

Le 9 mars 2017

333

DB31

Projet d'ouverture et d'exploitation
de la mine Akasaba Ouest à Val-d'Or

6211-08-016

Monsieur Louis-Gilles Francoeur
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Précisions quant au projet de chemin forestier en lien avec le projet minier Akasaba-Ouest

Monsieur le Président,

Par la présente, nous souhaitons apporter des précisions quant au projet de construction de chemin forestier qui a suscité des questionnements lors des audiences du 1^{er} et 2 mars dernier.

En 1990, **EACOM (Domtar) a procédé à l'achat des premiers colliers émetteurs** pour aider les biologistes du ministère à compléter leurs recherches sur la harde de caribous. L'objectif était de comprendre leurs déplacements et identifier les secteurs qui sont davantage fréquentés. Avant de confirmer le tracé final du projet de chemins, nous avons demandé en juin 2016 au MFFP la mise à jour des données des colliers émetteurs. Notre analyse de tracé de chemin final comprend donc la fréquentation du secteur par les caribous. Pendant ces vingt dernières années, les biologistes et les aménagistes forestiers ont tenté de prescrire les meilleures interventions pour favoriser un habitat propice aux caribous en consignant les méthodes dans les plans d'aménagement du site faunique. Depuis, les connaissances sur cette espèce se sont améliorées et plusieurs ouvrages traitent des caractéristiques des grandes hardes, mais très peu sur les hardes isolées.

Depuis 2005, les **auditeurs externes qui évaluent la norme Forest Stewardship Council (FSC)** sont témoins de nos efforts et de l'attention que nous apportons à l'égard de la harde des



caribous de Val-d'Or dans la gestion quotidienne de nos opérations. Le maintien de la certification forestière confirme en ce sens que nous rencontrons l'ensemble des critères établis. Nous tenons à rappeler à la commission qu'en dépit de toutes normes, EACOM (Domtar) s'est impliqué depuis 28 ans dans l'aménagement de l'habitat de la harde de caribous de Val-d'Or et ce, en partenariat avec le MLCP, la FAPAQ, le MRN et maintenant le MFFP. D'ailleurs dans le document DB22, les rôles des parties, dont l'industrie forestière, sont très bien consignés. Nos employés attirés à la planification, à la certification, aux opérations de même que nos gestionnaires sont impliqués dans plusieurs formations, comités techniques autant local, provincial et politique. Nos dernières implications sont notamment à l'Équipe de rétablissement du caribou forestier (référence au document DB4) puis à la Table des partenaires pour le dossier du caribou forestier mis en place en janvier dernier par le Ministre des Forêts, de la Faune et des Parcs, M. Luc Blanchette. Pour EACOM, l'objectif a toujours été de trouver des solutions innovantes avec les ministères et les partenaires du milieu pour considérer les enjeux de la population de la harde en conciliation avec nos garanties d'approvisionnement octroyées par le MFFP.

Nous tenons à vous **confirmer que le projet de chemin forestier est nécessaire** pour accéder économiquement à un approvisionnement annuel de 200 000m³ situé dans l'extrême est de l'unité d'aménagement (UA) 083-51. Ce chemin permettra une réduction significative des coûts de transport ainsi qu'une diminution notable des émissions de CO₂ reliées à cette activité en retirant annuellement environ 5 000 passages de camions forestiers chargés de la route 117. Le nouveau chemin diminuera aussi les risques d'accident avec les usagers et il réduira l'impact du transport forestier sur le réseau routier provincial. Le plan d'aménagement de l'habitat du Caribou forestier actuel prive l'accès à un volume résineux mature d'environ 1.2 million de mètres cubes (m³) dans l'unité 083-51. Nous sommes en accord avec le Plan de rétablissement de la harde de caribous et nous le supportons. Nous constatons qu'en dépit des efforts, les plans de rétablissement, les plans d'aménagement de l'habitat jumelés à l'aire protégée du Lac Sabourin de plus de 434 km² n'ont malheureusement pas donné les effets escomptés sur la protection de l'espèce.

Nous avons donc travaillé de concert avec le MFFP afin de **convenir d'une classe de chemin qui minimisera les impacts sur la harde de caribous**. Tel que décrit dans le Guide de signalisation routière sur les terres du domaine de l'État, le chemin sera de classe 2, soit une surface de roulement de 8 mètres plus les accotements d'un mètre de chaque côté et un déboisement (emprise) d'une largeur de 30 mètres. Il sera d'une longueur estimée de 31 kilomètres. La vitesse affichée sera de 60 km/h. Les camions qui circuleront sur ce chemin sont identiques à ceux qui circulent sur la route asphaltée soit d'une largeur de 2,6 mètres et 22,3 mètres de longueur incluant la remorque. Les chargements ont un poids estimé variant de 57 à 68 tonnes en fonction des périodes de dégel.

