022	Roy Matches, maître de trappe Allan Matches, frère de Roy Matches Norman Matches, frère de Roy Matches
VC19	23 juin 2022	Août 2022	Vern Gilpin, maître de trappe Albert Gilpin, frère de Vern Gilpin Ronnie Gilpin, frère de Vern Gilpin
VC23	23 juin 2022	Août 2022	Lindy Georgekish, maître de trappe Denis Georgekish, frère de Lindy Georgekish Doreen Georgekish, frère de Lindy Georgekish Morse Tomatuck, utilisateur du territoire

Source: Optional



# ANNEXE

**B**

PARTIES PRENANTES

CRIES

## ANNEXE B

### Annexe B – Récapitulatif des activités de mobilisation auprès des parties prenantes crie

PARTIES PRENANTES & TYPE D'ACTIVITÉ DE MOBILISATION	DATE – ACTIVITÉ DE MOBILISATION	NOMS DES PARTICIPANTS ET LEURS TITRES
<b>Niveau Régional</b>		
Cree Outfitting and Tourism Association (COTA) Groupe de discussion	07 mars et 13 avril 2022	Robin Mc Ginley, Directeur exécutif Anderson Jolly, Président & représentant de Nemaska Irene Otter, représentante du comité exécutif & de Waswanipi Louise B. Saganash, représentant de du comité des aînés
Chargé de Développement Économique (CDE) Groupe de discussion	20 juillet 2022	David Neeposh, Groupe Économie Eeyou, Directeur Général Elvis Weapenicappo, CDE d'Eastmain, Vice-Président Groupe Économie Eeyou Harris Happyjack, Groupe Économie Eeyou, Conseiller affaires – Jeunesse William Paddy, CDE de Oujé-Bougoumou Drayden Mistacheesick, CDE de Wemindji Malvin Wesley, Responsable du développement commercial, Waskaganish Andrew Coon, Coordinateur du développement économique, Mistissini Marlene Sam Dixon, CDE de Waswanipi Randall Black, Groupe Économie Eeyou, Conseiller en prêts commerciaux Sydney Orr, CDE de Whapmagoostui, Président Groupe Économie Eeyou
<b>Nemaska</b>		
Maîtres de trappe & utilisateurs crie du territoire Groupe de discussion	18-19 novembre 2022	n. d.
<b>Mistissini</b>		
Association des Trappeurs crie (ATC) Groupe de discussion	03 novembre 2021	Stanley Mianscum, administrateur local Andrew Loon, membre de l'ATC locale Willie K. Gunner, membre de l'ATC locale
Aînés Groupe de discussion	21 octobre 2022	Harry Mianscum Bella M. Mianscum Bella Moses Petawabano Katheleen Wooten Jimmy Macleod Mary Macleod Thomas Coon
<b>Chisasibi</b>		
Conseil des aînés Café Cri	14 et 15 mars 2022	Jimmy R. Fireman, Coordinateur du programme pour les aînés Robbie Matthew George C. Bearskin Charlie Pepabano William Fireman Mina Fireman Elizabeth Louttit
Association des femmes d'Eeyou Istchee Groupe de discussion	Date inconnue	Sherri-Ann Louttit Mina Bearskin-Fireman Chief Daisy House Deputy Chief Paula Napash Nathasha Bates Mabel Bearskin

## ANNEXE B

PARTIES PRENANTES & TYPE D'ACTIVITÉ DE MOBILISATION	DATE – ACTIVITÉ DE MOBILISATION	NOMS DES PARTICIPANTS ET LEURS TITRES
Chef & Conseil Table ronde	11 octobre 2022	Chief Daisy House George L. Pachano, Conseiller Jody House, Conseiller William Chisakamish, Conseiller Roger Orr, Conseiller Louise Etapp Neeposh, Conseiller
<b>Waskaganish</b>		
Maîtres de trappe & utilisateurs cris du territoire Groupe de discussion	17 novembre 2021	Glen Katapatuk, N-05 Clarence Cowboy, R-11 Andrew Salt R-10 William T. Hester R-12 Ernest Blueboy
<b>Whapmagoostui</b>		
Développement Économique Conférence	28 mars 2022	Sydney Orr, CDE de Whapmagoostui, Président Groupe Économie Eeyou Elijah Shem, Technicien radiophonique Joshua Kawapit, Chargé de communication John Shem, LGA CIO
Aînés Groupe de discussion	14 juin 2022	Isaac Bearskin Samson Petagumskum George Kawapit John Ruppert Stella Masty Maggie Kawapit Joseph George
Chef & Conseil Table ronde	n. d.	Rita Masty, Chef adjoint Jordan Masty, Conseiller Maria Kawapit, Conseiller Amy Dick, Conseiller Benjamin Masty, Secrétaire général
Femmes Groupe de discussion	14 juin 2022	Rachel Kawapit, Présidente de l'Association locale des femmes & Administratrice de l'éducation communautaire Amy Dick, Conseillère & Employée, Département culturel
Réunion du groupe de réflexion	n. d.	Sydney Orr, CDE de Whapmagoostui, Président Groupe Économie Eeyou
<b>Eastmain</b>		
Jeunes Groupe de discussion	n. d.	Denis Moses Dawn Namagoose Wendall Moar Jasmine Namagoose
<b>Wemindji</b>		
Chef & Conseil Table ronde	30 mars 2022	Christina Gilpin, Chief Roslyn Tomatuk, Conseiller George Natascum, Conseiller Stanley Shashaweskum, Conseiller Esnest Tomatuk, Conseiller

