

# LA GRANDE ALLIANCE ÉTUDE DE FAISABILITÉ DU PROGRAMME D'INFRASTRUCTURES

RAPPORT PROVISOIRE

Présenté par la Société de développement crié  
Présenté au Gouvernement du Québec

14 OCTOBRE 2022





RAPPORT PROVISOIRE

# TABLE DES MATIÈRES

RAPPORT PROVISOIRE



# 01

---

4 CONTEXTE

# 03

---

8 ENGAGEMENT  
COMMUNAUTAIRE

# 05

---

16 ASPECTS SOCIO-  
ENVIRONNEMENTAUX

# 07

---

20 PROCHAINES ÉTAPES

# 02

---

6 ÉTUDE SUR LES  
INFRASTRUCTURES DE  
TRANSPORT

# 04

---

14 ÉTUDE DE MARCHÉ

# 06

---

18 ASPECTS  
TECHNIQUES

# 08

---

20 ANNEXE

# CONTEXTE

## MISSION

« La Grande Alliance » est le terme utilisé pour décrire l'exercice conjoint entrepris par les gouvernements de la Nation Crie et du Québec lors de la signature du Protocole d'entente sur le Programme Cris-Québec de développement durable des infrastructures dans la région d'Eeyou Istchee - Baie James. Souvent, le développement est imposé aux communautés autochtones et non autochtones, qui n'ont d'autre choix que de réagir. Ce scénario rend l'aménagement du territoire très difficile pour les communautés et les responsables gouvernementaux, la planification stratégique des infrastructures de transport ou d'énergie ambiguë pour les services publics et les ministères, et les investissements des promoteurs de projets de développement eux-mêmes risqués et incertains.

Le lien entre les infrastructures de transport et d'énergie et le potentiel de développement est indéniable. La capacité à garantir que ces infrastructures ne provoquent pas de développement dans des zones sensibles sur le plan environnemental et culturel ou qu'elles n'augmentent pas le risque pour les espèces vulnérables est d'une grande importance pour éviter les conflits entre le développement et toutes les communautés. En donnant aux communautés la possibilité de contribuer à la conception, à la planification, à la prise en compte et à l'évaluation des infrastructures d'énergie et de transport qui ont le potentiel de façonner le territoire pour les années à venir, on les responsabilise et, surtout, on apporte à la région une prévisibilité à long terme.

Les communautés pourront planifier leur croissance plus facilement, les ressources pour la protection de l'environnement et de la vie sauvage pourront être déployées plus efficacement, les planificateurs de l'aménagement du territoire travailleront avec plus de certitude et les investissements des promoteurs et des développeurs seront plus sûrs.

## PROMOTEUR

La Société de développement autochtone de la Baie James/Société de développement cri (SDC) a été mandatée par le gouvernement de la Nation cri et le gouvernement du Québec afin de réaliser des études de faisabilité des infrastructures pour examiner les aspects économiques, techniques et socio environnementaux des projets proposés, dont la réalisation est prévue en trois étapes.

La SDC est une variante modernisée de la Société de développement autochtone de la baie James, créée en vertu de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois pour « susciter la création, favoriser la diversification et encourager le développement des affaires, des ressources, des biens et des industries à l'intérieur du territoire dans le but d'améliorer au maximum les perspectives économiques des Cris de même que leur situation économique en général ».



## ÉVOLUTION DE LGA DEPUIS SA SIGNATURE

Les premiers échanges qui ont eu lieu au cours de la planification des études entre divers représentants cris, des ministères tels que le ministère des Transports et le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles et des sociétés d'État telles qu'Hydro-Québec, la Société du Plan Nord et la Société de développement de la Baie James ont démontré que l'échange d'information avait une valeur énorme. Par exemple, les représentants de la division de la distribution d'Hydro-Québec, qui recevaient chaque année des centaines de demandes de planification de lignes électriques de la part de sociétés d'exploration minière, ont été présentés aux représentants de la Nation cri et du ministère des Ressources naturelles qui, ensemble, disposaient d'informations clés permettant d'établir un véritable ordre de priorité des projets en fonction de leur faisabilité réelle par rapport aux objectifs de marketing.

L'un des principaux avantages des études pour tous les intervenants sera la consolidation d'années d'études, de données et d'informations sur toutes les facettes de la région qui ont été recueillies et conservées en silos. La consolidation des données passées avec la collecte et la compilation des données actuelles fournira une image globale et actuelle de la région. Il est particulièrement important d'avoir une image plus claire des défis actuels en matière de protection de l'environnement, de la faune et de la flore, de développement des ressources naturelles, de transport et de satisfaction de la demande énergétique, dans un monde où l'incertitude ne cesse de croître en raison du changement climatique et de l'impact d'événements mondiaux, tels que la pandémie de COVID.

# ÉTUDE SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



## LÉGENDE

- PHASE I
- PHASE II
- PHASE III

# L'INFRASTRUCTURE DE LA GRANDE ALLIANCE EN BREF

La réalisation d'une étude avec un long échéancier présente son lot de défis, notamment en raison des difficultés à prévoir les résultats sur une période aussi longue. En ce sens, l'étude est un exercice visant à visualiser un contexte dans lequel toutes les communautés jouent un rôle plus actif dans la définition du développement futur du territoire, avec au centre un réseau de transport prévisible et bien conçu. Il s'ensuit donc que l'approche comprend un engagement étendu parmi les intervenants cris et non cris, avec un fort accent sur les utilisateurs directs du territoire se trouvant à proximité des infrastructures à l'étude.

Les infrastructures examinées dans le cadre des études de faisabilité de la Grande Alliance visent à répondre à un besoin spécifique et/ou à une opportunité d'intégrer pleinement l'économie régionale de la région Eeyou Istchee/Baie-James, en particulier les communautés cries, d'une manière qui permette le développement durable de ses ressources. Ces études sont résumées ci-dessous, présentées selon les trois phases décrites dans le protocole d'entente original, avec des références à la carte en page précédente entre parenthèses. .

## PHASE I (années 1 à 5 à partir du début de la construction)

- **Amélioration** et asphaltage des **routes d'accès aux collectivités (1)** de Waskaganish, Eastmain, Wemindji et Nemaska afin de fournir un lien moderne et fiable avec la route Billy-Diamond, l'épine dorsale du réseau de transport régional.
- Une **voie ferrée** qui suit le corridor existant de la **route Billy-Diamond (3)**, de manière à minimiser la circulation des camions le long de

la route face au développement futur, ainsi qu'à éviter la création de tout nouveau corridor de transport nord-sud dans la région. Ceci, à son tour, permet de maximiser le réseau de zones protégées en dehors du corridor de l'autoroute. Le chemin de fer peut également assurer le transport de passagers pour de nombreux utilisateurs du territoire vers leurs territoires de chasse, ainsi que des passagers voyageant plus au sud. La phase I couvre la portion comprise entre Matagami (KM 0) et la rivière Rupert (KM 257).