Le chemin à construire traverse effectivement la zone 1A du Plan d'aménagement du site faunique du caribou de Val-d'Or. Cette zone tampon à l'aire de biodiversité est déjà fortement perturbée par d'autres activités anthropiques. Considérant cela, une évaluation minutieuse de 5 scénarios a été réalisée avant de proposer au MFFP un projet de chemin qui réutilise

d'anciennes infrastructures de chemin, assure la sécurité des usagers et évite les digues du site Manitou. De plus, afin d'**assurer la prise en compte du taux de perturbation**, EACOM a réduit la classe de chemin (classe 1 à classe 2) et convenu avec le MFFP faire des démarches de sensibilisation auprès des usagers de la route, les usagers du territoire tel que les quadistes, motoneigistes, riverains et les chasseurs propriétaires d'abris sommaires ainsi que de mesures d'atténuation additionnelles :

- Panneaux de signalisation le long de la route (losange orange du MTQ) pour avertir les usagers que des caribous peuvent se retrouver en bordure de la route;
- Panneaux de sensibilisation du caribou pour identifier que les usagers entrent dans l'aire de fréquentation du caribou;
- Plan de sensibilisation auprès des entrepreneurs et employés d'EACOM;
- Plan de communication qui décrit la procédure de mention de présence de caribou en bordure de la route aux autorités dans les meilleurs délais et les moyens qui pourraient être mis en œuvre pour réagir à la situation;
- Plan de fermeture des chemins adjacents afin de créer des effets positifs sur le caribou afin de restreindre le nombre de corridors de déplacement pour les prédateurs et les accès pour les braconniers.

Pour compléter nos analyses, nous avons également demandé en 2016 à la firme FPInnovation d'effectuer des simulations afin d'évaluer les potentiels d'émission de gaz à effet de serre entre le tracé actuel, celui qui emprunte la route 117 et le nouveau tracé de chemin forestier. La réduction d'émission est de 390 tonnes de CO₂ pour un volume de bois annuel moyen de 200000m³. Cette diminution s'explique essentiellement par l'optimisation des charges utiles des camions. En clair, nous effectuerons moins de voyages pour un même volume de bois.

En vertu de la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier, l'instance responsable de la composition et du fonctionnement des tables locales de gestion intégrée des ressources et du territoire (TLGIRT) a le mandat de mener des consultations publiques sur les plans d'aménagement forestier intégrés tactiques et opérationnels préparés par le Ministère pour chaque unité d'aménagement. À notre compréhension, **il a toujours été question d'une seule option de chemin** soit celui du chemin forestier. Par contre, le MFFP a ajouté les 5 hypothèses de tracés de chemin, analysées mais non retenues, sur les cartes de consultation publiques, les tronçons potentiels à fermer et le projet de chemin proposé par EACOM lors de cette consultation publique PAFIO tenue en mars 2016. Le conseil régional de l'environnement, l'Association chasse et pêche et quelques riverains ont d'ailleurs émis des préoccupations sur notre projet de chemin. La compagnie Agnico Eagle a aussi émis un commentaire à cet effet lors de la séance d'information de notre consultation publique que nous avons pris en considération pour notre analyse.

« ...chemin forestier passant sur les infrastructures du parc à résidus Manitou est inacceptable et pourrait mettre en péril l'intégrité des infrastructures retenant les résidus. De plus, un segment de chemin est parfois à voie simple, surélevée et sinueuse. On voit qu'une alternative est proposée au sud, il faut donc favoriser cette alternative. En plus, si le

segment sud-est approuvé, ce dernier permettrait d'éviter la construction d'un chemin supplémentaire que la compagnie minière prévoit pour son projet Akasaba-Ouest. »

Le projet de chemin de la compagnie EACOM est connu depuis longtemps et tous les gens qui ont soulevé des commentaires sur le tracé de chemin lors de cette consultation publique ont été informés de l'avancement des travaux par une lettre en décembre 2016. En amont de cette consultation publique, le projet de chemin était présenté aux membres de la Table de gestion intégrée des ressources de la MRC Vallée-de-l'Or (février 2016) puis à deux reprises au Comité de rétablissement de la harde de caribous de Val-d'Or (le 9 novembre 2015 et le 4 décembre 2016). Lors de la première présentation au comité de rétablissement, M. Paré, biologiste au MFFP-faune a mentionné : *« que la zone 1a du plan d'aménagement représente une zone tampon instaurée en précaution seulement. Il faudrait valider la zone d'influence potentielle des activités en lien avec ce chemin, mais selon lui les conséquences pour le caribou seraient indirectes. Par exemple, un risque d'effeuillement le long du tracé ou bien une augmentation de la prédation. »* C'est donc à ce moment que EACOM a réduit la classe de chemin (passant de classe 1 à classe 2) et proposé des ajustements au tracé (évaluation de 5 scénarios). La seconde rencontre a permis de présenter un tracé dont les objectifs et les mesures ont été choisis pour considérer les préoccupations émises par le milieu.

Enjeu / Préoccupation	Objectif	Mesure
Infrastructure sécuritaire (digue parc résidus minier)	Éviter de mettre en péril les infrastructures du parc à résidus Manitou en utilisant la route qui enjambe les diges.	Prioriser une alternative qui évite la digue du parc à résidus Manitou.
Aire de fréquentation Caribous (zone 1A)	Réduire l'utilisation du territoire par la construction de chemins dans la réserve de biodiversité des Caribous-de-Val-d'Or	Planification d'un chemin commun une alternative le plus au Nord possible de l'aire protégée. Réduire la classe de chemin. (*à confirmer avec le comité de rétablissement)
Sécurité routière	Réduire les impacts de la circulation routière la sécurité sur les chemins forestiers, sur le chemin du Lac Sabourin et sur la route 117	Aménager une intersection sécuritaire entre le chemin du Lac Sabourin et le chemin projeté.

