



Résumé

Publié en février 2025

La route d'accès à la collectivité de la Première Nation de Marten Falls doit satisfaire aux exigences provinciales et fédérales avant d'obtenir l'approbation de procéder aux activités de construction. Une des exigences fédérales est la préparation d'un résumé du projet d'évaluation environnementale/d'étude d'impact, qui contient suffisamment de détails pour permettre au lecteur de comprendre le projet. Afin de satisfaire à cette exigence et d'offrir aux lecteurs un accès facile aux renseignements qui comptent le plus pour eux, nous avons créé un ensemble de renseignements composé des éléments suivants :

- ◆ Un résumé;
- ◆ Une lettre du chef;
- ◆ Des résumés en langage clair de la discipline technique (y compris des explications des définitions clés et des éléments communs à tous les résumés);
- ◆ Autres renseignements à l'appui.

ES 1. Notre histoire

Nous, la Première Nation de Marten Falls, sommes une communauté anichinabée située au confluent des rivières Albany et Ogoki, dans le Nord de l'Ontario. La ville la plus près de notre communauté est Thunder Bay, en Ontario, située à environ 430 kilomètres au sud-est.

Ce territoire a généreusement pourvu à notre peuple, qui a vécu pendant des générations selon ses rythmes et a été gouverné par ses lois naturelles. C'est ce que nous appelons Anishinaabe bimaadiziwin – le mode de vie anichinabé – cela décrit la manière dont nous, en tant qu'êtres spirituels, sommes connectés à la terre et à tous les autres êtres vivants. En tant que peuple anichinabé, nous suivons un ensemble d'instructions et d'enseignements – appelé mino-bimaadiziwin/vivre une bonne vie – qui nous ont été offerts par le Créateur et indique en détail comment nous devons interagir avec toute la Création de manière bonne et saine.

Nos ancêtres vivaient au rythme des saisons, suivant les cycles naturels de la chasse, de la pêche et de la cueillette. Toutefois, la colonisation a apporté d'importants

changements. Les nouveaux arrivants peu familiers avec nos coutumes ont surexploité les animaux et imposé des politiques comme la *Loi sur les Indiens*, qui restreignait nos pratiques traditionnelles et notre mobilité. Nos enfants ont été envoyés dans des pensionnats, où plusieurs ont subi des abus, laissant un héritage de traumatismes intergénérationnels.

L'emplacement éloigné de notre communauté pose de grandes difficultés. Marten Falls n'est accessible toute l'année que par transport aérien depuis Thunder Bay et Nakina, en Ontario. En plus de l'accès par voie aérienne, une route d'accès hivernale est construite chaque année, mais cette route temporaire est de moins en moins fiable en raison des changements climatiques. Cela limite l'accès aux biens et services essentiels, de même que la croissance économique et les opportunités. La possibilité de rendre visite à la famille et de maintenir nos liens est également limitée, tout comme notre accès à la région plus vaste, à la nourriture, à l'eau potable saine, au carburant, aux matériaux de construction et aux services de santé.

Pour remédier à ces problèmes, nous proposons une route d'accès à la collectivité polyvalente toute saison, qui nous reliera au réseau routier provincial de l'Ontario. Cela ouvrira l'accès aux biens et services et permettra à nos membres de la communauté de progresser vers un avenir meilleur. Une route d'accès à la collectivité toute saison nous permettra d'affirmer notre souveraineté et de garantir un avenir meilleur pour nos membres. La route d'accès à la collectivité est également un acte de réconciliation économique. Nous proposons une approche du développement durable, qui est encadrée par notre vision du monde en tant que peuple Anichinabé et qui est imprégnée des valeurs de notre collectivité.

ES 2. Pourquoi nous avons besoin de cette route

La route d'accès à la collectivité nous reliera aux principales autoroutes de l'Ontario. Elle permettra aux familles de se visiter plus facilement et de voyager en toute sécurité. Elle réduira le coût de la nourriture, du carburant et d'autres fournitures, et améliorera les services communautaires, comme la santé, l'éducation et le bien-être. Notre nouvelle route vers la collectivité offrira également à la collectivité de nouvelles opportunités de croître et de s'épanouir.

Une route polyvalente peut également augmenter les opportunités économiques pour les collectivités autochtones et d'autres. La route d'accès à la collectivité devrait créer des emplois pendant la construction et lors des opérations. Cela améliorera l'accès de la Première Nation de Marten Falls aux opportunités d'emploi, car nos membres pourront se rendre au travail de manière fiable toute l'année.