- La **remise en service** du **chemin de fer Grevet-Chapais (4)**, offrant ainsi un corridor ferroviaire est-ouest qui relie la route Billy-Diamond ainsi que les marchés situés plus à l'ouest aux centres économiques situés plus à l'est, y compris les principaux ports situés le long de la rive nord du Québec. Ce chemin de fer peut également réduire la circulation des camions sur la route 113.

## PHASE II (années 6-15)

- Une voie ferrée suivant le corridor existant de la **route Billy-Diamond (6)** jusqu'à l'embranchement de la **route Trans-Taïga** (KM 541).
- Le prolongement de la **route Billy-Diamond** jusqu'aux communautés de **Whapmagoostui (Crie)/Kuujuarapiik (Inuit) (7)**, offrant ainsi un accès routier à des communautés auparavant isolées.
- Le **prolongement** de la **route 167 (8)** pour la relier à la route Trans-Taïga, offrant ainsi un deuxième corridor de transport nord-sud pour desservir la partie est du territoire, plus particulièrement Mistissini. Cela permettrait de réduire considérablement le temps

de déplacement entre Mistissini/Chibougamau et Chisasibi, reliant ainsi les deux zones les plus peuplées du territoire.

## PHASE III (ANNÉES 16 À 30)

- Le **prolongement** de la **voie ferrée** jusqu'à Whapmagoostui **(9)**, en suivant le nouveau tracé routier, conçu de manière à accueillir les deux modes de transport tout au long du tracé.
- Un nouveau **port** à **Whapmagoostui/Kuujuarapiik (10)**, pour créer un lien maritime entre Eeyou Istchee-Baie-James et l'économie mondiale.

## De plus, plusieurs composantes ont été ajoutées à l'étude à la demande des communautés :

- Un **itinéraire alternatif (4)** pour les motoneiges et les véhicules tout-terrain qui utilisent actuellement une partie de l'alignement ferroviaire **Grevet-Chapais**, en particulier le club de motoneige de Chapais.
- La **mise à niveau** et l'asphaltage de la **Route-du-Nord (2)**, lien est-ouest privilégié sur le territoire, qui a connu une dépréciation importante au cours des dernières décennies.
- Une **route d'accès secondaire** pour la communauté crie de **Mistissini (5)**, afin d'assurer l'évacuation sécuritaire de la communauté ainsi que de permettre un accès facile aux marchés situés plus au nord du territoire.

# ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE

## UNE APPROCHE UNIQUE POUR ÉTUDIER LA FAISABILITÉ

Dans son approche, LGA fait participer dès le début les communautés aux études et tient compte des critères environnementaux et sociaux au même titre que les critères techniques et financiers. Les études présentées ici ont mis les communautés locales au centre du processus de développement. Cette façon de travailler, proposée initialement par la Nation crie, vise à passer du paradigme dominant selon lequel les ressources naturelles sont les leviers du développement régional pour aller vers un développement communautaire. L'exploitation des ressources naturelles reste un élément vital de cette équation, mais elle n'en est plus le seul moteur. En ce sens, La Grande Alliance va au-delà d'un plan régional standard et propose un nouveau modèle de collaboration entre les populations crie, québécoises et jamésiennes pour mettre en valeur de manière durable les ressources naturelles et la région au profit de tous.



### ENGAGEMENT/CONSULTATION

- Qu'est-ce qui a été fait auparavant?
- Comment établir des liens avec les communautés locales?



### MODÈLE FINANCIER

- Combien cela coûtera-t-il de construire et d'exploiter?
- Qui sera propriétaire de quels actifs?



### RISQUE

- Quels seraient les risques associés à ces projets?
- Quelles en seraient les limites?



### SOCIO-ENVIRONNEMENTAL

- Comment cela affecterait-il les communautés crie et jamésiennes?
- Comment cela affecterait-il l'environnement?



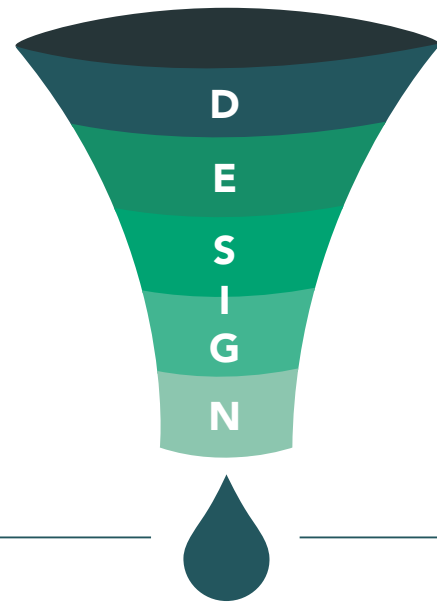
### ÉTUDE DE MARCHÉ

- Qui en bénéficierait?
- Comment le chemin de fer serait exploité?
- Comment cela pourrait contribuer à l'économie locale?



### TECHNIQUE

- Qu'est-ce qui aurait besoin d'être réparé et mis à niveau?
- Qui utiliserait l'infrastructure?
- Où serait-elle située?