En avril 2016, une **séance d'information supplémentaire à la consultation publique** tenue en soirée à l'Hôtel Forestel a permis à EACOM de présenter le projet directement aux riverains des lacs Ben et Bailleul. Trente-sept personnes se sont présentées et ont eu l'occasion de poser leurs questions et soulever leurs préoccupations directement aux aménagistes de EACOM. De plus, un comité de travail restreint et de multiples échanges avec le MFFP a permis de produire un document de travail quant à la fermeture de chemin (voir ci-joint). Nous portons donc à l'attention de la commission que la **collaboration est entière et transparente avec le milieu et nous avons observé toutes les règles en vigueur.**

Ayant **obtenu les permis nécessaires pour commencer les opérations** en janvier dernier, nous avons signalé à Agnico Eagle que nous prévoyons débuter en mars 2017 pour finaliser le projet à l'automne 2018. En ce qui a trait au tronçon de chemin attenant au projet minier Akasaba-Ouest, nous sommes favorables à une utilisation commune du chemin de manière à diminuer les impacts de nos activités respectives sur le territoire. Nous avons toujours été disponibles à poursuivre les discussions déjà amorcées en ce sens pour en venir à une entente à la satisfaction de tous.

En espérant que les informations précédentes vous permettront de répondre aux questionnements soulevés relativement au projet de chemin forestier et n'hésitez pas à nous contacter pour de plus amples informations.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.



Michel Sigouin, ing.f.
Directeur général
Opérations forestières, Québec

p.j. Plan de fermeture de chemin, MFFP – Val-d'Or, juillet 2016.

PLAN DE FERMETURE DE CHEMINS



13 juillet 2016

Site faunique du caribou au sud de
Val-d'Or

La compagnie EACOM Timber Corp. désire faire la construction d'une voie de contournement de 31 km à l'intérieur de la zone 1A du site faunique du caribou au sud de Val-d'Or. Ce document présente un projet de fermeture de chemins existants afin de compenser la perte d'habitat pour le caribou.

Table des matières

MISE EN CONTEXTE	2
TERRITOIRE À L'ÉTUDE	2
Carte 1 : Site faunique du caribou au sud de Val-d'Or.....	3
Plan de fermeture de chemins	3
ANALYSE DU POTENTIEL DE FERMETURE DE CHEMINS	5
Tableau 1 : Chemins potentiels pour une fermeture par zone de protection	6
du <i>Plan d'aménagement du site faunique du caribou au sud de Val-d'Or</i>	6
Tableau 2 : Zones de chemins à traiter en priorité	7
Carte 2 : Chemins avec potentiel de fermeture – Zones 1A, 1B et 1C Est	7
Carte 3 : Chemins avec potentiel de fermeture – Zones 1A, 1B et 1C Ouest	7
CONCLUSION	11

Plan de fermeture de chemins

SITE FAUNIQUE DU CARIBOU AU SUD DE VAL-D'OR

MISE EN CONTEXTE

La compagnie EACOM Timber Corporation souhaite construire une voie de contournement pour le transport du bois dans la zone 1A du *site faunique du caribou au sud de Val-d'Or*. Afin de compenser l'effet du nouveau chemin de classe 2 dans cette zone déjà fortement perturbée (taux de perturbation de 93%), une évaluation du potentiel de fermeture de chemins a été réalisée à l'échelle du territoire couvert par le *Plan d'aménagement du caribou au sud de Val-d'Or 2013-2018*. Ce plan de fermeture de chemins présente les zones à prioriser pour réduire les conséquences de la voie de contournement de EACOM Timber Corporation sur le territoire occupé par le caribou.

TERRITOIRE À L'ÉTUDE

Le territoire couvert par le *Plan d'aménagement du caribou au sud de Val-d'Or 2013-2018* est divisé en six zones de protection qui sont, dans certains cas, subdivisées en sous-zones. Les caribous sont essentiellement répartis à des endroits différents selon deux périodes : celle du printemps jusqu'au début de l'hiver, et l'autre du début de l'hiver jusqu'au début du printemps. De la mi-avril jusqu'à la mi-septembre, les caribous vivent seuls- à l'exception de la mère avec son faon; puis à l'automne, les groupes se forment pour le rut et se maintiennent ainsi jusqu'à la fin de l'hiver.

Au cours de la période 2008-2013, la majorité des points de détections (85 %) se trouve dans les secteurs protégés des interventions forestières. Du printemps jusqu'au début de l'hiver, le caribou utilise essentiellement le territoire de la réserve de biodiversité.