Source: Optional

# ANNEXE

C

PARTIES PRENANTES  
JAMÉSIENNES

## ANNEXE C

### Annexe C – Récapitulatif des activités de mobilisation auprès des parties prenantes jamésiennes

PARTIES PRENANTES & TYPE D'ACTIVITÉ DE MOBILISATION	DATE – ACTIVITÉ DE MOBILISATION	NOMS DES PARTICIPANTS ET LEURS TITRES
<b>Matagami</b>		
Municipalité de Matagami	21 janvier 2022	Daniel Cliche, Directeur général, Municipalité de Matagami
Séance publique d'information et de mobilisation	09 février 2022	Daniel Cliche, Directeur général, Municipalité de Matagami René Dubé, Maire, Municipalité de Matagami Martin Fillion, conseiller municipal, Municipalité de Matagami Marie-Claude Brousseau, Directrice générale, Administration Régionale Baie James (ARBJ) Josée Roy, trésorière, Société d'aide au développement des collectivités (SADC) de Matagami Réal Dubé, conseiller municipal, Municipalité de Matagami Denis Lord, Journaliste, La Sentinelle Denis Audette, Conseiller stratégique pour la Eeyou Istchee Baie James et le Nunavik, ministère des Transports du Québec (MTQ) Citoyens (2), Municipalité de Matagami
<b>Chapais</b>		
Représentants élus Municipalité de Chapais	14 février 2022	Isabelle Lessard, Mairesse, Municipalité de Chapais Stéphanie Houde, Assistante au développement stratégique et chargée de projet, Municipalité de Chapais
Séance publique d'information et de mobilisation	25 mai 2022	Isabelle Lessard, Mairesse, Municipalité de Chapais Stéphanie Houde, Assistante au développement stratégique et chargée de projet, Municipalité de Chapais Citoyens (24), Municipalité de Chapais
Parties prenantes économiques Séance publique d'information et de mobilisation	26 mai 2022	Isabelle Lessard, Mairesse, Municipalité de Chapais Stéphanie Houde, Assistante au développement stratégique et chargée de projet, Municipalité de Chapais Simon Blanchet, Président, Association des résidents du lac Opémisca Steeve Boissonneault, Président, Association des résidents du lac Cavan Isabelle Milord, Directeur général, Tourisme Baie-James Non inconnu, Stagiaire, Tourisme Baie-James Régis Simard, Directeur général, Table jamésienne de concertation minière
<b>Radisson</b>		
Représentants élus Localité de Radisson	09 mars 2022	Annabelle Larouche, Directrice générale, localité de Radisson Sébastien Lebrun, Président, localité de Radisson Hugo Bondu, Directeur, Service d'incendie, localité de Radisson Aurèle Gravel, conseillère locale, localité de Radisson Judy Boissonneault, conseillère locale, localité de Radisson
Séance publique d'information et de mobilisation	01 juin 2022	Annabelle Larouche, Directrice générale, localité de Radisson Sébastien Lebrun, Président, localité de Radisson Annie Juteau, Taxation et trésorerie (intérim), localité de Radisson Judy Boissonneault, conseillère locale, localité de Radisson Suzanne Pelletier, conseillère locale, localité de Radisson Manon Provencher, conseillère locale, localité de Radisson Citoyens (11), localité de Radisson, localité de Radisson



