

Projet de route de la vallée du Mackenzie

RAPPORT D'ÉVALUATION DU PROMOTEUR

Engagement du mandat de la 19^e Assemblée législative

Octobre 2023

Résumé non technique

Gouvernement des
Territoires du Nord-Ouest

Résumé non technique du rapport d'évaluation du promoteur

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (GTNO) propose de réaliser le projet de route de la vallée du Mackenzie, qui permettra de prolonger la route 1 de Pehdzéh Kǐ N'deh (Wrigley) à Tulít'a (Tulita) et à Tłegó hłı́ (Norman Wells), aux Territoires du Nord-Ouest (TNO). Elle se raccordera à d'autres routes existantes et à d'autres routes à construire pour créer une liaison routière toutes saisons dans la région et remplacer la route d'hiver de la vallée du Mackenzie (route d'hiver).

Le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale par l'Office d'examen des répercussions environnementales de la vallée du Mackenzie (OEREVM). Pour faciliter l'évaluation, le GTNO a préparé un rapport d'évaluation du promoteur (REP) qui fait état de ses conclusions sur les effets que pourrait avoir le projet sur l'environnement. Vous trouverez le résumé des conclusions du REP dans ce résumé non technique. Il est également disponible en anglais, en esclave du sud et en esclave du nord.

CONTEXTE DU PROJET

Le projet de route de la vallée du Mackenzie (le projet) est une initiative stratégique du GTNO qui profitera à la population et à l'économie des TNO et du Canada. Le projet permettra d'améliorer la qualité de vie des résidents de la vallée du Mackenzie et de réduire le coût de la vie pour eux, en plus de stimuler et de diversifier l'économie des TNO. La route augmentera la résistance et la capacité d'adaptation du système de transport aux effets du changement climatique, et favorisera l'exploration et l'exploitation des ressources dans la région.



L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET LE RAPPORT D'ÉVALUATION DU PROMOTEUR

L'OEREVM réalise actuellement une évaluation environnementale pour déterminer les répercussions que pourrait avoir le projet sur l'environnement et sur les résidents de la vallée du Mackenzie. En 2013, l'OEREVM a organisé des réunions d'établissement de la portée des incidences dans les collectivités pour recueillir des informations sur les sujets les plus préoccupants. À la suite de ces réunions, le GTNO a déterminé deux questions fondamentales devant être examinées en détail :

- **Considérations sociales et économiques à l'échelle locale**

Ce champ principal d'enquête permet d'évaluer la façon dont le projet :

- Se répercutera sur l'emploi, le coût de la vie, les programmes d'éducation et de formation et sur l'économie traditionnelle;
- Se répercutera sur la santé et le bien-être des individus, des familles et des collectivités, ainsi que sur leurs relations culturelles avec leurs terres traditionnelles;
- Favorisera au maximum l'emploi et la participation des populations locales et autochtones.

- **Caribou, orignal et récolte**

Ce champ principal d'enquête permet d'évaluer la façon dont le projet :

- Se répercutera sur la récolte, les habitats fragiles ou importants, la faune, les cycles démographiques, les relations prédateur-proie, les interactions entre les humains et la faune et sur le niveau de contamination des espèces récoltées.

Outre ces deux questions fondamentales, le REP examine également les répercussions que pourrait avoir le projet sur d'autres aspects de l'environnement, notamment l'air, le bruit, les poissons, l'eau, la végétation, la faune et la flore, les ressources patrimoniales, la culture et l'utilisation traditionnelle et non traditionnelle des terres et des ressources.



LE PROJET

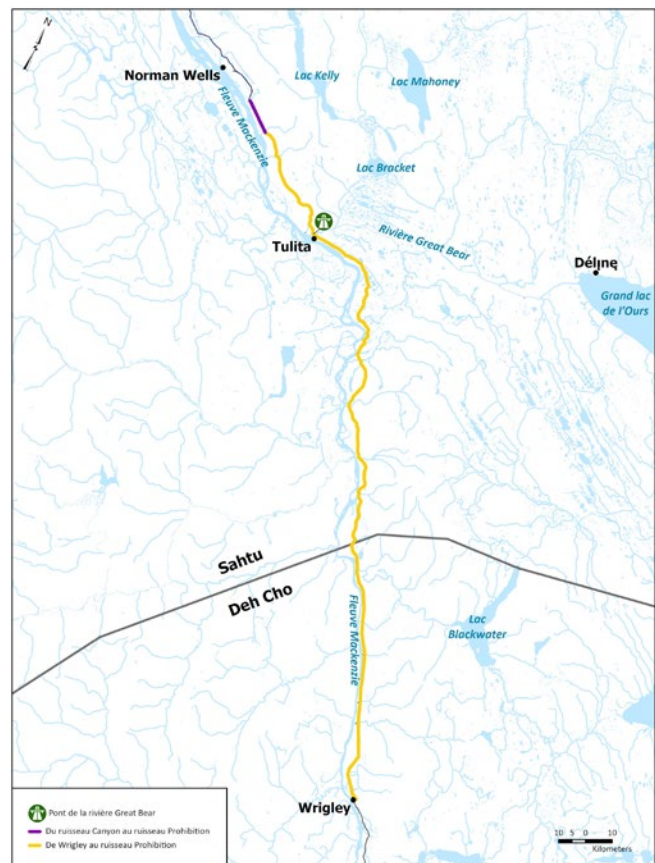
Le projet sera réalisé dans la région du Dehcho et dans la région du Sahtú (district de Tulita), comme indiqué dans la carte ci-dessous. Environ 281 kilomètres de nouvelle route seront construits du ruisseau Hodgson (situé à environ un kilomètre au nord de Wrigley) au ruisseau Prohibition (situé à environ 28 kilomètres au sud-est de Norman Wells). Une fois construite, cette route reliera la route d'accès toutes saisons du ruisseau Canyon, la route d'accès du ruisseau Prohibition et le pont de la rivière Great Bear, ainsi que les ponts et les ponceaux existants le long de la route d'hiver. La route traversera des terres publiques et la région désignée du Sahtú, telle que définie dans l'Entente sur la revendication territoriale globale des Dénés et Métis du Sahtú.

