

Chère Mme Bailey,

Merci d'avoir donné à Transports Canada l'occasion d'examiner l'ébauche du rapport du Programme d'évaluation environnementale (EE) et de rédiger les conditions possibles pour le projet Springpole Gold. Notre examen s'est concentré sur les domaines relevant de notre mandat principal, notamment les impacts sur la navigation et les portages qui soutiennent la navigation. Le projet d'EE considère ces impacts en deux sections : 8 et 9.1.

L'article 8.1.1 examine les effets sur le portage Waabizheshi Agaasademon Onigam à travers une perspective de patrimoine culturel. Il conclut que, « avec la mise en œuvre de ces mesures d'atténuation, le projet risque d'entraîner des effets négatifs résiduels sur Waabizheshi Agaasademon Onigam. » Il est entendu par Transports Canada que la signification de cet effet résiduel n'a pas encore été prise à ce jour.

L'article 9 examine les impacts sur la navigation et le portage dans le contexte de l'utilisation actuelle des terres et des ressources à des fins traditionnelles des peuples autochtones. Dans ce contexte, la navigation et le portage sont principalement considérés en termes d'accès physique aux plans d'eau et aux terres traditionnelles. Transports Canada souhaite noter deux points dans cette section pour votre examen.

Numéro 1 - Signification des effets : En examinant l'article 9, nous avons trouvé une certaine ambiguïté quant à la détermination de l'importance. À la page 73, parlant de façon générale de l'ensemble des facteurs (utilisation actuelle de caribous, récolte de la faune, cueillette de plantes et de médecines, pêche, portage et navigation, eau utilisée pour boire et cérémonie, et expérience sur la terre), le rapport indique : « L' AEIC estime que le projet n'aura probablement pas d'effets environnementaux négatifs significatifs sur l'utilisation actuelle des terres et des ressources par les peuples autochtones à des fins traditionnelles. » Cependant, à la page 87, lorsqu'il s'agit spécifiquement des impacts sur la navigation et le portage, le rapport indique : « L' AEIC reconnaît qu'il y aurait des répercussions sur les eaux navigables et l'utilisation des portages en raison du déshydratation des lacs et de l'emplacement des infrastructures du projet, mais que les communautés autochtones pourraient accéder à leur territoire traditionnel après la mise en œuvre des mesures d'atténuation par le promoteur. L' AEIC estime qu'avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation, le projet risque d'avoir des effets négatifs résiduels sur la capacité des peuples autochtones à utiliser des portages et des plans d'eaux navigables

pour accéder aux ressources pendant la construction, les opérations et le déclassement. La première affirmation, qui aborde l'ensemble des facteurs, est claire : il n'y aura pas d'effets significatifs, mais la seconde, tout en reconnaissant les effets résiduels sur la navigation et le portage, ne mentionne pas leur importance. Cela crée une certaine incertitude quant à la détermination.

Numéro 2 – Mesures d'atténuation : En ce qui concerne les impacts sur la navigation et le portage, le projet de rapport sur l'EE prévoit les mesures d'atténuation suivantes :

« Établir, en collaboration avec la Première Nation de Cat Lake, la Première Nation de Lac Seul et la Nation de Slate Falls avant la construction, une route alternative de portage qui serait utilisée pendant la construction et les opérations du projet. Cela impliquerait l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de conception pour l'itinéraire alternatif, en consultation avec les communautés autochtones. »

Bien que Transports Canada reconnaisse la valeur de s'engager à travailler à l'établissement d'une route de portage alternative, cela peut ne pas suffire pour déterminer l'importance des impacts. Un certain nombre de facteurs influenceront si les communautés trouvent les routes alternatives proposées adaptées à leurs besoins. Par conséquent, nous ne pouvons pas présumer que les discussions en cours et futures entre le promoteur et les communautés aboutiront à une alternative satisfaisante pour toutes les communautés touchées. De plus, les communautés ont exprimé de vives inquiétudes quant aux impacts sur les portages, ce qui soulève la question de savoir si une route alternative serait suffisante pour atténuer ces impacts. Nous recommandons qu'une consultation supplémentaire soit nécessaire avant de prendre une décision significative. Bien que certains détails sur l'emplacement et la conception de l'itinéraire alternatif puissent être reportés à de futures discussions entre le promoteur et les communautés, nous croyons que le rapport de l'EE doit au moins établir que cette approche est acceptable en principe pour les communautés concernées.

J'espère que cette réponse vous sera utile. N'hésitez pas à me contacter si vous souhaitez discuter de ces points plus en détail.

Cordialement,