

Document d'information Backgrounder



Ministry of Natural Resources

Ministère des Richesses naturelles

Le 22 décembre 2005

PROPOSITION DE CONSTRUCTION D'UNE ROUTE D'HIVER ENTRE PEAWANUCK ET FORT SEVERN

La Première nation Weenusk de Peawanuck désire construire une route d'hiver qui traverserait une partie du parc provincial Polar Bear. Cette route relierait Peawanuck à Fort Severn et offrirait, à un coût raisonnable pour cet hiver, une voie de transport plus sûre et plus fiable pour les approvisionnements destinés à Peawanuck.

Peawanuck est située à l'extrémité sud de la baie d'Hudson, environ 30 kilomètres en amont de l'embouchure de la rivière Winisk et à environ 400 kilomètres au nord de Kashechewan. Peawanuck et Fort Severn sont les deux communautés situées le plus au nord de l'Ontario. Peawanuck est située à la limite du parc provincial Polar Bear, environ 150 kilomètres au sud – est de Fort Severn.

Sécurité et valeurs socio-économiques

- Il existe déjà une route d'hiver de 258 kilomètres entre Fort Severn et Peawanuck. Celle-ci traverse une région située à l'extérieur des limites du parc provincial Polar Bear mais présente un certain nombre de difficultés de construction et de problèmes de sécurité. Par exemple, le gel insuffisant de la glace au niveau de nombreuses traversées de cours d'eau le long de la route a provoqué dans le passé la chute d'équipements au travers de la glace. La zone d'inquiétude majeure est la région des lacs située dans le coin sud-ouest du parc.
- La nouvelle route proposée serait plus courte, soit environ 180 kilomètres, dont 123 kilomètres au travers du parc. La majeure partie de la route proposée suit une route de motoneige existante, traditionnellement utilisée par la Première nation Weenusk.
- Cette route proposée au travers du parc est non seulement plus courte, mais aussi plus sûre et plus fiable. Elle permettrait à la communauté de Peawanuck d'obtenir ses approvisionnements par la route au lieu de les recevoir par la voie aérienne en raison des problèmes de sécurité que présente la route d'hiver actuelle. Cet hiver, la communauté prévoit d'utiliser la route d'hiver pour amener le carburant, les denrées non périssables, des éoliennes, des matériaux pour la construction de serres et autres matériaux de construction.
- Le transport par voie aérienne est une alternative mais une solution très coûteuse. En effet, le transport aérien augmente considérablement le coût de la vie pour les habitants de Peawanuck. Par exemple, l'électricité de la collectivité est produite en utilisant un générateur à moteur diesel. Les coûts de transport du carburant diesel augmentent le coût de l'électricité jusqu'à environ 60 cents par kilowatt-heure, en comparaison des 8 ou 9 cents par kilowatt-heure dans le reste de la province.
- Les autres produits de première nécessité tels que les denrées non périssables, les matériaux de construction et autres fournitures des édifices ainsi que le carburant pour les embarcations à moteur, les véhicules tout-terrain et les motoneiges coûtent entre cinq à dix fois plus que ce qu'ils coûtent à Toronto ou dans les autres villes du sud de l'Ontario.

- Une route fiable au travers du parc permettrait de réduire les coûts des approvisionnements, d'améliorer le niveau de vie de la communauté et en fin de compte, d'améliorer la santé des habitants et de la communauté dans son ensemble, tout en offrant de plus nombreuses possibilités de développement économique aux habitants de Peawanuck.