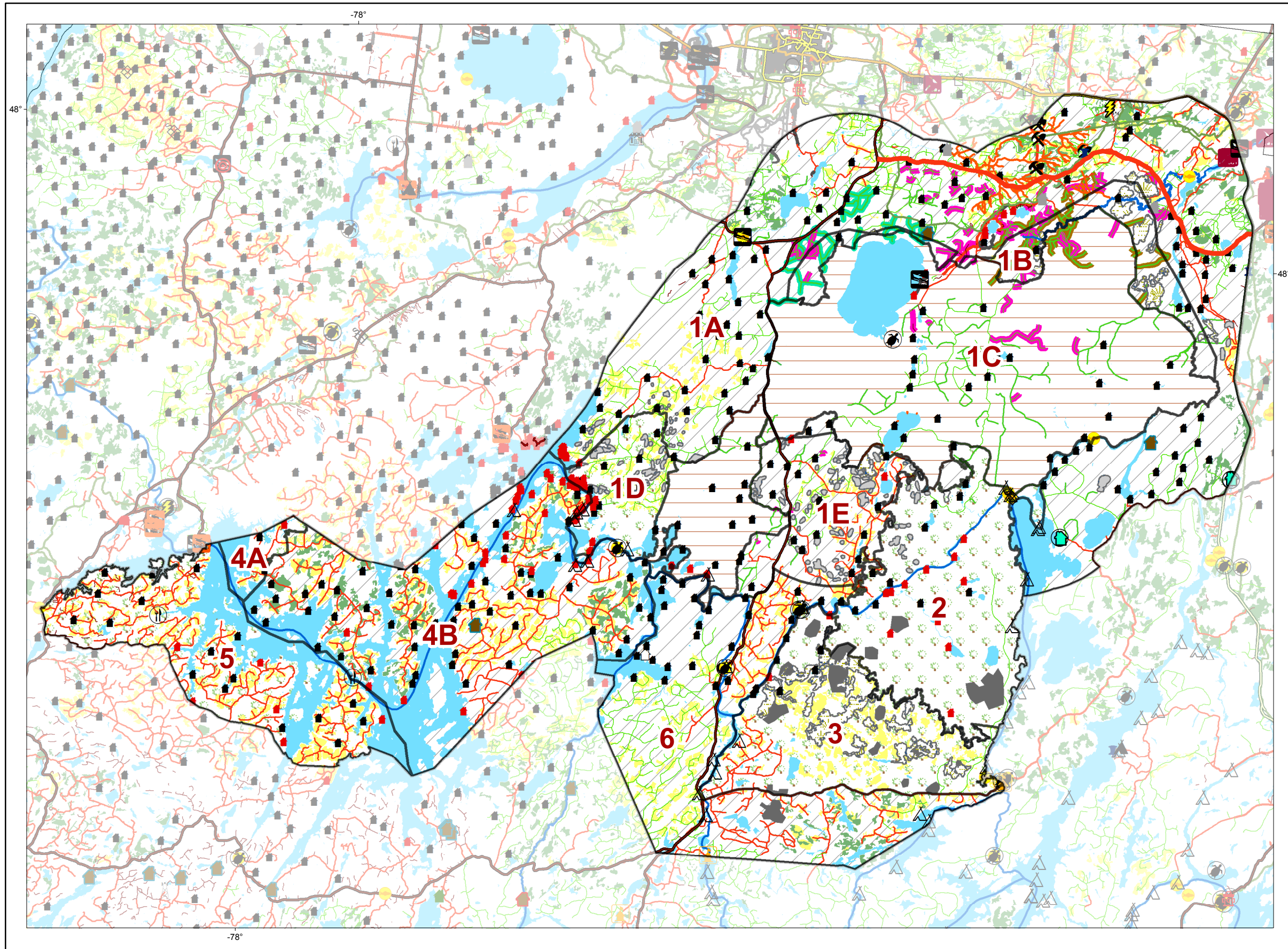
En hiver, le secteur au sud du réservoir Decelles devient très utilisé. Le secteur situé au sud du lac Crémazie- là où des coupes partielles peuvent être effectuées, abrite occasionnellement le caribou. Au cours des dernières années, le massif de protection et le secteur D2-sud n'ont pas vraiment été utilisés par le caribou; par contre, ils l'avaient été davantage dans le passé. Compte tenu du fait que ces deux secteurs sont contigus à la réserve de biodiversité et qu'ils sont moins perturbés, il a été convenu de les soustraire à la coupe forestière pour la période 2013-2018.

La page suivante illustre le site faunique du caribou au sud de Val-d'Or ainsi que les chemins potentiels à fermer (carte 1). Il s'agit d'une carte-synthèse qui permet de visualiser le taux d'occupation du territoire par les villégiateurs, le déploiement du réseau routier actuel et les travaux de planification commerciaux et non commerciaux qui se dérouleront sur le territoire au cours des prochaines années.

Carte 1 : Site faunique du caribou au sud de Val-d'Or
Plan de fermeture de chemins

Carte 1: Site faunique du caribou au sud de Val-d'Or

Plan de fermeture de chemins



Plan d'aménagement du caribou

- Modalités particulières
- Protection intégrale
- Réserve de biodiversité

Planification forestière

- Travaux sylvicoles commerciaux
- Travaux sylvicoles non commerciaux

Chemins existants

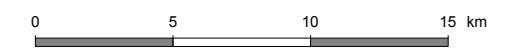
- Chemin non forestier
- Chemin forestier primaire
- Chemin forestier secondaire
- Chemin forestier tertiaire
- Chemin d'hiver
- autres

Voie de contournement d'Eacom

- Placage traverse Matchi

Proposition de chemins à fermer

- À fermer
- Potentiellement déjà fermés



1 / 275 000

Projection cartographique

Mercator transverse modifiée (MTM), zone 9

Sources

Base de données géographiques, MERN

Réalisation

Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
Direction générale de l'Abitibi-Témiscamingue

