

3. PRIORITÉS 2015-2017

a. *Évaluation environnementale stratégique et projet de loi modernisant la Loi sur la qualité sur l'environnement (LQE)*

L'analyste présente les grandes lignes du projet de loi 102 modernisant la LQE, dont la réforme du régime d'autorisation et le cadre pour la tenue d'évaluation environnementale stratégique (ÉES). Dans la mouture actuelle du projet de loi, il reviendrait à chaque ministère d'enclencher ou non une ÉES de ses plans, programmes et stratégies. Les politiques ne sont apparemment pas soumises à l'ÉES. Le projet de loi prévoit aussi la création d'un registre public des projets pour la procédure d'évaluation et d'examen appliquée au sud du Québec.

Selon les membres, le caractère volontaire de l'ÉES pose problème. En outre, le registre public devrait également couvrir les projets en territoire conventionné. Enfin, il faut déterminer les modalités de consultation des Cris dans le nouveau régime d'autorisation, entre autres à l'égard du risque associé aux projets ainsi que les conditions d'autorisation. Le Sous-comité sur l'ÉES tiendra une téléconférence à cet effet.

b. *Étude sur les effets cumulatifs*

Sur la base du rapport sur les effets cumulatifs, les membres conviennent de tenir un atelier avec l'auteur principal, les membres du COMEV, du COMEX et du COFEX-Sud ainsi que des représentants des parties signataires. L'atelier se déroulerait à Montréal durant la troisième semaine de septembre 2016. Le secrétaire transmettra la version anglaise du rapport aux participants de l'atelier en attendant de compléter la révision de la version traduite en français.

c. *Approche pour l'examen des plans d'aménagement forestier*

À la suite de l'atelier tenu en février 2016 avec des experts, l'analyste a préparé un document identifiant deux enjeux à considérer durant l'élaboration des plans intégrés d'aménagement forestier tactiques (PAFIT) de la période 2018-2023. Idéalement, la recommandation du CCEBJ devrait être transmise d'ici la fin de 2016. Le Sous-comité sur la forêt doit tenir une rencontre pour examiner les enjeux. Entretemps, l'analyste documentera le contenu d'un PAFIT de la période 2013-2018 sur le Territoire pour alimenter le travail du Sous-comité.

4. ADMINISTRATION

a. *Adoption des états financiers*

Après avoir obtenu quelques précisions, sur une proposition de François Provost appuyée par Jean Picard, les membres adoptent les états financiers de l'année se terminant le 31 mars 2016.

b. *Nomination à la présidence et à la vice-présidence*

Il revient au gouvernement du Québec de désigner le président ou la présidente du CCEBJ pour l'année 2016-2017. Cependant, aucune nomination n'a été faite encore.

Le gouvernement du Canada a désigné Jean Picard en tant que vice-président en 2016-2017. Sur une proposition de Jean-Pierre Laniel, appuyée par Ginette Lajoie, les membres adoptent la résolution autorisant M. Picard à signer les chèques et les effets bancaires du CCEBJ.

c. Proposition de diagnostic organisationnel

Une membre du Comité administratif présente la proposition de diagnostic organisationnel comportant un atelier avec les organismes partenaires de même qu'une démarche à mener à l'interne. Les membres souhaitent se concentrer d'abord sur le fonctionnement interne du CCEBJ, avec le soutien d'une personne ressource. Le secrétaire transmettra le devis aux firmes potentiellement intéressées.

5. ADOPTION DU RAPPORT DES ACTIVITÉS POUR L'ANNÉE 2015-2016

Sur une proposition de Chantal Otter Tétreault appuyée par Annie Déziel, le rapport des activités est adopté tel que modifié. Le secrétaire assurera sa transmission au Leader parlementaire du gouvernement du Québec aux fins du dépôt à la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale.

6. DOCUMENT D'ORIENTATION À L'INTENTION DES PROMOTEURS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI SUR LES PÊCHES

L'analyste présente les travaux menés sur le document d'orientation en réponse aux commentaires des représentants de Pêches et Océans Canada. Cette démarche visait à assurer la conformité du document avec la *Loi sur les pêches* amendée en 2012. Comme le document invite les promoteurs à communiquer les informations sur le projet aux responsables criés et à se renseigner concernant les pêches autochtones pouvant être affectées, le CCEBJ consultera le Gouvernement de la nation criée à ce sujet.

Sur une proposition de Jean-Pierre Laniel, appuyée par Annie Déziel, le document d'orientation est adopté tel que modifié. Le secrétaire le transmettra au directeur de l'Environnement du Gouvernement de la nation criée pour commentaires.