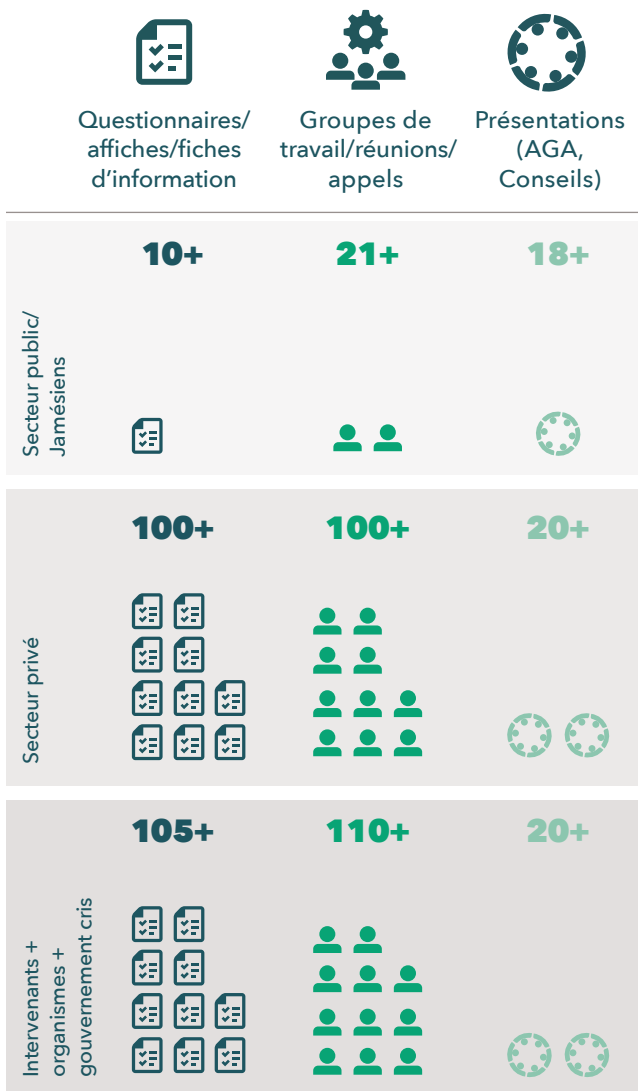


#### Solutions d'infrastructure (rail, route, port)

- Socialement acceptable
- Durable
- Économique



# RÉSUMÉ STATISTIQUE DE L'ENGAGEMENT



# LE PROGRAMME D'AGENTS D'INFORMATION COMMUNAUTAIRE

Les antennes locales de LGA dans les communautés cri se composent d'agents d'information communautaire (AIC) nommés par leurs communautés. Les AIC veillent à ce que les communautés cri participent et s'investissent dans les études et font en sorte que les questions et les préoccupations soulevées par ces dernières soient entendues et dûment prises en compte dans les études. Au 1er août, il y avait neuf AIC en activité (seule la communauté de Waswanipi n'en a pas pour le moment), dont les tâches varient de l'animation d'émissions radiophoniques locales pour discuter du programme, à l'organisation de séances publiques de discussion en passant par la supervision de la présence de Cris lors des visites des équipes d'étude, etc.

Le programme d'agents d'information communautaire ne s'applique pas aux villes et localités jamésiennes, car, au début des discussions avec les responsables locaux, ces derniers ont indiqué que c'est eux qui devaient être les points de contact s'agissant de l'information liée à LGA. Après une série de discussions dans les cinq villes (qui se terminera par des réunions publiques à Chibougamau et Lebel-sur-Quévillon en septembre), l'équipe a noué des contacts avec de nombreux acteurs locaux, en particulier les agents de développement économique, avec lesquels l'échange des informations se fera désormais directement.

# ENGAGEMENT DES INTERVENANTS

- Implication du secteur public dans l'Étude (socio-environnementale et technique)
- Implication du secteur privé dans l'Étude (marché)
- Organismes cri mandatés par la Convention de la Baie-James et du Nord québécois et parties prenantes clés
- Gouvernance du territoire Cri



# ÉTUDE SUR L'UTILISATION DU TERRITOIRE PAR LES CRIS

Dans l'esprit de l'approche collaborative et innovatrice que suit La Grande Alliance dans le cadre de l'étude de faisabilité, l'équipe réalise une étude sur l'utilisation du territoire par les Cris avec les maîtres de trappe et les utilisateurs de tous les terrains de piégeage (61) susceptibles d'être touchés par les travaux d'infrastructure à l'étude. Les objectifs de cette étude sont les suivants :



**RÉUNIR DE LA DOCUMENTATION** sur l'utilisation du territoire par les Cris dans chaque zone d'étude ;



**RECUEILLIR** les commentaires et les préoccupations des utilisateurs du territoire ;



**TENIR COMPTE** des connaissances et des points de vue des Cris dès le début du processus de conception et de planification des infrastructures proposées.

Grâce à des entretiens (engagement et validation), à des séances d'information, aux maîtres de trappe et aux utilisateurs du territoire, il a été possible de documenter les utilisations du territoire par les Cris afin de protéger du mieux possible l'intégrité des zones d'activité. Au fur et à mesure qu'elles étaient recueillies, les informations ainsi que les observations formulées sur l'utilisation du territoire ont été communiqués à l'équipe technique, de sorte à être bien prises en compte lors de la conception et de la planification.



# QUATRE IMPORTANTS EFFETS SOCIAUX ET DE SANTÉ ONT ÉTÉ IDENTIFIÉS :



## CROISSANCE ET DÉVELOPPEMENT

Une plus grande indépendance individuelle et collective si les communautés locales sont habilitées à prendre part aux décisions et ont un sentiment d'appropriation ; diminution des problèmes sociaux et des problèmes de santé grâce à davantage de possibilités et d'options.