Alors que la Première Nation de Marten utilisera principalement la route d'accès à la collectivité, la province souhaite également que celle-ci serve à une éventuelle exploration minière future. La construction de la route d'accès à la collectivité fait partie de la promesse du gouvernement provincial de créer des emplois, d'offrir des avantages à long terme et d'améliorer la vie des habitants du Grand Nord.

La route d'accès à la collectivité ne résoudra pas tous nos problèmes, mais elle représente un pas dans la bonne direction. Elle ouvre la porte à de nouvelles opportunités de croissance en tant que collectivité et offre de l'espoir pour un avenir meilleur.

ES 3. Nos rôles

Nous, la Première Nation de Marten Falls, sommes le promoteur de la route d'accès à la collectivité. Nous sommes également une collectivité autochtone qui doit être consultée. Nous avons un chef et huit conseillers, qui sont élus tous les deux ans selon le système électoral prévu par la *Loi sur les Indiens*. En tant que promoteur et organe directeur, notre chef et notre conseil ont la responsabilité unique de faire avancer la route d'accès à la collectivité tout en veillant à ce que les membres de la collectivité soient consultés et entendus. Ils sont également responsables de représenter nos membres de manière à promouvoir les intérêts de notre collectivité. Notre chef et notre conseil approuvent l'orientation de la route d'accès à la collectivité avec l'aide de la collectivité et des membres aînés de la collectivité.

L'équipe du projet de route d'accès à la collectivité de la Première Nation de Marten Falls (l'équipe du projet) a été formée pour nous soutenir dans la préparation de l'évaluation environnementale et de l'étude d'impact, et répondre aux exigences en matière de consultation et d'engagement. L'équipe du projet comprend deux conseillers principaux de la communauté, un directeur de projet et un responsable technique. L'équipe du projet agit sous l'orientation, la direction et les contributions de notre chef et du conseil, des conseillers membres de la collectivité et des membres de la collectivité.

L'équipe du projet est chargée de gérer et d'orienter les experts-conseils, de s'occuper des finances, de répondre aux demandes de renseignements et d'examiner les documents techniques, entre autres tâches. L'équipe du projet est également chargée de fournir à la communauté, au chef et au conseil des mises à jour régulières sur les progrès, les décisions à venir et les prochaines étapes. Elle travaille avec les experts techniques et les ingénieurs pour trouver un moyen de communiquer les données et les renseignements avec la Première Nation de Marten Falls.

ES 4. Comment nous avons choisi notre route

Depuis 2007, bien des efforts ont été déployés pour établir le trajet de prédilection de la route d'accès à la collectivité. En 2019, le choix a été réduit à deux solutions de rechange – la solution de rechange 1 et la solution de rechange 4. Les deux commencent au chemin Painter Lake et se dirigent vers le nord pendant environ 130 kilomètres avant de tourner vers l'est en direction de notre collectivité, et suivent plus ou moins le côté nord de la rivière Albany.

La solution de rechange 1 et la solution de rechange 4 sont parallèles, se chevauchent et se croisent à plusieurs endroits. Il y avait trois principales options de route parmi lesquelles choisir le trajet de prédilection. Elles comprenaient l'option de trouver une solution de rechange au passage de la rivière Ogoki, celle de trouver une solution de rechange au passage de la rivière Albany et enfin celle de choisir la solution de rechange qui bifurque vers l'est en direction de Marten Falls.

Entre 2019 et 2024, les experts techniques ont recueilli des données dans leurs domaines d'expertise afin de comprendre les conditions existantes des environnements naturels, socio-économiques et culturels. À l'été 2023, les experts techniques et les ingénieurs ont été invités à prendre en compte les données disponibles, y compris les connaissances autochtones, afin de déterminer les critères qui seraient utilisés pour comparer la solution de rechange 1 et la solution de rechange 4 et, enfin, de déterminer le trajet de prédilection. Les résultats de cette comparaison, ainsi que les recommandations de la collectivité, ont été transmis aux membres de la collectivité, à notre chef et à notre conseil, aux collectivités autochtones, aux personnes intéressées et aux organismes gouvernementaux. Les recommandations initiales ont évolué en tenant compte des commentaires reçus, et une recommandation de trajet de prédilection a été présentée à notre chef et au conseil pour examen. Une résolution du conseil de bande à l'appui du trajet de prédilection (le trajet de prédilection) a été signée le 26 août 2024. Veuillez consulter la **figure ES 4-1** pour le trajet de prédilection.

Figure ES 4-1 Trajet de prédilection

ES 5. Rôles des organismes de réglementation

Avant de pouvoir construire la route d'accès à la collectivité, il faut obtenir des approbations pour différentes activités du projet, comme la construction de la route d'accès à la collectivité et la mise en place de sites d'agrégats pour aider à la

construction. Dans le cas de la route d'accès à la collectivité, il faut respecter des exigences à la fois fédérales et provinciales avant d'obtenir ces approbations.