Note : Le présent document n'a aucune portée légale.
© Gouvernement du Québec

ANALYSE DU POTENTIEL DE FERMETURE DE CHEMINS

Le travail d'analyse a été réalisé selon des critères précis. En effet, les chemins ne menant pas à un abri sommaire, à un bail de villégiature ou à des secteurs d'interventions sylvicoles commerciales et non commerciales, ont été identifiés prioritairement, par zones de protection du territoire du plan d'aménagement. Considérant les nombreuses interventions sylvicoles prévues dans les zones 1D, 4A, 4B et 5, celles-ci ont été exclues de l'analyse du potentiel de fermeture de chemins. Les zones 1A, 1E, 3 et 6 regroupent également plusieurs travaux planifiés et/ou abris sommaires ou baux de villégiature, mais la distribution de ceux-ci permet néanmoins de cibler certains chemins candidats pour une fermeture potentielle. Finalement, les zones 1B, 1C et 2 contiennent plusieurs abris sommaires ou baux de villégiature, mais l'absence de travaux planifiés et la grande présence de chemins d'hiver permettent de cibler une plus grande proportion de chemins potentiels pour la fermeture. Puisque la voie de contournement risque de devenir une barrière limitant l'accès du caribou à la portion nord de la zone 1A, nous avons concentré nos efforts dans la section au sud du tracé. Finalement, comme la majorité des chemins rencontrés dans le territoire couvert par le site faunique du caribou au sud de Val-d'Or sont des chemins d'hiver (plus de 50%), ils ont été priorisés dans le travail d'analyse, sans toutefois se restreindre qu'à cette classe de chemins.

Le tableau suivant présente l'ensemble des zones du site faunique du caribou au sud de Val-d'Or avec le total de kilomètres de chemins potentiels à fermer par zone. À noter que les chemins jugés déjà fermés avec les images satellitaires ne sont pas inclus au total. Nous sommes donc en présence d'un grand potentiel de chemins à fermer, c'est-à-dire au-delà de 260 km. Dans les zones adjacentes à la voie de contournement (1A-1B et 1C), c'est un total de plus de 200 km de chemins susceptibles d'être fermés, principalement des chemins d'hiver.

Tableau 1 : Chemins potentiels pour une fermeture par zone de protection du Plan d'aménagement du site faunique du caribou au sud de Val-d'Or

Zones	Superficie (km ²)	Indice de perturbation de la zone: Nb km de chemins / km ²	Chemins potentiels pour une fermeture: nombre de km par classe de chemin		Pertinence du secteur pour le caribou	Difficultés opérationnelles
1A et 1B	600	1,46	HI	97,56	Peu utilisé par le caribou; Très perturbé; Fermer ces chemins permet de réduire le nombre d'entrées potentielles dans la réserve.	Secteur fortement utilisé par les villégiateurs; Plusieurs petits tronçons dispersés.
			3	0,76		
			2	0,69		
			NC	0,99		
			TOTAL	100,00		
1C	434	0,48	HI	103,81	Très utilisé par le caribou; Fermer ces chemins permet de réduire le nombre d'entrées potentielles dans la réserve.	Chemins plus dispersés; Un permis du MDDELCC est nécessaire pour pouvoir intervenir dans la réserve; Chemins impraticables en camions, probablement praticables en VTT sur certaines portions (difficulté pour remise en production).
			NC	0,89		
			TOTAL	104,70		
1E	86	1,36	HI	10,65	Le nord du secteur est très utilisé par le caribou.	Plusieurs interventions sylvicoles prévues dans cette zone (traitement d'éducation, coupes partielles), ce qui réduit considérablement le nombre de chemins potentiels pour une fermeture.
2	167	0,17	HI	0,81	Peu utilisé, mais c'est un secteur avec très peu de chemins.	Tronçon de chemin très court à fermer; Devrait être fermé en même temps que le sud de la zone 1C, autrement ce n'est pas rentable; Chemins impraticables en camion, probablement praticables en VTT sur certaines portions.
3	139	0,39	3	9,47	Peu utilisé.	Devrait être fermé en même temps que les chemins de la zone 6.
			4	1,71		
			HI	0,19		
			TOTAL	11,37		
4A	450	0,97			Secteur utilisé par le caribou, principalement pour le déplacement.	Plusieurs interventions sylvicoles et investissements prévus, nous empêchant de fermer des chemins dans ces zones.
4B						
5						
6	225	1,30	3	20,85	Peu utilisé car fortement perturbé (le plus perturbé, avec 99%); Fermer ces chemins permettrait de diminuer le taux de perturbation du secteur et de réduire le nombre d'entrées potentielles dans les secteurs plus utilisés par le caribou.	Chemins de classe 3 et 4 plus difficiles à fermer que des chemins d'hiver.
			4	13,65		
			TOTAL	34,50		

Afin de diminuer l'impact de la nouvelle voie de contournement planifiée dans le secteur, les zones 1A, 1B et 1C ont été priorisées. Ensuite, selon la répartition des chemins dans ces zones, l'accessibilité de ces chemins, les commentaires des forestiers d'expérience de l'unité de gestion de Val-d'Or et de la pertinence du secteur pour le caribou, deux secteurs totalisant entre 30 et 40 km ont été identifiés comme prioritaires à la fermeture.

Le secteur 1 (zones 1A-1B-1C Est) présente une valeur importante pour le caribou, c'est-à-dire des tourbières. Ce secteur est donc à privilégier afin de procéder à des fermetures de chemins. De plus, il réduit l'accès des villégiateurs à la réserve de biodiversité, qui est une zone fortement utilisée par le caribou.