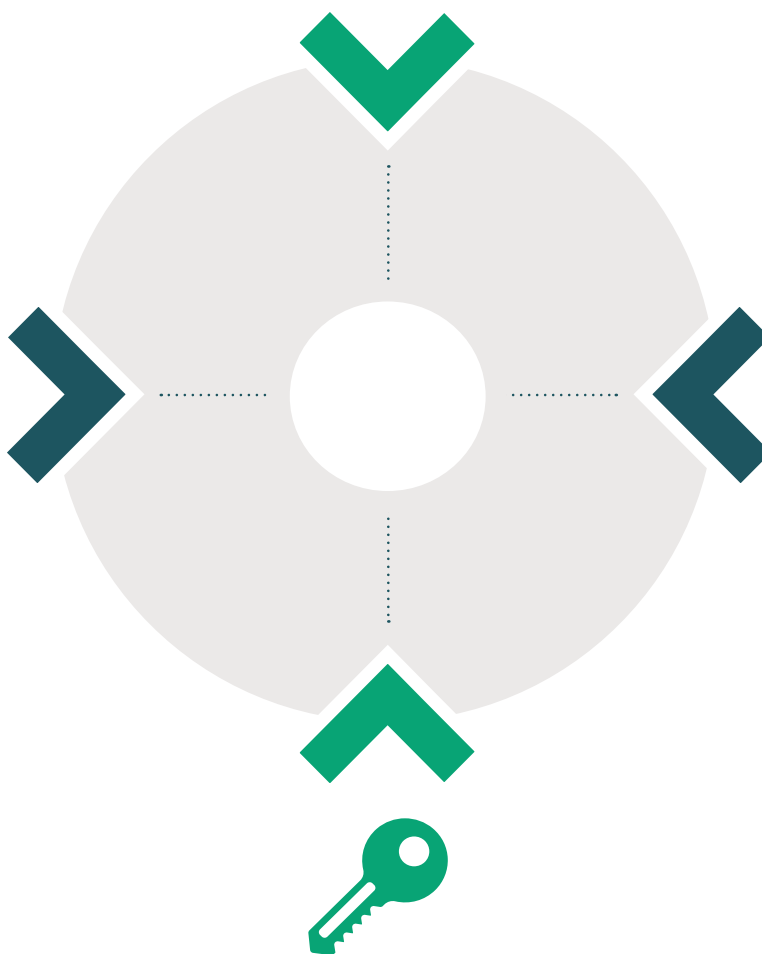
## SANTÉ

Des changements dans la dynamique familiale et une pression supplémentaire sur les services sociaux et de santé, en particulier pendant la construction. Un accès plus facile aux substances psychoactives qui peut entraîner une augmentation des problèmes sociaux.



## MODE DE VIE

Incidences positives sur la qualité de vie, la création d'emplois, l'accès à l'éducation et à des soins de santé, le coût de vie ; effets des infrastructures à l'étude sur la faune et les pratiques traditionnelles.



## ACCÈS AU TERRITOIRE

En premier lieu, bouleversement des traditions et de la culture locales, en raison de l'accessibilité accrue du territoire aux populations non cries.

An aerial photograph of a town situated on a peninsula or near a large body of water. The town is illuminated by warm, golden light, suggesting sunset or sunrise. A bridge spans across a river or inlet in the foreground. The background shows a vast expanse of water and distant landmasses under a clear sky.

## CONSULTATION AVEC LES JAMÉSIENS

L'équipe de LGA a rencontré les élus, les citoyens et les acteurs socio-économiques des 5 principales villes jamésiennes au cours des derniers mois. D'abord en ligne, puis en personne, ces rencontres ont donné accès à plus de 100 résidents non-Cris du territoire et ont permis à l'équipe de mieux comprendre leurs questions et préoccupations concernant l'infrastructure étudiée. Voici les commentaires les plus intéressants reçus.

*Merci beaucoup de venir nous rencontrer. Vous êtes à même de constater que La Grande Alliance a de l'importance pour nous. C'est important d'avoir une vision du développement et de faire en sorte qu'on puisse avoir les bons joueurs autour de la table pour que ce soit gagnant pour tout le monde sur le territoire. Merci de l'ouverture au Grand Conseil des Cris, de voir le potentiel et de savoir aussi qu'il y a une protection du territoire qui peut se faire, mais qu'il y a du développement qui peut se faire avec les gens qui l'habitent. Ça nous fait plaisir de vous entendre sur le projet et de faire en sorte d'être collaboratifs au maximum pour que ce soit un succès.*

- Maire Jamésien, 9 février 2022

*On aime les sphères de collaboration avec les Cris dans la perspective de connexion des infrastructures locales à celles imaginées par LGA, pour coordonner les intérêts. LGA est une opportunité extraordinaire en ce sens pour mieux planifier le développement du territoire que les Jamésiens et Cris partagent.*

- Responsable du développement économique,  
25 janvier 2022



*Le programme est extraordinaire et le projet de port en eau profonde à Whapmagoostui fait du sens avec l'ouverture du lien maritime du Nord-Ouest avec les changements climatiques, ce qui est un enjeu qui va au-delà de leurs intérêts locaux et régionaux, car l'intérêt est provincial, voire national.*

**- Mairesse Jamésienne, 25 janvier 2022**

*Dans la planification des infrastructures, la priorité est le besoin de main-d'œuvre, comme le présente l'objectif de prévisibilité de la LGA. Les institutions doivent être prévenues suffisamment à l'avance pour former la main-d'œuvre sachant que c'est un plan sur plusieurs années. Le transfert de connaissance qui peut se faire est une opportunité incroyable et la formation de la main-d'œuvre est un point important.*

**- Responsable du développement économique, 25 janvier 2022**

*Il y a une volonté de créer une route du nord qui serait orientée est-ouest et développée dans une vision de développement global à l'échelle canadienne. Développer notre territoire et un corridor de transport nordique sauverait du temps de transport et rendrait le Canada compétitif au niveau mondial. Le réseau serait plus fluide. La ligne Grevet-Chapais rentre dans cette vision est-ouest.*

**- Mairesse Jamésienne, 28 septembre 2022**

*Le train doit être multi-usage et permettre le transport de passagers. Avec la disparition de l'autobus vers le Saguenay et le peu de véhicules de location sur le territoire, le train serait un moyen de transport important.*

**- Responsable du tourisme, 26 mai 2022**

*Le train favoriserait le tourisme et le développement, il augmenterait l'attraction du parc industriel avec une aire de transbordement, ainsi que des touristes avec une gare.*

**- Responsable du développement économique, 26 mai 2022**

*Le plus important pour nous serait le chemin de fer, pour l'approvisionnement en nourriture, matériaux, matières premières et secondaires, sans compter l'impact sur les changements climatiques.*

**- Citoyen de Radisson, 1er juin 2022**

*L'amélioration des infrastructures de transport pourrait avoir un impact positif sur le potentiel récréotouristique des aires protégées et sur le reste du territoire.*

**- Conseiller municipal Jamésien, 25 janvier 2022**

*La possibilité de transformer les métaux à proximité et les exporter est importante. Un camion ne peut pas rivaliser avec le train, donc l'intermodalité est cruciale.*

