

**De :** Annie.Belleau@mffp.gouv.qc.ca  
**A :** [mine-akasaba-ouest@bape.gouv.qc.ca](mailto:mine-akasaba-ouest@bape.gouv.qc.ca)  
**Objet :** Réponses aux questions du 1er février-2e\_envoi  
**Date :** 7 février 2017 13:34:02

---

Bonjour,

Voici un complément de réponses à trois questions posées au MFFP pendant la séance du 1<sup>er</sup> février 2017 en soirée dans le cadre des audiences du BAPE sur le projet Akasaba-Ouest.

### **1) Demande de désignation menacée pour la population de caribou de Val-d'Or**

Le processus de désignation d'une espèce est décrit à la section 2 du document suivant qui a été déposé à la commission :

Gauthier, Isabelle (2015). *Cadre de référence des équipes de rétablissement du Québec : Espèces fauniques menacées et vulnérables*, ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, Secteur de la faune et des parcs, Québec.

On peut y lire : « Le processus de désignation comporte neuf grandes étapes et est coordonné par la Direction de la biodiversité et des maladies de la faune (BDMF) du Secteur de la faune et des parcs du MFFP. À la DBMF, c'est le coordonnateur provincial des espèces fauniques menacées et vulnérables qui est responsable de la réalisation de ce processus ». Actuellement, c'est Mme Isabelle Gauthier qui occupe ce poste et qui a traité la demande de désignation menacée pour la population de Val-d'Or. Après discussion avec Mme Gauthier, elle me confirme que la demande de désignation est toujours en analyse au sein de leur direction.

La période de temps nécessaire au processus de désignation est très difficile à estimer et varie selon le cas. Une période de 18 à 24 mois doit être considérée à partir du moment où les consultations interministérielles sont amorcées jusqu'à la désignation légale de l'espèce. Selon la figure 1 du *Cadre de référence des équipes de rétablissement du Québec*, il s'agit des étapes 6 à 9. Puisque les désignations ne sont pas très fréquentes, il est difficile d'évaluer un temps moyen pour les étapes préliminaires d'analyse.

### **2) Analyse du taux de perturbation et projets miniers**

Un projet minier est considéré comme une perturbation permanente de l'habitat. L'impact d'un projet minier sur le caribou se compare à celui d'autres sites industriels qui se classent dans le groupe B des éléments considérés dans l'analyse du taux de perturbation (voir tableau à la diapositive 8 de la présentation intitulé *Situation du caribou forestier de Val-d'Or – Mise en contexte*, présenté au BAPE le 1<sup>er</sup> février 2017 par le MFFP). Dans l'analyse du taux de perturbation présentée à la diapositive 9 de la même présentation, une valeur de zone d'influence de 500 mètres avait été considérée autour de la majorité des perturbations permanentes selon la méthode d'Environnement Canada (2011-voir hyperlien).  
[http://www.registrelp-sararegistry.gc.ca/document/default\\_f.cfm?documentID=2248](http://www.registrelp-sararegistry.gc.ca/document/default_f.cfm?documentID=2248)

### **3) Impact sur le caribou forestier de l'utilisation du frein moteur de type « Jacob »**

Tout d'abord, l'étude du bruit est complexe et des experts qualifiés dans le domaine pourraient certainement apporter des précisions sur certains aspects plus techniques de la question qui ne relèvent pas de l'expertise du MFFP. Notons seulement que la perception du bruit est affectée par divers facteurs, notamment la distance à la source sonore, la durée et le type de bruit émis (constant ou intermittent) en plus de possibles éléments d'atténuation tels que la topographie ou le couvert forestier du milieu transmetteur.

En vertu du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (gouvernement fédéral), la valeur maximale pour l'émission de bruit d'un véhicule de catégorie poids lourds est de 83 dBA à une distance de 15 mètres. D'après une étude sur le bruit des freins moteurs par compression menée par CAMTECH consultants inc.<sup>1</sup>, l'utilisation d'un frein moteur ajouterait entre 5 et 10 dBA, selon les modèles évalués. Puisque le niveau de bruit se mesure selon une échelle logarithmique, une augmentation de 10 dBA fait percevoir le bruit deux fois plus fort pour une oreille humaine.