Le secteur 2 (zones 1A-1B-1C Ouest) arrive en deuxième priorité puisqu'il réduit également les voies d'accès à la réserve de biodiversité alors qu'il est plus utilisé par les villégiateurs et, par le fait même, moins par le caribou.

Le tableau qui suit résume les deux secteurs identifiés comme prioritaires.

Tableau 2 : Zones de chemins à traiter en priorité

Secteurs	Nombre de km		Superficie occupée par les chemins (ha)*	Pertinence du secteur pour le caribou	Difficultés opérationnelles	Recommandations pour la fermeture	Estimation des coûts d'une fermeture permanente (\$)	
	HI						Scarifiage (300\$/ha)	
Zone 1A, 1B et 1C Est	HI	44,68	31,28	Secteurs de tourbières importantes pour le caribou. La fermeture de chemins dans ces secteurs réduirait l'accès à la réserve.	Secteurs avec sols humides, ce qui apporte des coûts additionnels pour une fermeture permanente (scarifiage).	Fermeture permanente du chemin avec scarifiage et reboisement	Scarifiage (300\$/ha)	9 383 \$
							Reboisement (500\$/ha pour 2000 plants/ha)	15 638 \$
							Total	25 021 \$
Zone 1A, 1B et 1C Ouest	HI	33,70	23,59	La fermeture de chemins dans ces secteurs réduirait l'accès à un territoire très utilisé par le caribou dans la réserve (ouest du lac Sabourin)	Secteurs avec sols humides, ce qui apporte des coûts additionnels pour une fermeture permanente (scarifiage).	Fermeture permanente du chemin avec scarifiage et reboisement	Scarifiage (300\$/ha)	7 077 \$
							Reboisement (500\$/ha pour 2000 plants/ha)	11 795 \$
							Total	18 872 \$

* En considérant que la largeur des chemins est d'environ 7 m (largeur d'une classe 04)

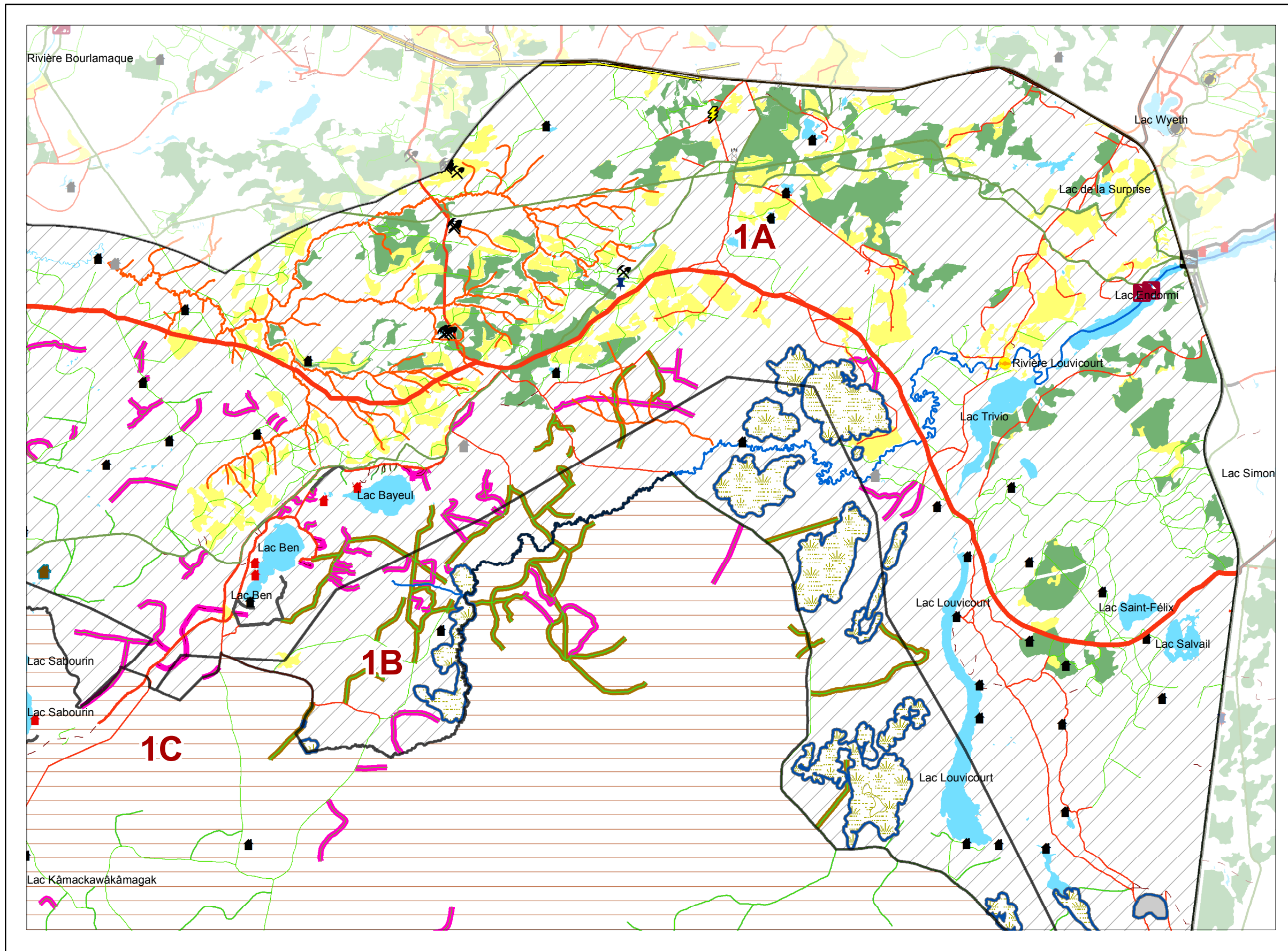
Les cartes qui suivent illustrent les chemins potentiels des deux secteurs qui ont été identifiés comme prioritaires pour une fermeture dans les zones de protection 1A, 1B et 1C du Plan du caribou au sud de Val-d'Or. La longueur totale des chemins présentés dans les deux secteurs est de l'ordre de 78 km. D'autres chemins pourraient également faire l'objet de fermeture dans le cas où des chemins jugés ouverts seraient, en fait, déjà fermés sur le terrain. Les chemins du secteur 1 (à l'est) sont présentés en brun et les chemins du secteur 2 (à l'ouest) sont présentés en turquoise.