Valeurs environnementales

- Le parc provincial Polar Bear a été créé en 1970 pour protéger les paysages sub-arctiques et du bas Arctique. Le parc offre des possibilités d'activités récréatives de faible intensité en région sauvage, de recherche scientifique et d'utilisation traditionnelle des terres et des ressources par les autochtones des Premières nations.
- Le plan de gestion du parc reconnaît les besoins socio-économiques de Peawanuck et intègre les utilisations traditionnelles du parc par les autochtones des Premières nations dans les stratégies de développement et de gestion afin de s'assurer que l'intégrité de cet environnement sensible n'est pas compromise.
- Le ministère des Richesses naturelles a évalué l'impact potentiel de la construction et de l'utilisation de la route d'hiver sur les espèces en péril, la faune terrestre, les valeurs significatives du patrimoine naturel, la qualité de l'eau et du sol, les écosystèmes aquatiques, le pergélisol, les déversements ou la contamination, la végétation naturelle et l'habitat terrestre. Il a été mentionné que cette route d'hiver n'entraînerait qu'une utilisation limitée en raison du coût élevé du carburant et de sa nature saisonnière.
- La route proposée traverse une zone de concentration d'aires de mise bas de l'ours polaire. Un petit nombre d'aires actives de mise bas pourraient être affecté par la construction de la route. Quelques carcajous vivent dans la région et l'on sait que leur nombre est en déclin à proximité des routes. Il est également possible que le caribou des bois évite certaines de ses zones d'habitat naturel pendant la période de construction de la route.
- Certaines mesures ont été mentionnées pour réduire les effets potentiels éventuels. Parmi ces mesures, on peut mentionner :
 - L'évitement des sites connus de mise bas de l'ours polaire
 - Le développement et la mise en œuvre de pratiques recommandées dans les cas de présence de sites actifs de mise bas de l'ours polaire
 - Le maintien de niveaux durables de récolte des espèces fauniques
 - Le respect des directives de conception et de construction des routes et ponts de glace
 - Le maintien dans la mesure du possible de la végétation existante
 - Le respect des directives et des lois concernant le transport des carburants et autres marchandises dangereuses.
- Tous les impacts environnementaux potentiels seraient traités avec les conditions associées aux autres approbations ou processus.
- Le MRN a collaboré avec la Première nation pour définir une route qui réduirait au minimum tous les impacts négatifs sur les ours polaires.
- L'écosystème des basses terres de la baie d'Hudson continuera à être surveillé et contrôlé afin d'évaluer les impacts négatifs de la route d'hiver.

Législation et approbations requises

- La construction de la route nécessitera un permis en vertu de la *Loi sur les terres publiques* pour la zone située à l'extérieur du parc provincial Polar Bear et une lettre d'autorisation du directeur du parc (émise en vertu de la *Loi sur les parcs provinciaux*) pour la zone située à l'intérieur du parc.
- L'approbation serait sujette à des conditions concernant la prise en compte des inquiétudes environnementales. Parmi ces conditions, on peut mentionner :
 - Des restrictions sur la largeur de la route
 - L'utilisation de matériaux et le respect de méthodes de construction visant la réduction des impacts négatifs sur l'environnement
 - La préservation de la végétation existante
 - La prévention de la perturbation de l'habitat des poissons
 - Des restrictions sur le calendrier permis d'utilisation de la route.
- Le projet nécessite l'approbation du ministère de l'Environnement. Le MRN a requis une ordonnance déclaratoire en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* pour la longueur totale de route située à l'intérieur du parc et la longueur de route sur les terres de la Couronne, à l'extérieur du parc. La proposition a été placée sur le registre environnemental pendant 30 jours aux fins de commentaires du public.
- Le MRN devra remanier le plan de gestion du parc provincial Polar Bear pour permettre la construction d'une route dans le parc.
- Le projet est assujéti à une inspection en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* avant l'obtention des subventions de Affaires indiennes et du Nord Canada pour la construction de la route d'hiver.

Consultations antérieures

- Les discussions avec les communautés locales des Premières Nations concernant l'accès par la route d'hiver à la communauté de Peawanuck se poursuivent de façon continue depuis plus de 10 ans.
- Une résolution du conseil de bande soutenant la construction de la route d'hiver existante (en dehors du parc) reliant Peawanuck à Fort Severn a été adoptée par la Première nation Weenusk (Peawanuck) en février 2003.
- La Première nation Fort Severn a envoyé des lettres pour soutenir la construction de la route entre Peawanuck et Fort Severn, telle que proposée par la Première nation Weenusk.

-30-

Personne-ressource :
 Karen Bellamy
 Section de la faune
 705-755-1727