7. CONSULTATION CIBLÉE SUR LES ORIENTATIONS DE LA STRATÉGIE QUÉBÉCOISE DE L'EAU

Une membre a participé à la consultation ciblée du MDDELCC à l'intention des organismes autochtones, en avril 2016. Elle mentionne la difficulté à discuter des orientations proposées de la Stratégie de l'eau avec les autres membres, étant donné que les documents de consultation ne peuvent pas être partagés.

Les membres croient nécessaire de formuler des commentaires préliminaires en attendant le dépôt de la Stratégie québécoise de l'eau. Les commentaires mettront l'accent sur l'importance de l'eau pour la poursuite des activités traditionnelles des Cris, sur la nécessité d'améliorer l'acquisition de connaissances en milieu nordique et sur l'adaptation du modèle de la gestion par bassins versants.

8. SUIVI DE LA RENCONTRE AVEC LA PRÉSIDENTE DU COMITÉ D'EXAMEN (COMEX)

Une membre a rencontré la présidente du COMEX, Suzann Méthot, pour discuter des dossiers d'intérêt pour les deux comités. Le COMEX est intéressé par l'enjeu des effets cumulatifs et prévoit participer à l'atelier planifié par le CCEBJ sur cet enjeu.

Par ailleurs, le COMEX travaille sur un guide de consultation publique. Il faudrait examiner dans quelle mesure ce projet recoupe l'initiative du CCEBJ de confectionner un guide pour les promoteurs concernant les activités de participation publique. Les deux comités pourraient collaborer à cet égard.

9. PRÉSENTATION CONCERNANT LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DU NORD-DU-QUÉBEC

Philippe Lemire, directeur, et Geneviève Paiement-Paradis, agente de recherche et de planification socio-économique au Bureau de la coordination du Nord-du-Québec du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) ont présenté le processus d'élaboration du Plan de mobilité durable de la région administrative du Nord-du-Québec. Les membres du CCEBJ font part de leurs commentaires concernant le développement et l'entretien d'infrastructures de transports (voir le sommaire de la présentation en annexe).

10. SUIVI DES DOSSIERS

a. *Caractérisation du site contaminé de la Pointe Louis XIV*

Le MDDELCC fera un appel d'offres avant de lancer la deuxième phase de travaux. Il apparaît peu probable que les travaux soient réalisés au cours de l'été 2016. Pour l'instant, aucune date n'est prévue pour une présentation du MDDELCC dans la communauté de Chisasibi concernant le rapport de caractérisation. Le secrétaire affichera le rapport dans la section « Membres seulement » du site Internet dès sa réception.

11. VARIA

a. *Congrès de l'International Association for Impact Assessment (IAIA) à Montréal en avril 2017*

Selon les membres, une présentation du CCEBJ dans le cadre du volet « Changements climatiques et peuples autochtones » du congrès de l'IAIA serait pertinente. Le secrétaire préparera un court sommaire de la présentation pour approbation.

b. *Suivi des projets*

En réponse à une question, des membres vérifieront dans quelle mesure leur ministère est impliqué dans le suivi post-autorisation des projets.

c. *Révision des lois fédérales en environnement*

Des ministères fédéraux ont reçu des lettres de mandat afin de renforcer les lois environnementales, notamment la *Loi sur les pêches*, la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et la *Loi sur la protection de la navigation*. Apparemment, des consultations sont prévues à l'automne 2016. Le secrétaire vérifiera s'il est possible d'obtenir de l'information à cet effet.

d. *Changements climatiques et communautés autochtones*

Un membre mentionne qu'Environnement Canada prévoit lancer des consultations pour une stratégie pancanadienne de lutte aux changements climatiques incluant les communautés autochtones. Il fera suivre l'information à ce sujet.

12. PROCHAINE RÉUNION

Le CCEBJ prévoit tenir sa prochaine rencontre à Montréal, le 20 septembre 2016. Sous réserve de la disponibilité des invités, l'atelier sur les effets cumulatifs aura lieu le lendemain.



Marc Jetten
Secrétaire exécutif
Le 4 octobre 2016

ANNEXE : PRÉSENTATION SUR LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DU NORD-DU-QUÉBEC

Philippe Lemire, directeur du Bureau de la coordination du Nord-du-Québec (BCNQ) du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) explique le contexte entourant l'élaboration du Plan de mobilité durable (PMD). L'avancement de ce dernier a été retardé par la restructuration du ministère, la révision du Plan Nord et des considérations budgétaires. Il est prévu que le projet de PMD du Nord-du-Québec fasse l'objet d'une consultation ciblée à laquelle le CCEBJ sera invitée.