Le projet d'évaluation environnementale/d'étude d'impact a été préparée afin de répondre à l'objectif des Lignes directrices individualisées relatives à l'étude d'impact du gouvernement fédéral et du mandat provincial. Les commentaires sur cette présentation seront examinés et intégrés, le cas échéant, pour préparer le document final de l'évaluation environnementale/l'étude d'impact.

Les organismes de réglementation évalueront les renseignements fournis et prendront une décision pour savoir si le document final de l'évaluation environnementale/l'étude d'impact satisfait à leurs exigences.

ES 6. Notre approche

La méthodologie utilisée pour remplir une évaluation environnementale/étude d'impact est complexe et très technique. Le document final de l'évaluation environnementale/l'étude d'impact pour la route d'accès à la collectivité doit respecter des exigences fédérales et provinciales. Les points suivants fournissent un résumé des étapes réalisées dans le cadre de l'évaluation des effets.

- ◆ **Savoir autochtone** : En 2019, l'équipe du projet a lancé un programme afin de recueillir le savoir autochtone. Au moment de la publication du projet d'évaluation environnementale/d'étude d'impact, certaines collectivités autochtones avaient fait part de leur savoir autochtone. Ce savoir a été intégré aux approches scientifiques. Le savoir autochtone et la science occidentale ont été pris en compte pour établir les conditions existantes, prédire les effets potentiels et déterminer les méthodes d'atténuation et de surveillance appropriées.
- ◆ **Analyse comparative entre les sexes plus** : Il s'agit d'une approche visant à comprendre qui est touché par un projet et à évaluer comment ils pourraient vivre les impacts différemment. Des exemples pourraient inclure la façon dont les femmes pourraient vivre l'expérience des camps de construction près de leur collectivité ou la manière dont les travailleurs autochtones vivent le fait de se joindre à une main-d'œuvre majoritairement non autochtone. Cette analyse est importante pour la Première Nation de Marten Falls en tant que membre d'une minorité visible. Cette analyse a été abordée différemment par chaque discipline technique, car certaines ont moins d'influence directe sur l'Analyse comparative entre les sexes plus que d'autres.

- ◆ **Disciplines techniques** : Un total de 20 disciplines techniques sont prises en compte dans l'évaluation environnementale/l'étude d'impact, par exemple les eaux souterraines, les ongulés et le patrimoine culturel. Ces éléments ont été regroupés sous eau, territoire et population.
- ◆ **Composantes valorisées** : L'évaluation des effets a commencé par la détermination de ce qui est précieux pour les Autochtones, le public, les autorités fédérales et les parties intéressées et qui pourrait être touché par la route d'accès à la collectivité; ces éléments sont appelés composantes valorisées. Une liste initiale a été fournie par les agences gouvernementales. Tout au long de l'élaboration des études sur le terrain, la liste des composantes valorisées a été élargie pour tenir compte du savoir autochtone et des conversations avec les membres de la Première Nation de Marten Falls et d'autres collectivités.
- ◆ **Indicateurs** : L'étape suivante consistait à trouver un moyen de mesurer les effets ou les changements potentiels pour chaque composante valorisée résultant de la route d'accès à la collectivité. C'est ce qu'on appelle les indicateurs. Ils représentent la ressource, la caractéristique ou le problème lié à un élément de valeur qui, s'il est modifié, peut avoir un impact sur l'eau, le territoire ou les personnes.
- ◆ **Activités du projet** : Il est essentiel de comprendre comment les activités du projet interagissent avec l'eau, le territoire et les personnes pendant les phases de construction et d'exploitation afin d'évaluer les effets potentiels. Toutes les activités de construction et d'exploitation ne sont pas pertinentes pour chaque composante valorisée.
- ◆ **Limites physiques** : Ces éléments doivent être définis pour informer les domaines dans lesquels chaque composante valorisée a été étudiée.
- ◆ **Limites temporelles** : Elles établissent la durée pendant laquelle il convient de tenir compte de l'évaluation des effets. Plus précisément pour la route d'accès à la collectivité, la construction, le fonctionnement et l'entretien ont été pris en compte. On prévoit que la construction durera entre 3 et 10 ans, tandis que l'on prévoit que les opérations et l'entretien deviendront des activités permanentes.
- ◆ **Conditions existantes** : Les données sur le territoire, l'eau et les personnes ont été recueillies pour comprendre les conditions actuelles de la région dans la route d'accès à la collectivité et autour de celle-ci.