Voici les activités liées au projet :

- Débroussailler et élargir la route d'hiver existante à 60 mètres. À certains endroits, un nouveau tracé sera dégagé. Ensuite, une nouvelle route de gravier à deux voies sera construite dans cette zone.
- Installer des ponceaux aux endroits où la nouvelle route traverse des cours d'eau.
- Construire de routes d'accès aux sources de roches et de graviers (carrières et gravières). Les roches et les graviers serviront à la construction et à l'entretien de la route, et pourront être utilisés selon les besoins sur les camps de travail.
- Installer des camps temporaires pour les travailleurs et déterminer les emplacements pour stocker l'équipement et le carburant.
- Recouvrir le sol, par couches, de pierres concassées et de gravier pour construire la route. Les travaux auront lieu tout au long de l'année.
- Nettoyer et remettre en état les aires de travail pour qu'elles restent sûres, propres et sans danger pour l'environnement.
- Enlever tout l'équipement et les camps temporaires après la construction de la route. Les parties de la route d'hiver qui ne seront plus utilisées seront fermées et remises en état.
- Exploiter et entretenir la nouvelle route, notamment la déneiger, la niveler, en contrôler les émissions de poussière et entretenir les ponceaux et les ponts. Pour ce faire, certaines carrières et gravières resteront ouvertes, et des aires permanentes d'entretien de la route seront construites.

Voici les activités qui **ne sont pas** liées au projet :

- La construction du pont de la rivière Great Bear et des routes pour y accéder (il s'agit d'un projet distinct).
- L'exploitation, l'entretien ou la réparation de la route d'hiver jusqu'à ce que la nouvelle route soit terminée. La route d'hiver restera ouverte au public.



IMPORTANCE DE LA PARTICIPATION COMMUNAUTAIRE ET D'AUTRES ÉTUDES

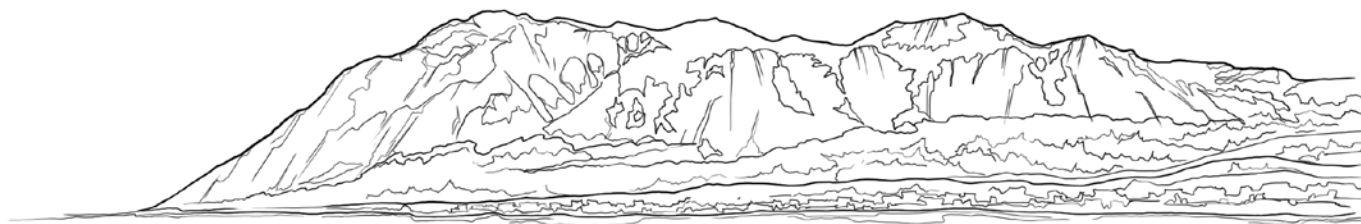
La conception du projet est orientée par ce qui suit :

- La sécurité
- Les normes et les pratiques exemplaires en ingénierie et environnement
- La consultation des gouvernements et des organisations autochtones
- Les échanges avec la collectivité
- Les connaissances traditionnelles

La conception du projet n'est pas terminée. Si de nombreuses études ont été réalisées pour arriver au point où nous en sommes aujourd'hui, d'autres études et travaux de conception doivent être menés avant que les travaux ne soient entrepris. Par exemple, il est encore possible que le tracé de la route soit déplacé d'un kilomètre pour éviter certaines contraintes sur le terrain ou réduire les effets négatifs sur des zones importantes.

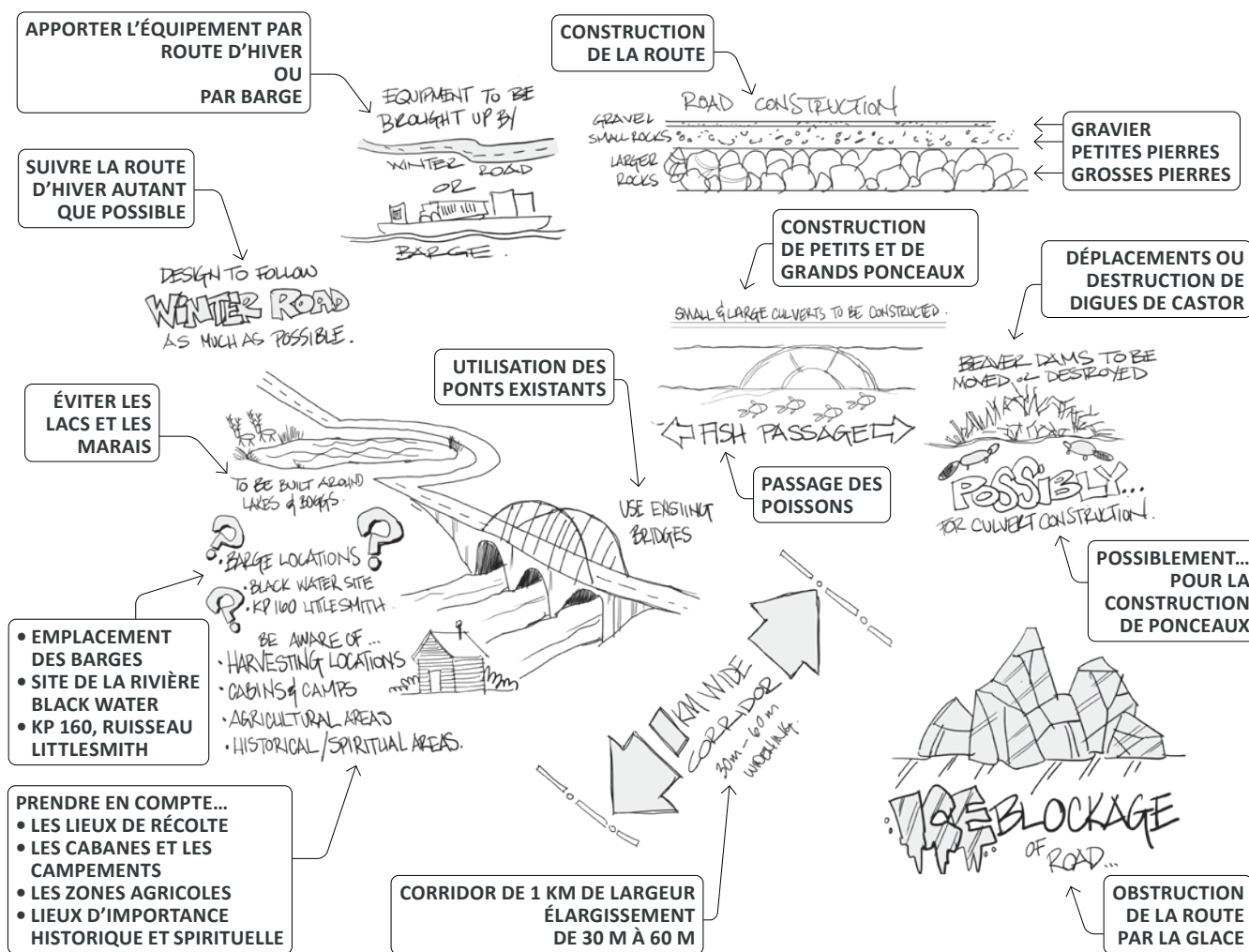
Le GTNO a consulté les gouvernements et les organisations autochtones ainsi que d'autres parties concernées. Les commentaires des participants ont été résumés dans des rapports sur les commentaires recueillis que vous pouvez consulter en cliquant [ici](#). Ce sont les commentaires des participants qui ont permis de former le projet. Par exemple, le GTNO a fait ce qui suit :