Carte 2 : Chemins avec potentiel de fermeture – Zones 1A, 1B et 1C Est

Carte 3 : Chemins avec potentiel de fermeture – Zones 1A, 1B et 1C Ouest

Carte 2: Chemins avec potentiel de fermeture

Zones 1A, 1B et 1C EST



Plan d'aménagement du caribou

- Modalités particulières
- Protection intégrale
- Réserve de biodiversité

Planification forestière

- Travaux sylvicoles commerciaux
- Travaux sylvicoles non commerciaux

Chemins existants

- Chemin non forestier
- Chemin forestier primaire
- Chemin forestier secondaire
- Chemin forestier tertiaire
- Chemin d'hiver
- autres

Voie de contournement d'Eacom

- Placage traverse Matchi

Proposition de chemins à fermer

- Secteur 1
- Secteur 2
- Potentiellement déjà fermés



1 / 75 000

Projection cartographique

Mercator transverse modifiée (MTM), zone 9

Sources

Base de données géographiques, MERN

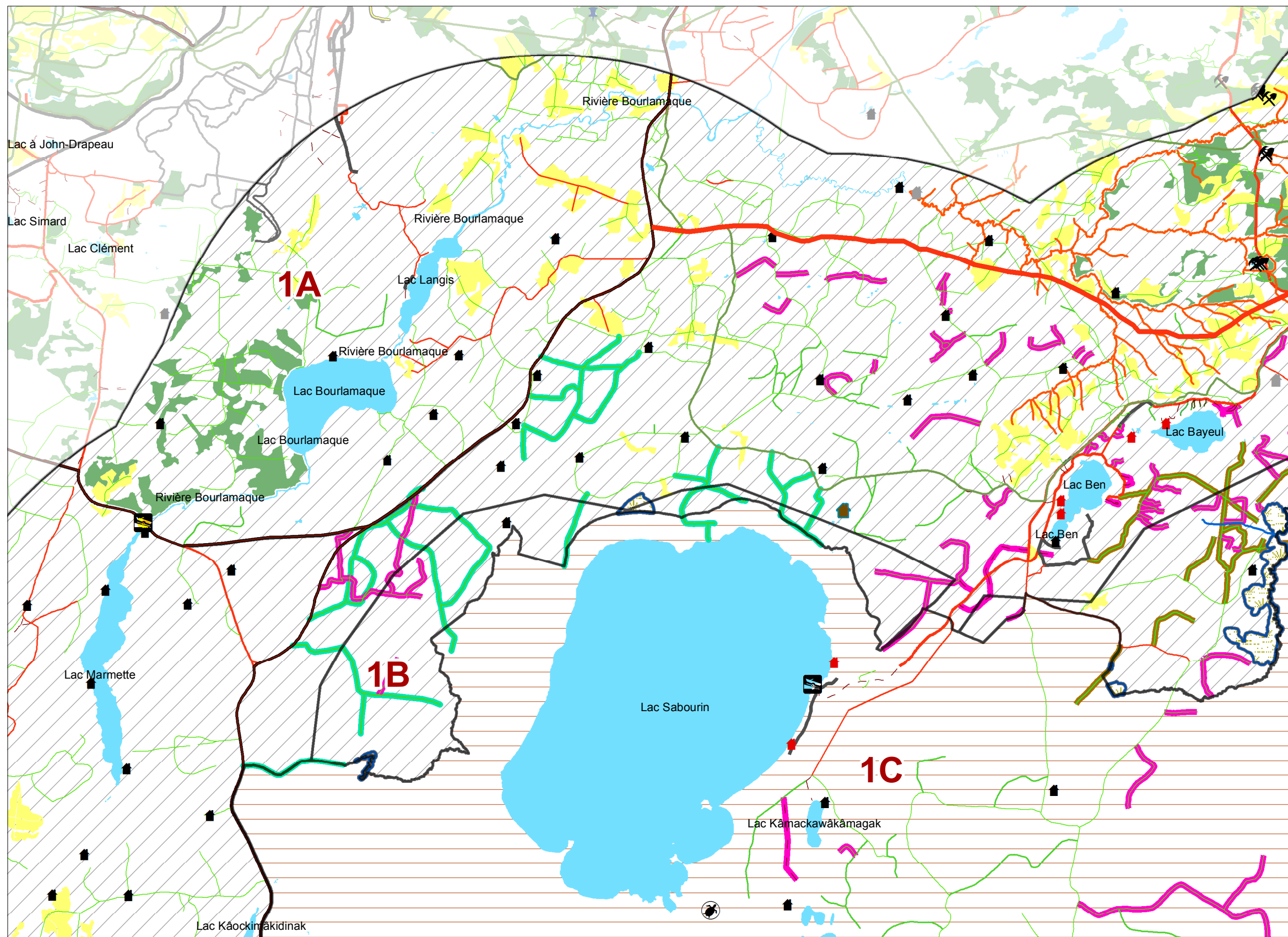
Réalisation

Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
Direction générale de l'Abitibi-Témiscamingue