- ◆ **Effets résiduels** : Les conditions existantes, ainsi que la description des travaux de construction, des activités d'exploitation et d'entretien prévues, ont été utilisées pour déterminer les interactions potentielles entre la route d'accès à la collectivité et le territoire, l'eau et les personnes. Une fois les interactions potentielles déterminées, les effets potentiels sur les composantes valorisées ont été déterminés et des stratégies pour éviter ou atténuer les effets ont été examinées. Les effets résiduels sont les effets qui subsistent après l'application des mesures d'atténuation. Les évaluations des effets résiduels ont déterminé des effets positifs et négatifs aux conditions existantes en raison de la route d'accès à la collectivité. Ces renseignements ont servi à la rédaction d'une description des effets anticipés sur chaque composante valorisée pour les disciplines techniques.
- ◆ **Effets cumulatifs** : Une liste des inclusions a été préparée, en tenant compte des projets existants et planifiés pertinents. La liste a ensuite été mise à jour en tenant compte des commentaires reçus des collectivités autochtones, des intervenants et des organismes de réglementation. Pour chaque discipline technique, on a examiné la liste des inclusions afin d'évaluer les effets potentiels d'autres projets et on les a ajoutés aux effets sur le territoire, l'eau et les personnes de la route d'accès à la collectivité. Cet exercice a donné lieu à l'évaluation des effets cumulatifs.

ES 7. L'ingénierie de notre route

La route d'accès à la collectivité sera constituée d'une nouvelle route polyvalente toutes saisons allant du chemin Painter Lake à Marten Falls. Les options pour la propriété, les activités de fonctionnement et d'entretien de la route, ainsi que la responsabilité, sont en cours de discussion avec la province.

La route d'accès à la collectivité sera composée de la route elle-même, des routes d'accès connexes, des aires de repos, des aires de stationnement, des ponts, des ponceaux, des carrières et des sablières.

Le projet d'évaluation environnementale/d'étude d'impact a été réalisé sur la base d'une conception préliminaire de la route, ce qui signifie que les détails sur la façon dont la route d'accès à la collectivité sera construite sont encore conceptuels et ne sont présentés qu'à un niveau élevé.

La route d'accès à la collectivité est en cours de développement selon un processus à plusieurs phases, qui comprend les phases suivantes :

- ◆ La **planification** a commencé par l'élaboration du concept de la route d'accès à la collectivité, qui fait l'objet de discussion depuis plus d'une décennie.
- ◆ Par **concept préliminaire**, on fait référence aux premières réflexions sur la route d'accès à la collectivité. Il peut inclure l'alignement proposé de la route et des sections transversales typiques montrant à quoi ressembleront la route et les ponts.
- ◆ Le **processus de conception** est couramment appelé la conception détaillée et commence après la conclusion de la planification et de la conception préliminaire. Il peut cependant commencer lorsque le projet attend une décision des organismes de réglementation. La conception détaillée, comme son nom l'indique, est lorsque les ingénieurs travaillent sur les détails fins de la conception, par exemple le type exact de ponts et de ponceaux.
- ◆ La **construction** suit généralement la phase de conception détaillée. Le déroulement de la construction (p. ex. direction et étapes de construction) sera sélectionné tôt dans la phase de conception détaillée.
- ◆ Le **fonctionnement et l'entretien** comprennent l'utilisation générale des routes (p. ex. voitures et camions) et les activités d'entretien. Cette phase commence après la fin de la construction et se poursuit pendant toute la durée d'utilisation de la route.

À l'heure actuelle, la route d'accès à la collectivité est à la phase de conception préliminaire.

ES 8. La vie sur notre territoire

Une étape importante du projet d'évaluation environnementale/d'étude d'impact consiste à comprendre l'état actuel des environnements naturels, socio-économiques et culturels, appelés conditions existantes. Les études environnementales, tant de bureau que sur le terrain, ont été réalisées par les disciplines techniques afin de documenter et d'évaluer les conditions existantes pour les solutions de rechange 1 et 4. Comme pour la sélection du trajet de prédilection, les disciplines techniques ont été regroupées en eau, territoire et population. La raison de ce regroupement figure ci-dessous :

- ◆ **Eau** : L'eau, c'est la vie; elle donne au territoire et à toutes les espèces qui y habitent.
- ◆ **Territoire** : La Première Nation de Marten Falls entretient un lien profond et durable avec le territoire. Le territoire est au cœur de leur identité, de leur culture

et de leur mode de vie. La Première Nation considère le territoire et ses créatures vivantes comme faisant partie intégrante du cercle de la vie, et qu'ils sont essentiels pour maintenir l'équilibre et l'harmonie dans l'environnement. Les activités traditionnelles, comme la chasse à l'orignal, leur permettent de maintenir leur lien avec le territoire et entre eux. Bien qu'ouverts au développement, les membres de la Première Nation de Marten Falls soulignent l'importance de la conservation du territoire et des ressources pour garantir que les générations futures puissent continuer à en profiter et en bénéficier.