- Suivant les commentaires de la Première nation Pehdzéh Kj, évité une zone de pâturage pour les orignaux en élargissant la zone d'étude du tracé de la route plus à l'ouest, entre les bornes kilométriques 712 et 717, au nord du mont Gaudet.
- Proposé un tracé différent (tracé envisagé de Bear Rock) en fonction des commentaires du Conseil des ressources renouvelables et du Conseil des aînés de Tulita, qui suggéraient de déplacer la zone d'étude du tracé de la route à environ deux kilomètres de Bear Rock (Petinᓃah).
- Élargi la zone d'étude du tracé de la route à certains passages de rivières pour permettre une plus grande flexibilité si des modifications mineures du tracé étaient nécessaires et pour éloigner la route des chalets, des zones de récolte et des points d'eau, entre autres.
- Reconnu qu'il était nécessaire d'établir un dialogue continu avec les collectivités sur les conséquences socio-économiques du projet et de les faire participer de façon permanente au projet. Suivant les commentaires des membres des collectivités, le GTNO a conçu une stratégie d'atténuation qui tient compte de ce facteur.



Le GTNO a également conçu le projet pour que :

- La route soit plus droite, plus large et moins escarpée que la route d'hiver actuelle.
- La route suive autant que possible la route d'hiver et qu'aucun pont existant sur la route d'hiver ne soit déplacé.
- Le tracé de la route évite, dans la mesure du possible, les zones de pergélisol riches en glace, les zones humides et les autres zones fragiles.
- Les aires déjà perturbées et les sources de roches et de graviers proches de la route soient utilisées pour réduire le besoin de construire de nouvelles routes d'accès, dans la mesure du possible.
- Le tracé soit déterminé de façon à éviter de construire de grands remblais et de creuser des tranchées dans la route, sauf lorsque ces tranchées sont nécessaires pour réduire la pente de la route.
- Des ponceaux soient installés sous la chaussée pour faciliter le mouvement de l'eau et préserver les réseaux de drainage, et que des ponceaux transversaux soient installés pour franchir les cours d'eau.
- Le projet génère des retombées socio-économiques, notamment en fournissant des emplois, des formations et des occasions commerciales aux membres des collectivités.



ÉCHÉANCIER DU PROJET

L'échéancier du projet a été élaboré en tenant compte des commentaires reçus lors des échanges avec les membres des collectivités et repose sur l'expérience du GTNO dans la réalisation d'autres projets similaires, de l'évaluation environnementale à la construction.

Pour maximiser les possibilités d'affaires et d'emploi à l'échelle locale, on prévoit réaliser le projet en trois étapes :

- Du nord de Wrigley jusqu'à la frontière entre le Dehcho et le Sahtú (102 kilomètres). La durée prévue des travaux est de trois ans.
- De la frontière entre le Dehcho et le Sahtú au sud de Tulita (134 kilomètres). La durée prévue des travaux est de quatre ans.
- De Tulita au nord du ruisseau Prohibition (45 kilomètres). La durée prévue des travaux est de trois ans.

Une fois l'évaluation environnementale achevée, le GTNO doit finaliser la conception technique, obtenir les autorisations réglementaires, obtenir le financement pour les travaux de construction et mener à bien les processus d'approvisionnement pour le premier tronçon. Ce processus devrait durer environ deux ans et sera répété à chaque étape. On prévoit que le processus de mobilisation et de démobilisation dure un an pour chaque étape de construction.

Le début réel des travaux de chaque étape et leur durée définitive seront influencés par le financement disponible, la capacité de construction, ainsi que par l'obtention des autorisations réglementaires et du respect des conditions qui leur sont attachées.

La route d'hiver restera ouverte à la circulation pendant les travaux. En outre, pour maintenir l'accès et la sécurité du public pendant les travaux, le GTNO communiquera quelles zones sont concernées par les activités de construction et effectuera un contrôle routier. Les activités de construction seront planifiées de façon à réduire autant que possible les perturbations.

Réalisation du projet

Les camps, qui devront accueillir de 40 à 70 travailleurs, pourront être montés dans les installations existantes se trouvant dans les limites des municipalités de Norman Wells, de Tulita ou de Wrigley, ou dans les gravières ou les carrières.