Après vérification, il semble que la littérature scientifique contienne peu d'information sur l'impact de bruits spécifiques sur le caribou forestier. En Alberta, une étude menée en 1997<sup>2</sup> avait reproduit le bruit causé par les détonations de charges explosives utilisées lors de l'exploration pétrolière afin d'en évaluer l'impact sur le caribou forestier. Les détonations ainsi reproduites avec un canon au propane étaient d'un niveau sonore variant entre 90 et 110 dBA à une distance de 2 mètres. Selon un expert du bruit au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, le bruit d'une source sonore ponctuelle diminue avec l'éloignement selon la règle théorique de 6 dBA par doublement de distance et donc, ce bruit s'inscrit dans un intervalle approximativement similaire à celui produit par les freins moteurs. L'exposition au bruit causait le déplacement des caribous en direction opposée. Les déplacements moyens étaient d'environ un kilomètre et ils étaient réduits lorsque l'épaisseur de neige était plus importante. Cette étude démontre que les caribous fuient ce type de bruit et les structures qui les émettent. Ce comportement d'évitement peut être variable selon les conditions environnementales ou la période de l'année.

Il est généralement reconnu que le caribou est sensible à la perturbation de son territoire ainsi qu'au dérangement anthropique, comme dans le cas des routes. L'effet des routes est difficile à dissocier des autres activités humaines auxquelles elles sont associées, mais il est généralement reconnu que le comportement du caribou est modifié en réponse à leur présence dans le territoire. Parmi les réactions comportementales rapportées dans la littérature scientifique<sup>3</sup>, notons l'augmentation de la vigilance et l'évitement du territoire en bordure de ces structures, ce qui constitue une perte fonctionnelle d'habitat. Ces déplacements peuvent forcer les caribous à utiliser des habitats non optimaux et augmenter leurs dépenses énergétiques. La zone d'influence d'une route peut varier, mais l'Équipe de rétablissement du caribou forestier du Québec reconnaît une zone d'évitement de 1,25 km pour les routes achalandées et de 750 m pour les chemins forestiers, selon des observations faites dans la population de Charlevoix<sup>4</sup>.

1) Grandbois, J. (1999). Étude sur le bruit des freins moteur par compression. Produit par

Camtech Cosultants inc pour le Ministère des Transports du Québec, Dossier #1430-99-QZ02 <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/R185-cabano-N-B/documents/DA31.pdf>

- 2) Bradshaw, C.J.A., S. Boutin et D. Hebert (1997). Effects of petroleum exploration on woodland caribou in Northeastern Alberta, *Journal of Wildlife Management*, 61 : 1127-1133.
- 3) Équipe de rétablissement du caribou forestier du Québec (2013). Plan de rétablissement du caribou forestier (*Rangifer tarandus caribou*) au Québec- 2013-2023, produit pour le compte du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec, Faune Québec, 110 p.
- 4) Équipe de rétablissement du caribou forestier du Québec (2010). Lignes directrices pour l'aménagement de l'habitat du caribou forestier, ministère des Ressources naturelles et de la faune, 17 p. + annexes. <http://www.mffp.gouv.qc.ca/publications/faune/especes/lignes-directrices-amenagement-habitat.pdf>

Bonne journée

**Annie Belleau**

**Direction générale du secteur nord-ouest  
Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs**

70, avenue Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : 819 763-3388, poste 254

[annie.belleau@mffp.gouv.qc.ca](mailto:annie.belleau@mffp.gouv.qc.ca)

[mffp.gouv.qc.ca](http://mffp.gouv.qc.ca)

Ce courriel est confidentiel et ne s'adresse qu'à son destinataire.  
S'il vous a été transmis par mégarde, veuillez le détruire et nous en aviser aussitôt. Merci!