- ◆ **Personnes** : Le piégeage, la pêche et la chasse sont des activités importantes pour maintenir la sécurité alimentaire de la communauté et son patrimoine culturel. Les pratiques courantes de la Première Nation de Marten Falls sont remises en question en raison des changements économiques et des impacts environnementaux. La Première Nation de Marten Falls valorise la gestion durable des écosystèmes. Dans l'ensemble, les membres de la communauté sont engagés à préserver leur mode de vie et à garantir la santé de leur environnement pour les générations futures.

Étant donné le volume et la complexité des renseignements recueillis dans le cadre de ces études, des résumés en langage clair ont été élaborés pour chaque discipline technique afin d'aider le lecteur à mieux comprendre les conclusions de l'étude. Pour éviter de reproduire les renseignements ici, les résumés en langage clair des renseignements sur les disciplines techniques sont disponibles dans des documents séparés. Ces documents combinés constituent le résumé de l'évaluation requis par les lignes directrices individualisées relatives à l'étude d'impact du gouvernement fédéral. Ces renseignements sont également disponibles en ligne à l'adresse **eais.martenfallsaccessroad.ca**.

Chaque résumé en langage clair de discipline technique comprend une description des éléments suivants :

- ◆ Introduction;
- ◆ Conditions existantes;
- ◆ Effets potentiels et mesures d'atténuation;
- ◆ Effets résiduels;
- ◆ Effets cumulatifs.

Nous avons combiné certains résumés en langage clair de disciplines techniques là où il était logique de le faire, par exemple, lorsque les disciplines sont interconnectées et que la quantité de renseignements permet de les combiner. Les résumés en langage clair sont regroupés comme suit :

- ◆ Poissons et habitat des poissons;
- ◆ Eaux souterraines et eaux de surface;
- ◆ Tourbières;
- ◆ Sols et végétation;
- ◆ Espèces sauvages et oiseaux;
- ◆ Ongulés;
- ◆ Acoustique, environnement atmosphérique et gaz à effet de serre;
- ◆ Archéologie et patrimoine culturel;
- ◆ Changements climatiques;
- ◆ Bien-être communautaire (économie, santé humaine, sécurité communautaire et sociocommunautaire);
- ◆ Environnement visuel et utilisation du territoire et des ressources.

ES 9. Comment notre route changera notre territoire

Comme il est mentionné précédemment, des renseignements ont été recueillis pour les solutions de rechange 1 et 4 afin de comprendre les conditions existantes des environnements naturels, socio-économiques et culturels. Les renseignements ont également été utilisés pour soutenir la Première Nation de Marten Falls dans le choix du trajet de prédilection. Pour chaque discipline technique, une évaluation des effets a été réalisée. Celle-ci portait sur les effets potentiels (positifs, négatifs et neutres) ainsi que sur les mesures d'atténuation et d'amélioration, de même que sur une évaluation des effets résiduels.

Chaque discipline technique utilisait des renseignements sur les conditions existantes ainsi que la description des activités de construction, d'exploitation et d'entretien prévues. Ils ont servi à déterminer les interactions potentielles entre la route d'accès à la collectivité et l'environnement. Une fois les interactions potentielles déterminées, les

effets potentiels ont été dégagés et des stratégies en vue d'éviter ou d'atténuer les effets ont été examinées. Les mesures d'atténuation sont des stratégies visant à réduire les effets négatifs potentiels sur l'environnement.

Par exemple, des mesures d'atténuation, comme placer les sources de combustible à une distance d'au moins 30 mètres d'un plan d'eau, peuvent être efficaces pour réduire au minimum les effets potentiels des déversements accidentels de combustible. Après la mise en œuvre des mesures d'atténuation, une évaluation des effets résiduels a été réalisée pour déterminer s'il restait des effets résiduels. Cela garantit que tous les effets potentiels sont soigneusement évalués et gérés. Une description des effets résiduels est incluse dans les résumés en langage clair pour chacune des disciplines techniques.

ES 10. Effets cumulatifs

Voici un moyen simple de décrire les effets cumulatifs :

Imaginez que vous vous réunissez en famille dans les bois. Lorsque vous et vos cousins arrivez, les bois sont calmes. Votre groupe décide de jouer de la musique. Puis, vos parents, oncles et tantes arrivent. Ils veulent écouter leur propre musique, alors ils se rassemblent ailleurs. Pendant ce temps, les plus jeunes se rassemblent dans une autre zone pour chanter et jouer.