Un corridor d'une largeur de 60 mètres – plus large que la route d'hiver actuelle – sera débroussaillé. Tous les travaux de déboisement, de débroussaillage et de dessouchage seront effectués en hiver pour protéger la surface du sol. Les arbres de plus petite taille seront mis à la disposition des membres de la collectivité pour la collecte.

La construction de la route nécessitera de la pierre concassée et du gravier. La création de quinze carrières (sources de pierres) et gravières (sources de graviers) sera donc nécessaire. Dans les carrières, la pierre sera dynamitée à l'aide d'explosifs et sera concassée. Les carrières et les gravières devront obtenir les permis nécessaires et élaborer leurs plans de gestion, qui devront préciser les modalités d'exploitation et les mesures à prendre pour protéger l'environnement.

De larges ponceaux devront être installés pour traverser environ 85 ruisseaux. En plus de permettre à l'eau de s'écouler, ces ponceaux assureront le libre passage des poissons. Certaines digues de castors devront peut-être être démolies. Pour ce faire, il faudra obtenir une licence de la faune auprès du GTNO et consulter les responsables locaux de la gestion des terres et des ressources.

Des ponceaux plus petits aideront l'eau à passer d'un côté à l'autre de la route. L'installation de ces ponceaux permettra de réduire les débordements et le gel sur la route, une préoccupation soulevée lors des échanges avec le public.

CONSTRUCTION DE PETITS ET DE GRANDS PONCEAUX

SMALL & LARGE CULVERTS TO BE CONSTRUCTED



PASSAGE DES POISSONS

On aura besoin d'eau pendant la construction. Les sources d'eau seront choisies suivant les commentaires des collectivités et les études supplémentaires réalisées. Mentionnons que la quantité d'eau qui sera prélevée dans les lacs et les cours d'eau ne nuira pas aux poissons ni à leur habitat.

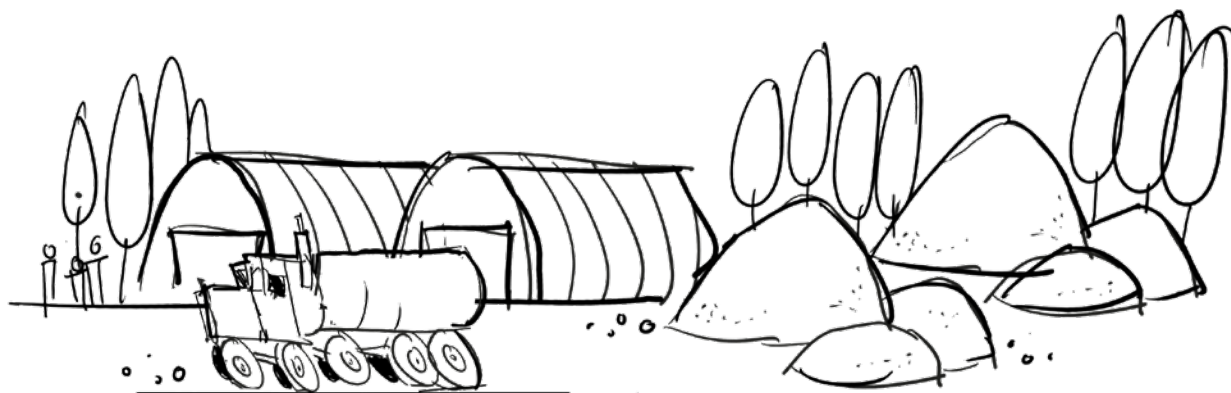
Pendant les travaux, les eaux grises et les eaux usées des camps seront recueillies dans des réservoirs. Le GTNO propose de les acheminer vers l'étang d'épuration de la collectivité la plus proche. Les déchets du camp seront soit brûlés dans un incinérateur, soit acheminés vers la décharge de la collectivité la plus proche (sous réserve de l'approbation de l'administration communautaire).

EXPLOITATION ET ENTRETIEN

La route de la vallée du Mackenzie fera partie du réseau routier des TNO. Le GTNO est responsable de toutes les activités d'exploitation et d'entretien, comme le déneigement, le débroussaillage (coupe de la végétation), la réparation des routes, l'entretien des ponceaux et des ponts, et le contrôle des émissions de poussière. Certaines carrières et gravières resteront ouvertes pour soutenir les activités d'exploitation et d'entretien.

On aura également besoin d'eau pendant l'exploitation de la route. Tout comme pour la phase de construction, les sources d'eau seront choisies suivant les commentaires des collectivités et les études supplémentaires. Mentionnons que la quantité d'eau qui sera prélevée dans les lacs et les cours d'eau ne nuira pas aux poissons ni à leur habitat.

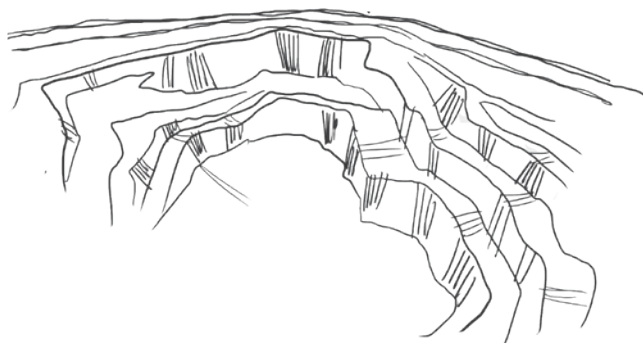
Deux ou trois centres permanents d'entretien des routes seront construits à proximité de la route. Ces centres d'entretien comprendront un garage d'entretien, des stocks de gravier, un entrepôt de carburant et une aire de stationnement pour l'équipement.