**- Acteur économique, 27 septembre 2022**

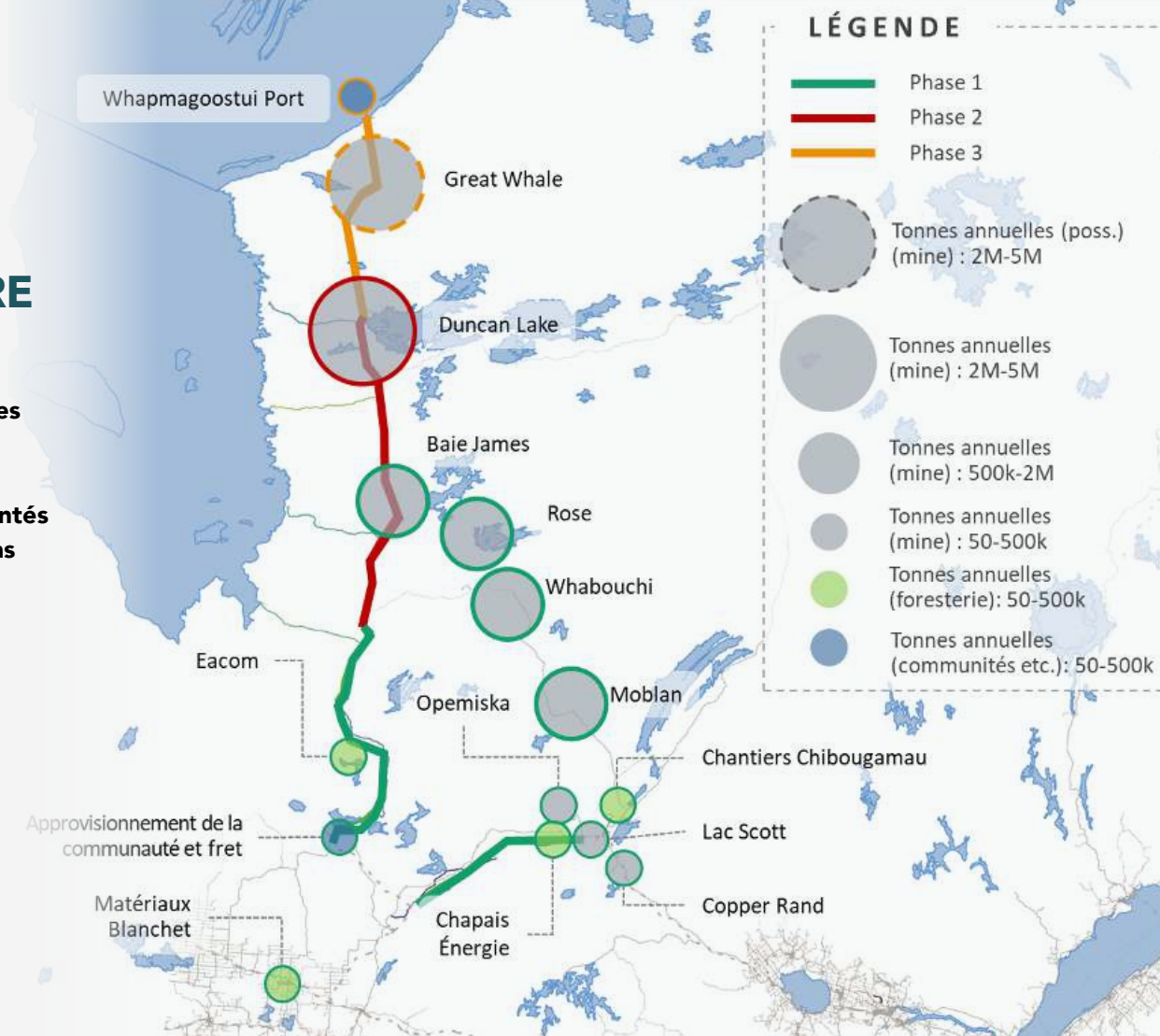
# ÉTUDE DE MARCHÉ ET MODÉLISATION ÉCONOMIQUE

## L'approche générale de l'étude de marché a consisté en :

- L'examen et l'analyse de la documentation et des données secondaires relatives aux facteurs pertinents qui influenceront l'utilisation de l'infrastructure proposée et stimuleront le développement de la région.
- Une enquête auprès des principaux organismes économiques (entreprises forestières, minières, de transport et de tourisme) et la consultation des parties prenantes et des groupes communautaires.
- Le développement d'un modèle économique pour collecter, calculer et prévoir la population, la production économique et le trafic des différents composants de transport du programme d'infrastructure de LGA. Les résultats seront comparés à des infrastructures similaires.
- Évaluer le marché potentiel ; prévoir le trafic de marchandises et de passagers pour chaque segment du programme d'infrastructure de LGA sur une durée de vie de 50 ans et quantifier les ressources requises pour les analyses techniques et économiques.

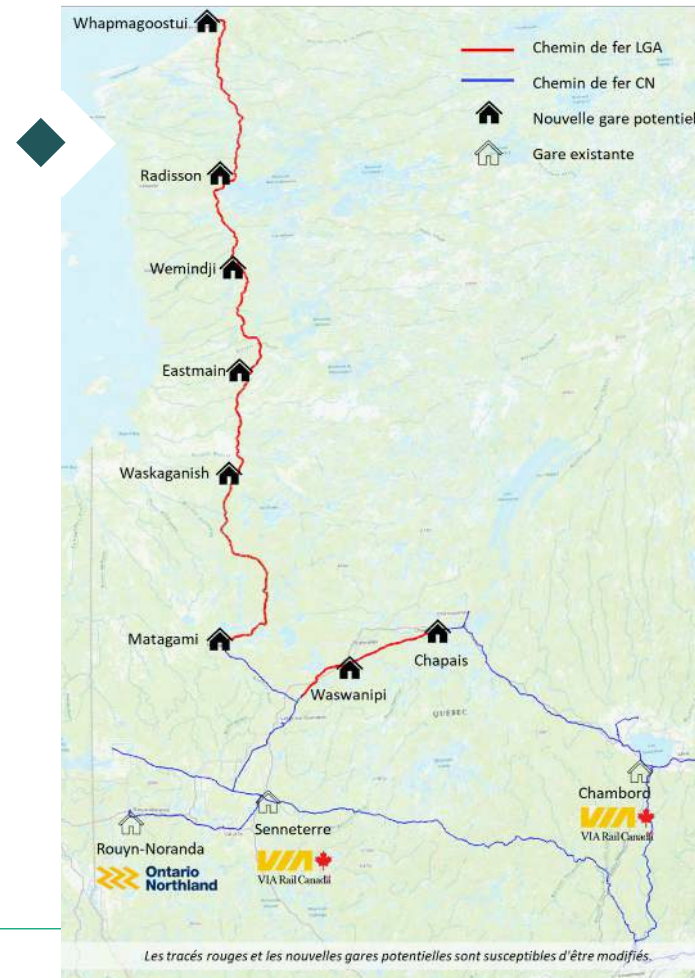
# TONNAGE POTENTIEL DU FRET FERROVIAIRE

Les résultats des enquêtes, des analyses et des prévisions de trafic de fret et de passagers sont présentés dans les deux schémas suivants.