La musique jouée est l'effet de votre famille sur le niveau de bruit dans les bois. Chaque lieu de rassemblement familial – le vôtre, celui de vos parents, de vos oncles et tantes, et celui des plus jeunes – est comme d'autres projets dans la région, contribuant chacun à leurs propres impacts sonores. Le bruit que vous faites ainsi que le bruit fait par tous les autres représentent **l'effet cumulatif** des nombreux niveaux de bruit dans les bois.

Il faut comprendre trois concepts clés liés aux effets cumulatifs, à savoir :

- ◆ Le **chevauchement temporel** : Lorsqu'une activité a lieu en même temps qu'une autre activité. En examinant l'exemple de rassemblement familial, votre évaluation des effets cumulatifs tiendrait compte des trois sources de musique qui se déroulent en même temps. Si quelqu'un d'autre joue de la musique après votre départ, les deux activités ne se produisent pas en même temps. Le bruit (musique) généré par votre famille ne se chevauche donc pas avec le bruit fait après votre départ de la région, et il n'y a donc pas d'effet cumulatif.
- ◆ Le **chevauchement spatial** : Lorsqu'une activité se déroule dans la même zone qu'une autre activité. Si les adolescents de cet exemple décident de jouer leur

musique à quelques kilomètres des bois, leur musique ne serait pas entendue dans les bois. Par conséquent, le bruit qu'ils créent se chevauche dans le temps, mais pas dans l'espace. Il n'y a donc pas d'effet cumulatif;

- ◆ Les **projets raisonnablement prévisibles** : Le dernier concept concerne les projets que vous pouvez raisonnablement anticiper aux fins d'examen de l'évaluation des effets cumulatifs. De notre exemple, vous êtes au courant de votre rassemblement familial. Vous savez aussi que votre voisin prévoit une fête d'anniversaire en même temps, juste à côté de votre rassemblement. Il est donc raisonnablement prévisible qu'ils fassent également du bruit et que vous devriez prendre en compte leurs effets cumulatifs ainsi que les vôtres. Un exemple de projet qui n'est pas raisonnablement prévisible est des travaux de construction inattendus pour réparer un pont, qui s'est effondré la veille de votre rassemblement. Vous ne pouviez pas savoir que le pont s'effondrerait, par conséquent, tout bruit provenant des travaux de réparation ne serait pas considéré comme raisonnablement prévisible.

À partir de notre exemple, pour comprendre les effets cumulatifs sur les niveaux de bruit dans les bois, vous auriez besoin de :

- ◆ Comprendre les **conditions existantes**, ou les niveaux de bruit existants avant votre arrivée;
- ◆ Comprendre vos **effets**, ou comment votre musique contribue aux niveaux de bruit globaux;
- ◆ Prendre en compte des **mesures d'atténuation**, comme baisser le volume de votre musique ou utiliser des écouteurs;
- ◆ Évaluer les **effets résiduels**, ou les effets restants après l'application de mesures d'atténuation, comme les niveaux de bruit restants après avoir baissé le volume de votre musique;
- ◆ Ajouter les **effets potentiels d'autres activités**. Une fois que vous connaissez les effets résiduels de votre musique, vous ajouteriez les effets potentiels d'autres projets raisonnablement prévisibles, qui se déroulent en même temps et dans le même secteur.

Le fait de suivre les étapes ci-dessus aide à déterminer les effets cumulatifs qui peuvent se produire dans les bois. Dans notre exemple, nous avons pris en compte à la fois le

bruit du rassemblement familial et le bruit d'autres sources, comme la fête d'anniversaire.

Comme il est indiqué ci-dessus, les résumés en langage clair comprennent une description des effets cumulatifs pour chaque discipline technique.

ES 11. Nous avons écouté

La Première Nation de Marten Falls a tenu des consultations sur la route d'accès à la collectivité auprès des communautés autochtones, des personnes intéressées et des organismes gouvernementaux et est engagé envers celle-ci depuis 2019. Dans le cadre de l'évaluation environnementale/de l'étude d'impact, la Première Nation de Marten Falls devait consulter et collaborer avec des communautés autochtones, des conseils tribaux et des organisations politiques liées à un traité et des organisations provinciales et territoriales.

Depuis le début de l'évaluation environnementale/de l'évaluation d'impact, il y a eu d'importantes réalisations. Un moment fort de ce processus a été la communication continue et l'établissement de relations avec les communautés autochtones, les organismes gouvernementaux et les personnes intéressées, qui s'est terminé par la présentation des premières constatations des rapports sur les conditions existantes, la communication des résultats et des recommandations pour appuyer la sélection du trajet de prédilection et finalement l'obtention d'une résolution du conseil de bande pour le trajet de prédilection en août 2024.