MÉTHODES D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'évaluation des effets du projet sur l'environnement a suivi les étapes suivantes :

- Décrire l'état actuel de l'environnement (notamment la terre, l'air, la population et la faune), avant la réalisation du projet.
- Décrire comment les activités liées au projet pourraient modifier l'environnement (effets positifs et négatifs).
- Proposer des mesures visant à réduire les effets négatifs potentiels du projet (mesures d'atténuation).
- Anticiper les effets du projet sur l'environnement après la mise en œuvre des mesures d'atténuation (effets résiduels).
- Anticiper la façon dont les effets résiduels agiront de concert avec les effets d'autres projets (effets cumulatifs).
- Évaluer si les répercussions et les effets cumulatifs seront importants.
- Utiliser les résultats de l'évaluation pour répondre aux questions portant sur les principaux champs d'enquête de l'OEREVM.



Pour contribuer à l'évaluation, le GTNO a réalisé diverses études, notamment :

- Prospection archéologique
- Examen des données géotechniques disponibles
- Études de l'écoulement de l'eau aux endroits où l'on propose de faire passer des ponceaux
- Enquêtes sur le terrain concernant les oiseaux migrants
- Évaluation du poisson et de son habitat
- Entrevues et groupes de discussion dans les collectivités

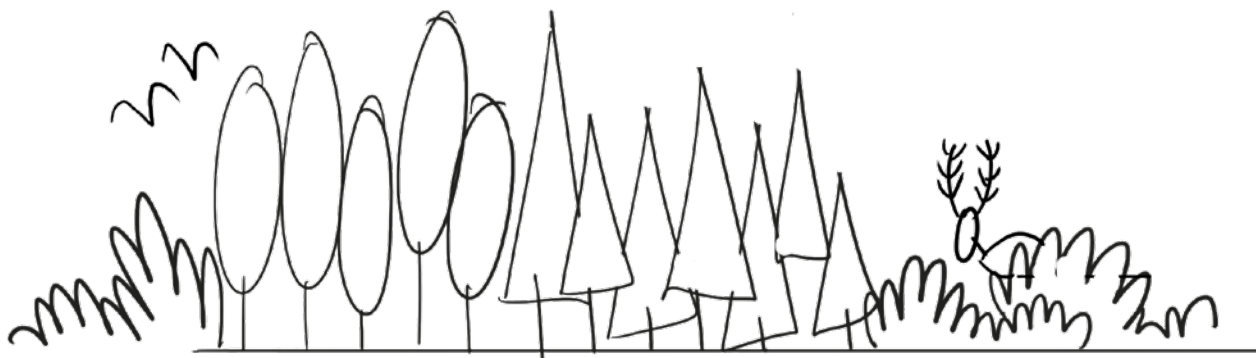
Le GTNO a apporté son aide au Conseil des ressources renouvelables, au Conseil des ressources renouvelables de Norman Wells et à la Première Nation Pehdzéh Kǫ pour leur permettre de réaliser des études sur l'utilisation traditionnelle des terres et des ressources.



RÉSUMÉ DE L'AMPLEUR DES RÉPERCUSSIONS

Le projet devrait avoir des effets positifs et négatifs. Voici quelques-uns des effets négatifs importants prévus :

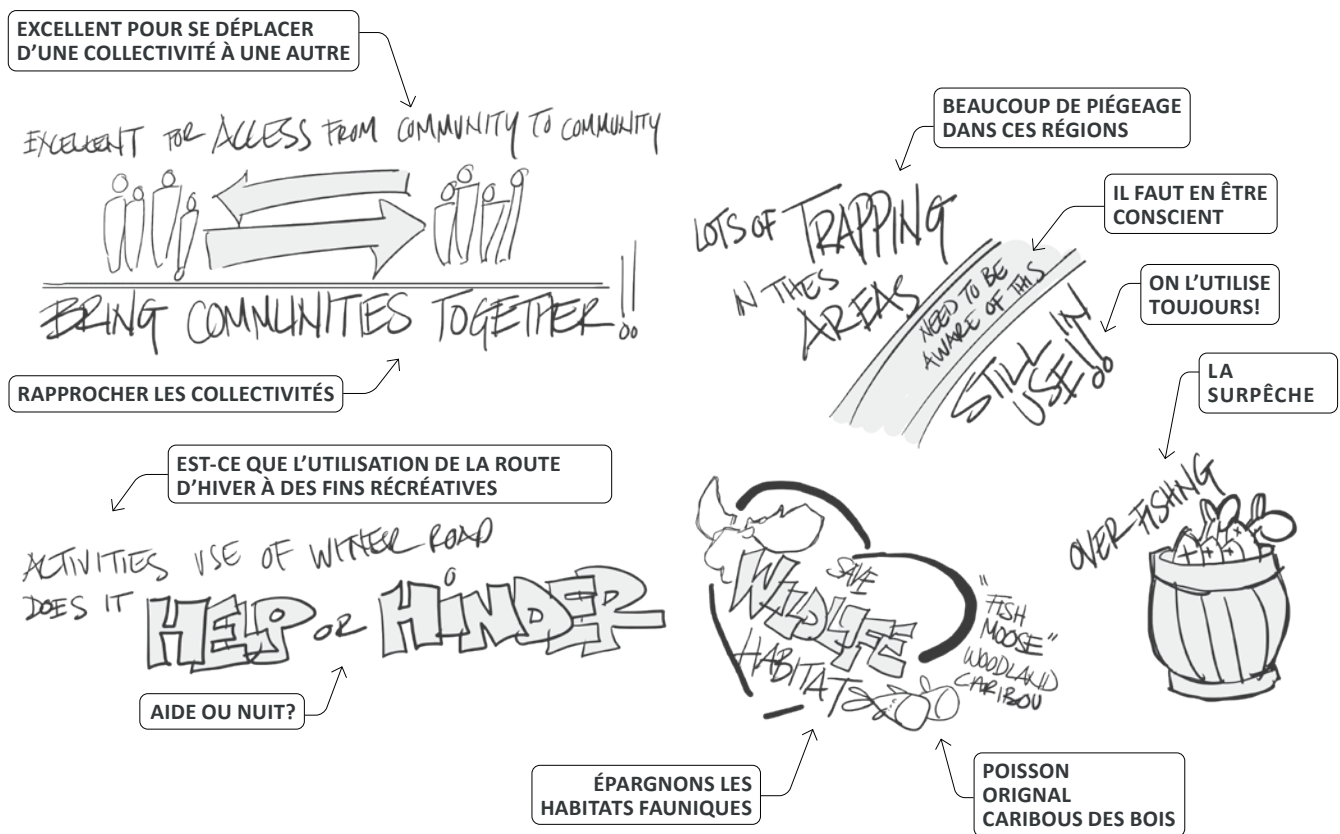
- Le projet aura nécessairement une incidence dans certaines collectivités, principalement en raison de l'augmentation de la disponibilité de la drogue et de l'alcool. Parmi certaines des répercussions sociales, mentionnons l'augmentation du taux des infections transmissibles sexuellement et du taux de grossesse chez les adolescentes, ainsi que l'augmentation de la criminalité, notamment de la conduite en état d'ébriété, de la violence conjugale et des dysfonctionnements familiaux.
- Le projet aura des répercussions sur la sécurité publique. En effet, l'augmentation du taux de criminalité, de crimes violents et d'abus, et une plus grande vulnérabilité des femmes et des filles autochtones, des personnes 2SLGBTQIA+ ou d'autres populations vulnérables seront des effets collatéraux de la construction de la route. Le projet entraînera également une augmentation de la circulation routière, ce qui se traduira par un taux accru de blessures dues aux accidents de la route.
- Le projet réduira l'habitat du caribou boréal.
- Le projet facilitera la pêche dans certaines zones, ce qui pourrait avoir des répercussions sur les populations de poissons de la région.