# SERVICE POTENTIEL DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

Il est proposé qu'un service de trains de voyageurs opère sur toute la longueur du chemin de fer potentiel, de Matagami à Whapmagoostui, avec des gares près de chaque centre de population. Le service voyageurs prévu est conçu pour atteindre les limites nord du réseau de VIA Rail à Senneterre et Chambord, et la limite est du réseau d'Ontario Northland à Rouyn-Noranda. Pour les trains de passagers prévus pour desservir Chambord, deux stations supplémentaires sur la ligne Grevet-Chapais (Waswanipi et Chapais) seraient également desservies. La carte suivante montre l'emplacement global des stations sur le réseau.



## ASPECTS SOCIO-ENVIRONNEMENTAUX

Les études de faisabilité visent à documenter le contexte socio-environnemental dans lesquels les infrastructures proposées auront lieu et à déterminer leurs éventuels effets préliminaires. La zone d'étude s'étend entre les villes de Matagami (ouest), Whapmagoostui (nord) et Mistissini (est).

### LA FLORE

## 8 PLANTES PROTÉGÉES

dans la forêt clairsemée du domaine bioclimatique de la pessière à lichens. La végétation de la zone d'étude, qui n'est pas très diversifiée en raison des conditions climatiques rigoureuses, se compose essentiellement d'épinettes noires.

### LA FAUNE



## 30 ESPÈCES DE POISSONS,

une source de nourriture essentielle pour les communautés criées, peuvent se retrouver dans les divers habitats aquatiques offerts par les nombreux cours d'eau.



## 54 ESPÈCES DE MAMMIFÈRES TERRESTRES

ont été recensées dans la zone. L'ours noir et l'orignal, dont la densité de population est faible, fréquentent le territoire à la limite septentrionale de leur répartition géographique. Parmi toutes les espèces fauniques présentes, le caribou et la bernache du Canada occupent une place particulièrement importante dans la culture crie.



## 184 ESPÈCES D'OISEAUX

fréquentent la zone d'étude à un moment ou à un autre de l'année, y compris la bernache du Canada et de nombreuses espèces de gibier d'eau, que chassent traditionnellement les communautés locales.



## 16 ESPÈCES SONT PROTÉGÉES.

Les bélugas fréquentant l'est de la baie d'Hudson sont susceptibles d'être présents dans la zone d'étude en été, tandis que les ours polaires sont susceptibles d'être observés sur la banquise en hiver et à l'intérieur des terres et sur la côte en été.



## LES AIRES PROTÉGÉES

---



PLUS DE  
**18000 KM<sup>2</sup>**

**D'AIRES PROTÉGÉES, EXISTANTES  
ET PRÉVUES, SONT COMPRIS  
DANS LA ZONE D'ÉTUDE.**

### SITES ARCHÉOLOGIQUES

---



**221**  
**SITES**  
**ARCHÉOLOGIQUES**

ont été recensés dans la zone  
d'étude et ses quatre corridors.



**10**  
**SITES DU PATRIMOINE**  
**CULTUREL**

ont été trouvés dans la zone d'étude.

### CHANGEMENT CLIMATIQUE

---



**8 ALÉAS**  
**CLIMATIQUES**

pouvant avoir une incidence sur  
les projets d'infrastructure étudiés  
ont été identifiés et seront  
examinés et pris en compte lors  
de la conception détaillée des  
prochaines étapes.

# ASPECTS TECHNIQUES

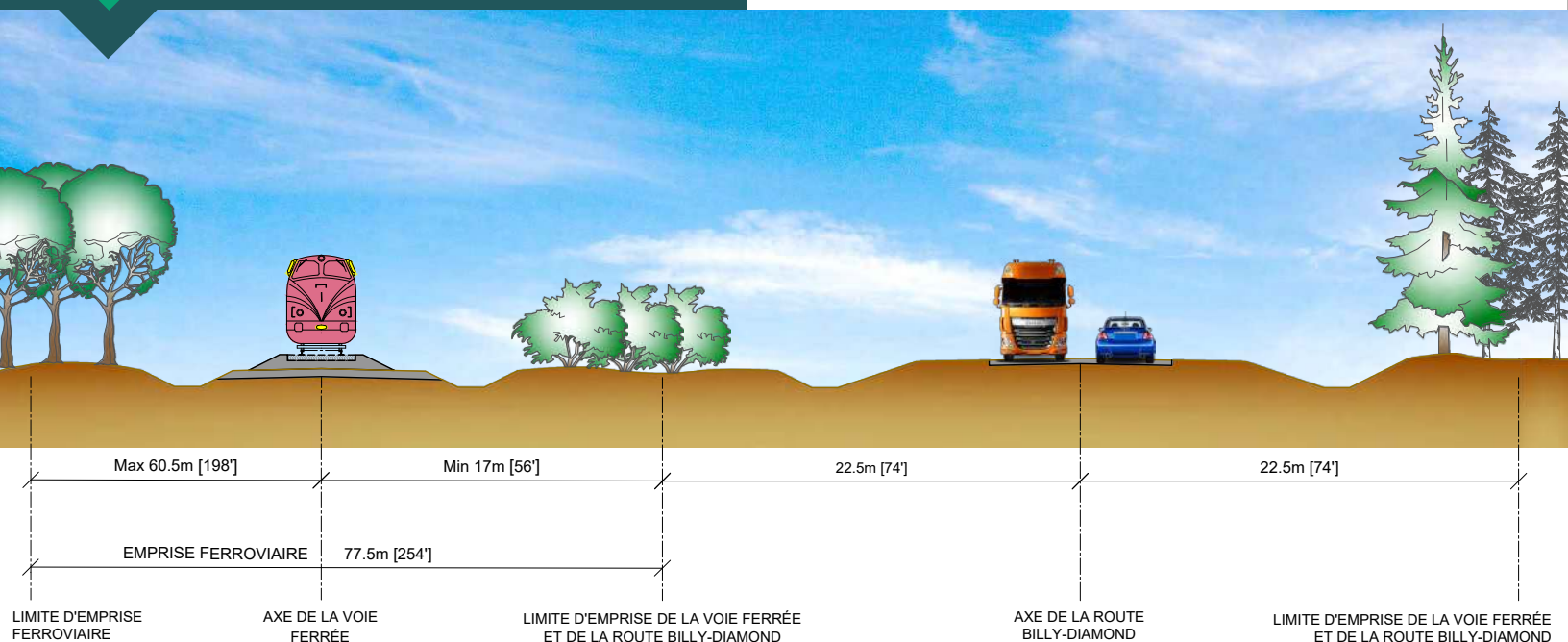
Si les travaux sur les aspects techniques se poursuivent à l'automne 2022, les équipes d'étude ont déjà bien progressé concernant des éléments clés de l'étude, notamment les travaux géotechniques.