Geneviève Paiement-Paradis, agente de recherche et de planification socio-économique au BCNQ, présente la démarche et les objectifs associés à l'élaboration du PMD. L'objectif général du PMD est d'assurer la mobilité durable des personnes et des biens sur le territoire du Nord-du-Québec, c'est-à-dire notamment en assurant la santé des humains et des écosystèmes. Dans le Nord-du-Québec, le MTMDET a juridiction sur certaines routes et est propriétaire de 15 aéroports régionaux. Par rapport au reste du Québec, la situation sur le territoire d'Eeyou Istchee Baie-James est particulière, car le MTMDET n'est pas responsable de certaines routes principales d'importance stratégique (ex. Route de la Baie-James, portion ouest de la Route du Nord, route Transtaïga) et les routes ne sont pas toutes soumises à la même législation.

Par exemple, le ministère ne peut pas limiter la charge ou la dimension des véhicules sur la Route de la Baie-James, car sa gestion relève d'Hydro-Québec. Les sections du Code de la sécurité routière concernant les charges et dimensions ne s'appliquent pas non plus aux routes d'accès aux communautés criées entretenues par le MTMDET (Waskaganish, Eastmain, Wemindji). Un membre du Québec mentionne que le Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James a un règlement applicable aux routes du territoire. Les chemins multiusages en milieu forestier (routes forestières), ne relèvent pas du MTMDET, mais plutôt du Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) comme ailleurs au Québec.

Le PMD est une planification intégrée et multimodale visant à orienter l'ensemble des interventions en transport dans la région dans un souci d'équité sociale, de protection de l'environnement et d'efficacité économique. Le PMD détermine des orientations et des objectifs à l'échelle régionale en matière de transport en tenant compte des besoins actuels et futurs en déplacement de personnes et de marchandises. Il doit tenir compte des particularités du territoire dont le cadre juridique de la Convention de la Baie James et du Nord québécois, les orientations gouvernementales du Plan Nord, de même que les besoins du milieu.

L'acquisition de données permettant de documenter la demande actuelle et future en transport ainsi que les infrastructures de transport sur le territoire est importante pour définir les enjeux, les orientations et les objectifs liés au transport dans la région qui feront l'objet du PMD. Le BCNQ est actuellement à l'étape de rédiger et mettre à jour le portrait régional des transports.

Mme Paiement-Paradis explique que le MTMDET tente d'identifier les tendances dans les besoins en transport et les développements économiques futurs qui pourraient avoir un impact sur la demande en transport sur une période de 10 ans, entre autres les tendances démographiques des communautés et le développement minier potentiel. Selon Philippe Lemire, il faut également examiner les enjeux de connectivité avec les régions limitrophes (Abitibi-Témiscamingue, Saguenay-Lac-Saint-Jean) et la connectivité entre Eeyou Istchee Baie-James et le Nunavik. Enfin, le ministère doit tenir compte des impacts et de l'adaptation aux changements climatiques. D'ailleurs, le MTMDET prend déjà des mesures pour adapter les infrastructures construites sur des sols sensibles au dégel du pergélisol au Nunavik.

Selon M. Lemire, la multiplication des corridors routiers n'est pas souhaitable dans une perspective de développement durable. Il faut être ouvert aux idées novatrices pour accéder au territoire du Nord. La multiplication des routes sur le territoire est de moins en moins probable en raison des principes de gestion intégrée à considérer lors des consultations publiques ou des autorisations de projets.

En réponse à une question, Geneviève Paiement-Paradis indique que le PMD présente des orientations et des objectifs uniquement pour le réseau routier principal et ne s'attarde pas spécifiquement aux chemins multiusages en milieu forestier (routes forestières) sous la responsabilité du MFFP (sauf exception).

Une membre demande si le MTMDET prévoit améliorer la route reliant Matagami et Lebel-sur-Quévillon (R-1005). Il s'agit d'un corridor important, car il relie les communautés crie de la côte de la baie James à celles de l'intérieur. Philippe Lemire indique que huit ponceaux de cette route ont été refaits et qu'un pont a été construit. Le BCNQ travaille présentement à mettre aux normes la signalisation et à rendre les traverses de motoneige conformes et sécuritaires. Plusieurs autres ponceaux seront aussi changés dès cet été et des travaux d'amélioration du drainage et de déboisement auront aussi lieu. Dans les prochaines années, les intersections non conformes seront améliorées et la route sera rechargée en matériaux granulaires.

Selon M. Lemire, l'expérience du prolongement de la route 167 Nord met en évidence l'importance de mobiliser le milieu. Pour l'occasion, le ministère a travaillé étroitement avec la communauté de Mistissini. Ceci a permis de tirer des leçons en matière d'impacts environnementaux et sociaux, entre autres à l'égard de l'ouverture d'un territoire peu accessible avant le projet.