Le GTNO prendra des mesures pour réduire ces répercussions. Pour aider à atténuer les effets négatifs sur la santé et le bien-être des résidents, de leur famille et de leur collectivité, le GTNO mettra sur pied un groupe de travail sur le corridor routier de la vallée du Mackenzie, qui sera chargé d'élaborer une stratégie de préparation communautaire. Cette stratégie décrira l'approche globale à adopter pour accroître les avantages et minimiser les risques du projet. Un plan de gestion et de surveillance de la faune (PGSF) sera également nécessaire pour prendre en compte les répercussions que pourrait avoir le projet sur les animaux sauvages. Les autres mesures d'atténuation proposées pour le projet sont présentées au chapitre 27 du REP. En plus d'utiliser ces mesures, le GTNO aura recours aux programmes de surveillance existants pour faire le suivi des changements et pour déterminer s'il est nécessaire de prendre des mesures supplémentaires, en gardant à l'esprit que de nouveaux programmes et que des ressources supplémentaires pourraient s'avérer nécessaires pour résoudre les problèmes liés au projet.

Le GTNO collaborera avec d'autres gouvernements et gestionnaires de ressources pour concevoir des programmes appropriés de surveillance, d'atténuation et de gestion adaptative, et partagera ses résultats avec eux. Il mettra en place des programmes pour aider les résidents à se préparer à la mise en œuvre du projet et à en tirer profit.

Vous trouverez dans les sections suivantes un résumé de l'évaluation des effets du projet sur l'environnement et sur les collectivités concernées des régions du Dehcho et du Sahtú.



SANTÉ HUMAINE ET BIEN-ÊTRE COMMUNAUTAIRE

Comme le projet créera des emplois locaux en construction routière et en entretien routier, une fois la route construite, les revenus de certains résidents devraient augmenter et, par conséquent, le coût de la vie devrait diminuer. Après la construction de la route, il sera plus facile pour les résidents des collectivités concernées de se rendre dans d'autres collectivités tout au long de l'année pour y apporter des biens et y offrir des services. Il sera aussi plus facile de rendre visite à ses amis et à sa famille, de participer à des activités sportives ou culturelles, d'accéder à des lieux de cueillette et de chasse, et d'avoir accès à des services de santé, à l'éducation ou à l'emploi. Une fois achevée, la route améliorera la capacité d'évacuation en cas d'urgence, notamment lors de feux de forêt ou d'inondations. Ces changements devraient avoir des effets positifs sur la santé mentale et physique des résidents.