L'établissement de relations a été au cœur des efforts de consultation et de mobilisation. Au fil des ans, des progrès ont été réalisés pour établir des lignes de communication, accroître la participation active et répondre aux préoccupations et aux problèmes ou les résoudre. Des progrès ont également été réalisés pour organiser des réunions de conseil à conseil entre la Première Nation de Marten Falls et d'autres communautés autochtones (c.-à-d., la Première Nation d'Eabametoong et la Première Nation d'Aroland) afin de discuter des protocoles de relations, des approches pour des consultations et un engagement significatifs, et pour fournir des mises à jour liées à la route d'accès à la collectivité.

Les membres de la Première Nation de Marten Falls ont également eu d'autres occasions liées au Programme de consultation et de mobilisation en tant que Première Nation agissant à titre de promoteur, y compris l'examen de documents et la tenue de réunions avant les autres communautés autochtones, les organismes gouvernementaux et les personnes intéressées. La Première Nation de Marten Falls a

reçu des rapports de leurs consultations et de leur mobilisation sur la route d'accès à la collectivité pour examen et validation. Le matériel partagé avec elle au cours des réunions a été modifié en fonction des commentaires de la communauté afin de garantir que l'approche du projet était basée sur les contributions directes et les commentaires de la collectivité. Cet engagement précoce a permis à la collectivité de fournir des perspectives précieuses et des commentaires sur divers aspects de la route d'accès à la collectivité, y compris le processus d'évaluation environnementale/d'évaluation d'impact, le programme de savoir autochtone et la sélection du trajet.

Diverses activités de consultation et d'engagement ont eu lieu, dont certains faits saillants incluent (sans toutefois s'y limiter) :

- ◆ Trois centres d'information publics (depuis le début de l'étape de l'évaluation environnementale en octobre 2021);
- ◆ Trois forums soutenus par la province, dont deux forums sur les intérêts et les droits autochtones ou issus de traités et un rassemblement et une exposition sur le projet de trois routes, organisés conjointement entre la route d'accès à la collectivité, la route d'approvisionnement Webequie et la route de raccordement du Nord avec les communautés autochtones. Un deuxième rassemblement et exposition sur le projet de trois routes est prévu pour février 2025 afin de discuter du projet d'évaluation environnementale/d'étude d'impact;
- ◆ Diverses réunions virtuelles ou en personne avec des collectivités autochtones, des organismes gouvernementaux et des personnes intéressées;
- ◆ Élaboration du Programme sur le savoir autochtone et du Programme des coordonnateurs communautaires pour les collectivités autochtones et participation à ceux-ci;
- ◆ Distribution et suivi des rapports d'étapes sur la consultation et la mobilisation pour les collectivités autochtones;
- ◆ Webinaires et vidéos liés aux composantes valorisées, aux effets cumulatifs, à l'adaptation aux changements climatiques, à la sélection du trajet et aux mises à jour sur le trajet;
- ◆ Distribution mensuelle de publipostages électroniques (bulletins d'information), d'avis sur le terrain et de guides de discussion, la recherche de commentaires et de contributions sur une base mensuelle par les responsables de la collectivité autochtone.

Les activités de consultation et de mobilisation se poursuivront jusqu'à la soumission de l'évaluation environnementale/l'étude d'impacts finales, à l'automne ou à hiver 2025. Ces activités sont prévues pour aider avec le processus de révision du projet d'évaluation environnementale/d'étude d'impact et pour se préparer à la présentation et à la révision de l'évaluation environnementale/l'étude d'impact finales.

ES 12. Notre climat en évolution

Les changements climatiques présentent de nombreux défis dans les régions éloignées comme Marten Falls. Les événements climatiques, comme une augmentation des précipitations, des inondations, des risques de feux de forêt, une chaleur extrême et des changements d'écosystème peuvent affecter à la fois la construction et l'utilisation à long terme de la route d'accès à la collectivité. Si des événements climatiques entraînent la fermeture de la route d'accès à la collectivité, ils nous affecteront également et potentiellement d'autres collectivités qui en dépendent.

La route d'accès à la collectivité intègre des stratégies d'atténuation afin de réduire les émissions des activités de construction et d'entretien. Des mesures d'adaptation sont également intégrées en concevant des infrastructures capables de résister aux conditions climatiques prévues. L'objectif est de construire une route résiliente et de réduire au minimum, les risques pour les communautés environnantes dans un climat changeant. Même si ces stratégies amélioreront grandement la résilience de la route d'accès à la collectivité, elles n'élimineront pas tous les risques.