## ANNEXE C

PARTIES PRENANTES & TYPE D'ACTIVITÉ DE MOBILISATION	DATE – ACTIVITÉ DE MOBILISATION	NOMS DES PARTICIPANTS ET LEURS TITRES
<b>Chibougamau</b>		
Représentants élus Municipalité de Chibougamau	25 janvier 2022	<p>Manon Cyr, Mairesse, Municipalité de Chibougamau            Alain Landry, Directeur général, Municipalité de Chibougamau            Claude Girard, conseiller municipal, Municipalité de Chibougamau            Lyne Choquette, développement économique, Municipalité de Chibougamau            Jonathan Mattson, conseiller municipal, Municipalité de Chibougamau            Stéphane Hudon, conseiller municipal, Municipalité de Chibougamau            Alain Poirier, conseiller municipal, Municipalité de Chibougamau            Luc Michaud, conseiller municipal, Municipalité de Chibougamau            Nichèle Compartino, Conseillère communication, Municipalité de Chibougamau et Directrice de Développement Chibougamau</p>
Séance publique d'information et de mobilisation	27 sept. 2022	<p>Manon Cyr, Mairesse, Municipalité de Chibougamau            Nichèle Compartino, Conseillère communication, Municipalité de Chibougamau et Directrice de Développement Chibougamau            Nadia Duval, Chargée de projet, Développement Chibougamau Citoyens (13), Municipalité de Chibougamau            Citoyens (2), Municipalité de Chapais</p>
Parties prenantes économiques Séance publique d'information et de mobilisation	28 sept. 2022	<p>Manon Cyr, Mairesse, Municipalité de Chibougamau            Nichèle Compartino, Conseillère communication, Municipalité de Chibougamau et Directrice de Développement Chibougamau            Sylvain Dallaire, MTQ            Jair Rodriguez, MTQ            Miriam-Audrey Lessard-Légaré, Directrice adjointe, FaunENord            Jean-François Tremblay, Directeur de projet, TJCM            Régis Simard, Directeur général, TJCM            François Payette, conseiller académique, Centre d'études collégiales de Chibougamau            Frédéric Maltais, Chargé de projet, Créneau d'excellence en tourisme nordique            Sébastien Vandal, Administrateur, Chambre de commerce de Chibougamau et Directeur des ventes, compagnie de Transportation            Michel Laurendeau, Administrateur, Tourisme Baie-James et représentant, Fédération québécoise des Clubs de Quad</p>
<b>Lebel-sur-Quévillon</b>		
Représentants élus Municipalité de Lebel-sur-Quévillon	07 sept. 2022	<p>Guy Lafrenière, Maire, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon            Denis Lemoyne, conseiller municipal, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon            Jacques Trudel, Directeur, Travaux Public et urbanisme, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon            Anik Racicot, Directrice générale, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon            Michael Sandapen, Directeur (intérim), Développement économique, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon            Linda Audet, conseillère municipale, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon            Pierre-Yves Baril, conseiller municipal, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon            Charles Goyer, conseiller municipal, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon            Marc Blain, conseiller municipal, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon            Violaine Audet, conseillère municipale, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon</p>

## ANNEXE C

PARTIES PRENANTES & TYPE D'ACTIVITÉ DE MOBILISATION	DATE – ACTIVITÉ DE MOBILISATION	NOMS DES PARTICIPANTS ET LEURS TITRES
Séance publique d'information et de mobilisation	28 sept. 2022	Guy Lafrenière, Maire, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon Denis Lemoyne, conseiller municipal, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon Violaine Audet, conseillère municipale, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon Michael Sandapen, Directeur (intérim), Développement économique, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon Gérald Lemoyne, ancien Maire and résident, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon Citoyens (13), Municipalité de Lebel-sur-Quévillon
Parties prenantes économiques Séance publique d'information et de mobilisation	29 sept. 2022	Jacques Marquis, chef d'entreprise, Motel Iris et Quévillon aller-retour Violaine Audet, conseillère municipale, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon, et employée, Foresterie Gilles Gaudreault Norman Labrie, Président, Club de motoneige Lebel-sur-Quévillon Vice-Président, Club de motoneige Lebel-sur-Quévillon Céline Deschênes, secrétaire-trésorier, Club de motoneige Lebel-sur-Quévillon Jenny Fortier, propriétaire terrien et d'un bâtiment d'appartement Patrick Renaud, propriétaire terrien Julie Lavoie, propriétaire terrien et propriétaire de La Taverne et pizzeria Michael Sandapen, Directeur (intérim), Développement économique, Municipalité de Lebel-sur-Quévillon

Source: Optional