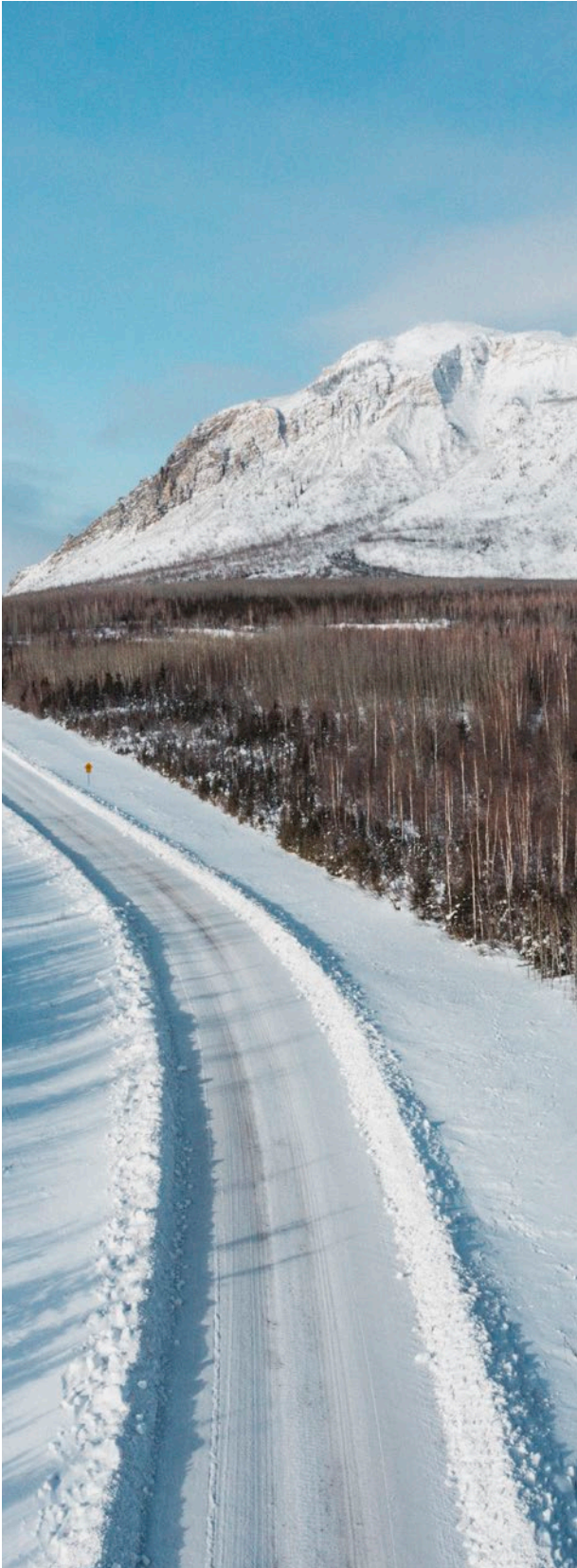
Pendant la construction de la route et une fois qu'elle sera terminée, l'accès aux aliments traditionnels pourrait être plus difficile. Les résidents pourront partir plus facilement, et un plus grand nombre de visiteurs viendra dans les collectivités. L'accès à différents types de drogue et à l'alcool sera probablement facilité. Une consommation excessive de drogue ou d'alcool peut souvent entraîner une augmentation de la violence familiale, de la violence à caractère sexuel, du dysfonctionnement familial et des accidents; autant de problématiques sociales que la réalisation du projet risque d'accroître. Les membres de la collectivité peuvent également être exposés à un plus grand nombre de maladies ou courir un risque accru d'être victimes d'actes criminels ou violents, en particulier les jeunes et les femmes. Cette situation pourrait avoir des effets négatifs sur les familles et les enfants et réduire le sentiment d'appartenance communautaire.

Étant donné que la nouvelle route sera accessible à l'année, il pourrait également y avoir davantage d'accidents routiers qu'il y en avait sur la route d'hiver. Toutefois, le GTNO construit des routes sûres, met l'accent sur l'éducation à la sécurité routière et s'assure que le Code de la sécurité routière est appliqué dans les régions où les services d'urgence sont limités ou inexistantes.

ÉDUCATION, FORMATION ET COMPÉTENCES

Le projet devrait contribuer à l'éducation des personnes vivant dans les collectivités touchées. Les gens sont susceptibles de se former et de s'éduquer pour pouvoir profiter des emplois en construction ou des occasions d'affaires créés par le projet. Une fois la route terminée, les résidents des collectivités reliées à la route auront accès toute l'année à d'autres collectivités qui offrent des programmes d'éducation et de formation. Cette situation pourrait compromettre la capacité des centres d'apprentissage communautaires à offrir localement les cours d'éducation et de formation technique. Le GTNO prendra les mesures nécessaires pour faire en sorte que les personnes, les entreprises et les collectivités soient prêtes pour les emplois qui seront créés grâce à la construction de la route et que les formations nécessaires soient offertes avant que les emplois ne soient disponibles. Ces considérations ont été prises en compte dans la planification du projet.





EMPLOI ET ÉCONOMIE

Le projet devrait essentiellement avoir des retombées positives sur l'emploi et l'économie de la région. Par exemple, il permettra sans doute de réduire le coût de la vie dans les collectivités. Il augmentera également le nombre d'emplois locaux en construction et d'occasions d'affaires dans différents domaines, comme les métiers de la construction, les services des chantiers, le transport et la fourniture de biens et de services. Une fois la route terminée, des travailleurs devront assurer l'entretien continu des routes.

L'augmentation du nombre de personnes visitant les collectivités situées le long de la route créera des occasions commerciales. Cette augmentation modifiera probablement les pressions exercées sur les entreprises existantes et permettra à de nouvelles entreprises de répondre à cette demande accrue. Le GTNO travaillera avec les entreprises, les collectivités et les gouvernements autochtones locaux pour les aider à se préparer à toute augmentation de la demande.

Les gens pourront accéder plus facilement aux sites de chasse et de récolte après la construction de la route, ce qui facilitera leur participation à l'économie traditionnelle. Cet accès pourrait cependant créer une plus grande concurrence pour les aliments traditionnels, et les membres des collectivités locales pourraient devoir passer plus de temps à chasser et à récolter.

Il est possible que les gens des collectivités qui travaillent à la construction de la route aient moins de temps à consacrer à la récolte. Le GTNO aidera toutefois les employeurs et les entreprises à en tenir compte lors de l'embauche et de l'établissement des horaires des travailleurs.

Le secteur des ressources, notamment les secteurs de l'exploitation pétrolière, gazière et minière, bénéficiera d'un meilleur accès pour effectuer des travaux d'exploration et d'exploitation, ce qui créera des occasions d'affaires et des emplois locaux. En outre, la construction de la route permettra d'accroître le tourisme autochtone et les occasions touristiques dans la région pour les visiteurs des TNO et les visiteurs de l'étranger.



INFRASTRUCTURES, SERVICES ET CAPACITÉ INSTITUTIONNELLE

Les centres de santé des collectivités peuvent être davantage sollicités si les travailleurs de la construction se blessent et ne peuvent pas être soignés par les médecins qui se trouvent dans les camps. Les entrepreneurs du projet seront responsables du transport des travailleurs vers les installations médicales pour limiter les conséquences sur les services communautaires.

Si la construction de la route peut accroître la demande des services municipaux comme l'aqueduc, les égouts et l'élimination des déchets, des accords seront conclus avec les administrations communautaires pour gérer toute augmentation de la demande.