ES 13. Autres exigences réglementaires

Une des exigences fédérales est une évaluation des accidents et des défaillances potentiels de la route d'accès à la collectivité. En fonction de sa conception et de son utilisation prévue, du jugement professionnel et de l'expérience acquise avec d'autres projets de routes en région éloignée, des accidents ou des défaillances potentiels ont été identifiés, comme des déversements, des accidents de transport et des événements météorologiques extrêmes, entre autres.

Les accidents peuvent être évités grâce à une bonne planification et conception. De plus, des mesures de sécurité peuvent être mises en place afin de réduire la probabilité qu'un accident se produise et, s'il se produit, de le gérer efficacement. Une exigence que l'entrepreneur sélectionné pour la construction de la route d'accès à la collectivité devra remplir est la préparation et la mise en œuvre de plans pour prévenir les accidents et les défaillances. Ces pourraient inclure, par exemple, un plan de mesures

d'urgence en cas de déversement, un plan de gestion des déchets, un plan d'intervention d'urgence et un plan de gestion de la faune.

La route d'accès à la collectivité sera conçue conformément au Manuel de conception routière du ministère des Transports de l'Ontario. De plus, les critères de conception géométrique utilisés pour la conception et la construction de la route d'accès à la collectivité seront basés sur les pratiques exemplaires les plus récentes de l'Association des transports du Canada et du Supplément du ministère des Transports de l'Ontario.

L'absence d'un plan approprié pour soutenir les communautés autochtones et les travailleurs non autochtones dans leurs interactions pourrait également être considérée comme un accident et une défaillance potentiels pour la culture Anichinabé. Pendant la construction, l'entrepreneur, avec l'orientation et le soutien de la Première Nation de Marten Falls, devra fournir une formation obligatoire et continue sur la sensibilisation à la culture et la sensibilité de la culture afin de protéger les Anishinaabeg. La formation devrait être élaborée en collaboration avec les collectivités autochtones afin de garantir que l'ouverture de routes vers le nord ne cause pas de dommages supplémentaires et puisse servir de moyen de renforcer la confiance et la compréhension, et de protéger la culture anichinabée.

Les Lignes directrices individualisées relatives à l'étude d'impact du gouvernement fédéral exigent des renseignements sur la façon dont la route d'accès à la collectivité peut contribuer à la capacité du Canada de respecter ses obligations et engagements en matière environnemental. Pendant le processus de sélection de l'itinéraire, l'équipe du projet a donné la priorité à la durabilité environnementale lors de l'analyse des données recueillies par des experts techniques dans les catégories de l'eau, du territoire et des personnes. Cette analyse a permis de s'assurer que le trajet de prédilection pour chacun des trois segments était celui qui avait le moins d'impact sur l'environnement par rapport aux autres options. La durabilité environnementale a été prise en compte tout au long du processus, influençant la sélection du trajet de prédilection et l'élaboration de mesures d'atténuation et d'activités de suivi.

ES 14. Programmes de surveillance et engagements futurs

Les programmes de surveillance servent à vérifier l'exactitude de l'évaluation des effets et à évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation et d'amélioration. Les programmes de surveillance incluent également des engagements futurs liés à l'atténuation des effets résiduels. Un programme de suivi environnemental spécifique au projet sera élaboré et mis en œuvre, incluant les engagements de suivi liés aux composantes valorisées présentées dans l'évaluation environnementale/l'étude d'impact.

L'évaluation environnementale et l'étude d'impact prennent en compte les programmes de suivi préalable à la construction et de la construction, ainsi que les programmes de suivi du fonctionnement et de l'entretien, et les engagements futurs pour les différentes disciplines techniques.

ES 15. Résumé et recommandations

Les évaluations environnementales de portée générale préparées pour les projets du ministère des Transports de l'Ontario comprennent la préparation d'un Rapport d'étude environnementale sur les transports. Les rapports d'étude environnementale sur les transports comprennent des tableaux résumant les constatations d'une évaluation environnementale (c.-à-d. les effets potentiels et les mesures d'atténuation recommandées), qui peut être utilisée dans le rapport de conception préliminaire et informer la conception détaillée.

Le rapport d'étude environnementale sur les transports a été utilisé comme modèle pour préparer les tableaux de résumé et de recommandations inclus à la section 10 de chacun des documents de soutien technique. Pour faciliter l'examen des conclusions du Document de soutien technique, ces tableaux ont été regroupés dans un seul document et ajoutés à l'ébauche de l'évaluation environnementale/l'étude d'impact.