Les travaux géotechniques permettent de réduire les dépenses de conception des ponts, ponceaux et terrassements. Ces travaux sont terminés pour les routes d'accès aux collectivités, y compris pour les carrières, ainsi que pour le chemin de fer Grevet-Chapais. Les travaux du chemin de fer Billy Diamond sont prévus en septembre 2022.

EMPRISE À L'ÉTUDE POUR LE CHEMIN DE FER

## ROUTES

TRONÇON	LONGUEUR	NATURE DES TRAVAUX
Whapmagoostui/ Kuujuarapik	200 - 220 KM	Nouvelle construction/ 35 m/ Section transversale de type E modifiée (DN-I-5-005)
Route d'accès de Wemindji	± 80 KM	Transition, changement de certains ponceaux, nettoyage de fossé, rechargement
Route d'accès d'Eastmain	± 80 KM	
Route d'accès de Waskaganish	± 75 KM	
Route d'accès de Nemaska	6 KM	
Prolongement de la route 167 jusqu'à la route Transtaïga	170 - 235 KM	Nouvelle construction/35 m/ Section transversale de type E modifiée (DN-I-5-005)
Deuxième voie d'accès à Mistissini	± 40 KM	Nouveau chemin pour 2e accès, type E modifiée
Route du Nord de la route 167 à la route Billy- Diamond	± 400 KM	Transition, changement de certains ponceaux, nettoyage de fossé, rechargement



## CHEMIN DE FER

TRONÇON	LONGUEUR	RAPPROCHEMENT DES DONNÉES GÉNÉRALES
Phase 1 - RBD	260 KM	Se trouve à moins de 100 m de la route Billy-Diamond, sur environ les deux tiers de sa longueur.
Phase 2 - RBD	340 KM	Généralement le long de la route Billy Diamond sur la majeure partie de sa longueur
Phase 3 - RBD	225 KM	Généralement le long de la nouvelle route (qui doit être finalisée)
Grevet-Chapais	160KM	Suit la ligne historique sur 100 % de sa longueur.

## PORTS

Comme d'après les résultats de l'étude de marché et de l'étude prévisionnelle du fret, la demande attendue dans un avenir proche et à moyen terme est insuffisante pour procéder à un investissement dans la construction d'un port en eau profonde, l'équipe a élaboré le plan de conception d'un port pour petits bateaux qui répondrait aux besoins des communautés en accueillant des bateaux de pêche et en transportant les marchandises des navires de ravitaillement jusqu'à la rive.

Une étude d'emplacement a été réalisée en tenant compte des principales conditions physiques et environnementales connues, y compris l'état de la glace, la géomorphologie côtière, les processus côtiers et l'accessibilité.

Compte tenu du récent glissement de terrain en amont de l'embouchure de la Grande rivière de la Baleine et du risque de sédimentation excessive perçu, le port pour petits bateaux proposé constituerait une mesure d'atténuation, ce qui permettrait aux communautés d'avoir une solution de rechange au cas où le port naturel actuel cesserait d'être fonctionnel. Le choix de l'emplacement et l'aménagement proposé pour le port pour petits bateaux permettront à l'avenir de développer un port en eau profonde, le cas échéant.

### BÉNÉFICES POTENTIELS DU RAIL SUR LA ROUTE



Voyage par camion/jour

Réduction d'entretien des routes publiques  
 Sécurité routière accrue  
 Diminution de la pollution sonore  
 Diminution des émissions de gaz à effet de serre



Voyage par train/jour

# PROCHAINES ÉTAPES

Au cours de l'automne 2022, l'équipe d'étude poursuivra ses travaux, d'abord sur le terrain jusqu'à la mi-octobre, puis au bureau pour effectuer une analyse financière, y compris les dépenses d'exploitation et les dépenses d'investissement, une analyse des avantages économiques et une analyse de l'atténuation des risques.

Les éléments ci-dessous et l'ensemble des travaux présentés dans ce document seront repris dans le rapport final de l'étude de faisabilité du programme d'infrastructure de La Grande Alliance, dont la publication est prévue à la fin du mois de décembre prochain. La SDC le présentera au gouvernement de la Nation crie et au gouvernement du Québec.

Au cours de l'hiver et du printemps 2023, l'équipe de La Grande Alliance fera connaître les résultats du rapport final dans le cadre de rencontres personnelles, de rendez-vous médiatiques et d'interventions médiatiques et virtuelles. L'équipe continuera d'appliquer une méthode de communication proactive et transparente et veillera à répondre clairement et rapidement à toutes les questions.

# ANNEXE

## PARTICIPATION DES PARTENAIRES

Les travaux sur les aspects techniques et socio-environnementaux n'auraient pas été possibles sans la participation des organisations crie ainsi que des ministères, organismes et autres intervenants suivants :

Communautés crie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Photos des routes d'accès</li> </ul>
MTQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Étude multimodale</li> <li>• Rapports sur les carrières et bancs d'emprunt</li> <li>• Rapports d'inspection des routes</li> </ul>
Hydro-Québec	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Énoncés des incidences environnementales de précédents projets</li> </ul>
Maîtres de trappe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisation des terres</li> <li>• Appui lors des activités organisées sur les sites</li> </ul>
MERN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permis pour les travaux géotechniques</li> <li>• État de la situation des populations de caribous</li> <li>• Claims miniers et activités minières</li> </ul>
SDBJ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Données LIDAR de la RBD</li> <li>• Rapports sur les conditions routières</li> </ul>
Gouvernement de la Nation Crie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapports précédents</li> <li>• État de la situation des populations de caribous</li> </ul>
MELCC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permis pour les travaux géotechniques</li> <li>• Fichiers de formes sur les zones humides</li> <li>• Fichiers de formes sur la flore</li> </ul>
SAAQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapports d'accident</li> </ul>
Villes et localités jamésiennes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chapais - Mémoire sur la ligne ferroviaire Grevet-Chapais</li> </ul>
MFFP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permis pour les travaux géotechniques</li> </ul>
CN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapports sur les ponts</li> <li>• Plan d'alignement et profil des lignes ferroviaires</li> <li>• Liste des infrastructures</li> </ul>