Note : Le présent document n'a aucune portée légale.
© Gouvernement du Québec

Carte 3: Chemins avec potentiel de fermeture

Zones 1A, 1B et 1C OUEST



Plan d'aménagement du caribou

- Modalités particulières
- Protection intégrale
- Réserve de biodiversité

Planification forestière

- Travaux sylvicoles commerciaux
- Travaux sylvicoles non commerciaux

Chemins existants

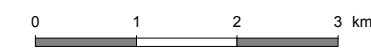
- Chemin non forestier
- Chemin forestier primaire
- Chemin forestier secondaire
- Chemin forestier tertiaire
- Chemin d'hiver
- autres

Voie de contournement d'Eacom

- Placage traverse Matchi

Proposition de chemins à fermer

- Secteur 1
- Secteur 2
- Potentiellement déjà fermés



1 / 75 000

Projection cartographique

Mercator transverse modifiée (MTM), zone 9

Sources

Base de données géographiques, MERN

Réalisation

Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
Direction générale de l'Abitibi-Témiscamingue

Note : Le présent document n'a aucune portée légale.
© Gouvernement du Québec

Nous recommandons une fermeture permanente des chemins proposés, c'est-à-dire un scarifiage et un reboisement en épinette noire. Notre recommandation s'appuie, entre autres, sur une étude réalisée par des chercheurs de l'Université du Québec à Rimouski, et qui précise : « ...la gestion de la voirie forestière passe inévitablement non pas par une déclassification de certains chemins forestiers d'âge ou de calibre déterminés, mais plutôt par une fermeture et une restauration de chemins »¹. Prendre note que les secteurs proposés sont généralement situés sur des sols avec mauvais drainage, dans lequel cas il est conseillé d'utiliser un scarifiage de type hydraulique par sillons (TTS) ou de la herse forestière. Nous recommandons également de barrer le chemin suite aux travaux afin d'assurer le succès de la remise en production du chemin. La technique la plus efficace est sans doute le dépôt de plusieurs pierres de forte taille (ne pouvant être déplacées par une camionnette) disposées perpendiculairement par rapport à l'alignement du chemin. Ces pierres doivent être disposées à un endroit stratégique sur le chemin afin que l'obstacle créé ne puisse être contourné.

Afin de compenser la construction de la voie de contournement d'une longueur estimée à 31 km, nous recommandons qu'un minimum de 31 km de chemins soit fermé selon les méthodes précisées ci-dessus. Bien que la perte d'habitat engendrée par un chemin de classe 2 (zone d'influence de 750 m de part et d'autre du chemin) soit largement supérieure à celle engendrée par un chemin d'hiver (zone d'influence de 20 m de part et d'autre du chemin), une étude a démontré que tous les chemins peuvent induire des changements dans le comportement du caribou à différentes périodes de l'année, et ce, peu importe leur classe¹. Il ne faut donc pas négliger l'effet bénéfique de la fermeture des chemins d'hiver qui limitera la circulation des véhicules tout terrain et des motoneiges qui occasionnent beaucoup de dérangement pour le caribou, ce qui favorisera la protection des tourbières et réduira les infrastructures facilitant le déplacement des prédateurs.

¹ St-Laurent, M.-H., Beauchesne, D. & Lesmerises, F. 2014. Évaluation des impacts des vieux chemins forestiers et des modalités de fermeture dans un contexte de restauration de l'habitat du caribou forestier au Québec. Rapport scientifique présenté au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) par l'Université du Québec à Rimouski (Rimouski, Québec). 40 p. + iii.

CONCLUSION

Notre analyse nous a permis d'identifier plusieurs chemins potentiels pour une fermeture dans le site faunique du caribou au sud de Val-d'Or afin de réduire les perturbations induites par la présence d'un nouveau tracé de classe 2 dans la zone 1A. Nos recommandations visent à assurer une prise en compte réaliste du potentiel de fermeture de chemins à court terme et ciblent des secteurs d'intérêt pour le caribou (zone de tourbières, accès à la réserve de biodiversité, etc.). Les efforts ont été concentrés dans la zone à proximité de la voie de contournement à construire par EACOM Timber Corp. afin de diminuer l'augmentation du taux de perturbation causée par ce nouveau chemin. Les chemins menant à des baux d'abris sommaires ou de camps de villégiature et à des sites où des travaux sylvicoles sont planifiés, ont été exclus de l'analyse et les chemins d'hiver ont été priorisés considérant qu'ils représentent plus de 50% du réseau routier du secteur. Bien que la fermeture permanente de chemins d'hiver ne parviendra pas à compenser la perte d'habitat engendrée par la construction de la voie de contournement, nous croyons que la réhabilitation de ces chemins aura des effets positifs sur le caribou en protégeant un secteur de tourbières et en réduisant l'accessibilité à la réserve de biodiversité.