# PARTICIPATION À L'ÉTUDE DE MARCHÉ

ONT RÉPONDU		PAS DE RÉPONSE / À SUIVRE	
<b>EXPÉDITEURS</b>			
INDUSTRIE FORESTIÈRE			
Chantiers Chibougamau Résolu Comtois Eacom Timber	Barrette-Chapais Chapais Énergie (Nexolia) MFFP	Resolute Mishtuk / Nabakakuk Eenatuk Forestry Corp / Eskan	
INDUSTRIE MINIÈRE			
Qc Copper & Gold Century Global Mine Rose (Critiques) Century Global (Duncan) Nemaska Lithium (Wabouchi) Bonterra (Bachelor, Barry)	Fénélon (Wallbridge) Éléonore (Newmont) MERN Galaxy Lithium (James Bay) Doré Copper Mining Newmont (Éléonore)	Voyager Metals (Mont-Sorcier) Osisko (Windfall, etc) Vanadium Corp. (Lac Doré/Iron-T) Stornoway Diamond Sayona (Moblan Lithium) Troilus Gold BlackRock	
CONSTRUCTION			
Pavage Wemindji Vieux-Comptoir Construction CCDC Construction Stajune Nemaska Eenou Company	Blais et Langlois Entreprises Alain Maltais Équipements JVC CCQ		
ÉLECTRICITÉ ET PRODUITS PÉTROLIERS			
Hydro-Québec	Pétronor	Les Pétroles MJ	
TOURISME			
COTA	Tourisme Baie-James	CNACA	
<b>TRANSPORTEURS</b>			
Whapchiwem Air Creebec Kepa Transport Transport Auger SDBJ FEDNAV	NEAS Desgagnés Transarctick Canadien National MTQ Transbordement Matagami		
<b>COMMUNAUTÉS</b>			
CRIS			
Wemindji Chisasibi Whapmagoostui Nemaska	NCG - CI CREECO GCC	Waswanipi Oujé-Bougoumou Mistissini Waskaganish Eastmain	
INUIT			
Kativik	Kuujjuarapik		
JAMÉSIENS			
Matagami Chapais Radisson	Lebel-sur-Quévillon Chibougamau		
SOCIÉTÉ PLAN NORD			

# INFRASTRUCTURES COMPARABLES

La désignation d'infrastructures comparables a pour but de créer une base de données qui constituera une référence pour les différentes composantes développées dans le cadre de cette étude de préféabilité. Des infrastructures comparables ont été sélectionnés en fonction de leur similitude ou de leur pertinence par rapport à des critères clés, comme les paramètres de conception, les coûts et le financement de la construction, l'incidence sur l'environnement, le poids économique et l'impact sur l'utilisation du territoire.

## Infrastructures routières

Nous avons dressé une liste des routes existantes ou en cours d'aménagement pour desservir les zones nordiques isolées. Comme La Grande Alliance prévoit déjà la desserte des usagers et des communautés existantes, nous n'avons pas tenu compte des routes visant uniquement le transport des engins des industries minières et forestières. Par conséquent, les infrastructures retenues se trouvent au Canada, sur les terres des Premières Nations et sont destinés à accueillir les voitures particulières et les véhicules utilitaires.

Éléments de comparaison	Route LGA à l'étude	Route d'Inuvik à Tuktoyaktuk	Prolongement de la route 167
Environnement	Région non développée	Région de pergélisol non développée	Région non développée
Saison d'activité	toute l'année	toute l'année	toute l'année
Éléments intéressants/pertinence	<ul style="list-style-type: none"><li>• route à deux voies en gravier</li><li>• ouverte toute l'année</li><li>• région reculée</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• route à deux voies</li><li>• Même territoire</li><li>• usages et conditions de construction similaires</li><li>• Données récentes disponibles</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• route à deux voies</li><li>• Même territoire</li><li>• usages et conditions de construction similaires</li><li>• Données récentes disponibles</li></ul>

## Infrastructures ferroviaires

L'équipe d'étude a dressé une liste des lignes ferroviaires nordiques existant déjà ou en cours de développement. Divers éléments de comparaison élaborés par l'équipe d'étude à la Phase 1 servent à évaluer ces infrastructures. En voici quelques-uns dans le tableau ci-dessous.

Éléments de comparaison	Rail LGA à l'étude	Transport Ferroviaire Tshiuetin	Chemin de fer du littoral Nord-du-Québec et du Labrador	Ligne de chemin de fer d'Arcelor-Mittal Mining	Chemin de fer Alaska - Alberta
Catégorie de la voie	<b>Catégorie 3</b>	Catégorie 3	Catégorie 3/4	Catégorie 2/3	S/O
État	<b>Étude en cours</b>	En service	En service	En service	Concept
Propriétaire	<b>Cree</b>	Communautés naskapiées et innues	Privé	ArcelorMittal	A2A Rail
Longueur de la voie	<b>700 km</b>	216 km	418 km	420 km	2570 km
Mode de transport	<b>Fret minier/ passagers</b>	Fret minier/ passagers	Fret minier/ passagers	Fret minier	S/O
Tonnage annuel	<b>S/O</b>	4 MTPA	30-35 MTPA	25 MTPA	S/O
Conditions environnementales et sociales	<b>Zone forestière nordique; coordination avec les Premières Nations</b>	Zone forestière nordique; géré par des membres des Premières Nations	Zone forestière nordique	Zone forestière nordique	Zone forestière nordique

## Infrastructures portuaires

Nous avons dressé une liste des installations qui existent déjà dans différentes parties du monde (principalement dans le Nord). Comme il s'agit également de déterminer dans le cadre de l'étude de préféabilité le type de la future installation portuaire, nous avons dressé une liste de 29 infrastructures ayant des vocations différentes afin de donner des éléments de comparaison sur le type et l'ampleur des installations pouvant être développées dans le cadre de La Grande Alliance. Voici quelques-uns de ces 29 projets :

Éléments de comparaison	Port LGA à l'étude	Port, Baie-Déception	Quai, mine de la baie de Voisey	Port de Churchill	Pond Inlet	Quai, Hay River	Port de Nuuk
Lieu	<b>QC</b>	QC	NL	MT	NU	NWT	Groenland
Type	<b>Poisson, cargo</b>	Minerais	Concentrés de minerais	Céréales, marchandise en vrac, cargo	Fish, cargo	Pêche	Conteneurs, croisière
Type(s) de navire	<b>Navires de pêche et cargos</b>	Minéralier/ pétrolier/ vraquier	Vraquiers brise-glace	Panamax	Navires de pêche et cargos	Petits bateaux de pêche	Conteneurs, croisière, vraquiers