Une fois le projet terminé, l'augmentation du nombre de visiteurs pourrait exercer une influence sur le logement. En effet, des personnes pourraient s'installer dans les collectivités pour créer de nouvelles entreprises ou saisir des possibilités d'emploi dans le domaine du tourisme. Par conséquent, davantage de personnes seront à la recherche d'un logement temporaire, par exemple d'une chambre d'hôtel.

L'accès plus facile aux drogues et à l'alcool ainsi que l'augmentation potentielle des accidents de la route sont susceptibles d'accroître la demande de services de santé et de protection dans les collectivités.

Le GTNO travaillera avec les collectivités pour qu'elles soient en mesure d'accueillir un plus grand nombre de visiteurs. Il pourrait notamment aider les collectivités à élaborer des plans de tourisme communautaire lorsqu'elles en font la demande. Toujours en collaboration avec les collectivités, le gouvernement assurera un suivi de la situation et déterminera s'il est nécessaire de mettre en place d'autres mesures.

UTILISATION NON TRADITIONNELLE DES TERRES ET DES RESSOURCES

Pendant la construction, les activités de loisirs, de chasse et de pêche pourraient être perturbées. Bien que ces perturbations soient temporaires, le bruit, la poussière et la circulation liés aux travaux pourraient avoir une incidence sur l'utilisation des terres et sur le paysage. Une fois le projet achevé, il sera possible d'accéder toute l'année aux sites de camping, de récolte, de chasse, de pêche, de tourisme et aux sites d'exploitation des ressources.



CARIBOU

La route sera construite dans l'aire de répartition du caribou boréal, qui est vulnérable aux modifications de son habitat. Plus de la moitié de l'habitat du caribou boréal – dans un rayon de 15 kilomètres de la zone de construction – a déjà été touché par des feux de forêt et par des activités humaines. Les nouvelles perturbations causées par le projet s'ajouteront à cette situation. Pour réduire la perte d'habitat, la nouvelle route suivra la route d'hiver actuelle et exploitera autant que possible les zones déjà perturbées. Le caribou boréal perdra une très petite partie de son habitat (0,03 %) dans ce secteur du projet.

Le caribou boréal évite généralement les endroits qui ont été perturbés par l'activité humaine. Les activités comme le dynamitage, la construction et la circulation entraîneront du bruit et de la poussière qui dérangeront les caribous et modifieront leurs déplacements dans leur habitat. Les émissions de poussière seront réduites pendant la construction, le dynamitage, l'exploitation et l'entretien des routes en utilisant diverses méthodes, parmi lesquelles la pulvérisation d'eau. Les effets du bruit seront réduits en diminuant le dynamitage pendant les périodes critiques pour les caribous et en réduisant certaines activités lorsque les caribous sont à proximité. Les mesures que le GTNO doit prendre pour réduire les effets négatifs du projet sur le caribou boréal sont décrites dans le plan de gestion et de surveillance de la faune (PGSF) du projet.

Bien qu'on ne sache pas avec certitude dans quelle mesure la route perturbera les déplacements du caribou boréal, on pense qu'elle pourrait constituer un obstacle, en particulier pendant les travaux de construction. Des caribous boréaux ont été vus près de la route d'hiver en toutes saisons, ce qui suggère qu'ils la traversent. Il est donc légitime de penser qu'ils traverseront également la nouvelle route, quoique peut être moins qu'avant.

Le PGSF lié au projet comportera des mesures détaillées de surveillance et d'atténuation qui devront être mises en œuvre pendant toute la durée des phases de construction et d'exploitation du projet.



ORIGINAL

Les connaissances traditionnelles permettent de repérer les pâturages d'orignaux à proximité de la route d'hiver et les zones de mise bas sur des îles du fleuve Mackenzie où poussent de nombreux saules. La route proposée traversera d'importants habitats de l'orignal tout le long des rives du fleuve Mackenzie. Les effets sur l'habitat de l'orignal seront réduits en évitant autant que possible les pâturages d'orignaux, en utilisant les zones déjà perturbées dans la mesure du possible et en limitant le déboisement.

Les orignaux se déplacent le long de la route d'hiver, la traversent et l'utilisent en été et en hiver, même lorsqu'il y a de la circulation. La nouvelle route ne devrait donc pas avoir d'incidence sur le nombre d'orignaux ou sur leur répartition, mais elle pourrait modifier leur comportement et leurs déplacements. Les mesures visant à limiter les changements dans l'habitat de l'orignal et à réduire le bruit et la poussière contribueront à minimiser les perturbations causées par la construction de la route sur ses déplacements.

Les contaminants comme la poussière et les eaux de ruissellement provenant des activités du projet ne devraient pas nuire à la santé des orignaux en raison des mesures prises pendant la construction, notamment le recours à des pratiques exemplaires pour réduire les émissions de polluants et de poussières et la mise en place d'un plan d'urgence en cas de déversement pour réduire les risques de rejet de contaminants.





CHASSE ET PÊCHE

La nouvelle route pourrait faciliter la chasse au caribou et à l'orignal en ouvrant l'accès à certaines zones tout au long de l'année. Le fait que la récolte soit plus facile dans des endroits qui n'étaient auparavant accessibles que par la route d'hiver peut contribuer à la surexploitation locale et à la récolte illégale, en particulier à proximité de la route. Le ministère de l'Environnement et du Changement climatique du GTNO et les conseils de cogestion autochtones continueront à surveiller les caribous et les orignaux afin de déterminer s'il est nécessaire de modifier les mesures d'atténuation.

Le projet facilitera l'accès aux ressources exploitées, comme le caribou, l'orignal et le poisson, qui ne sont actuellement accessibles qu'en hiver, par la route d'hiver, ou en été, par bateau. En règle générale, le projet aura un effet plus important sur les ressources exploitées en été, comme le poisson, les oiseaux et les plantes. Un meilleur accès à ces ressources pourrait avoir des effets à la fois négatifs (mauvais) et positifs (bons). Les programmes de relevés, actuellement menés par le GTNO, continueront à recueillir des informations sur la répartition, l'abondance et les tendances de la population de caribous. Toutefois, la création de nouveaux programmes et la mise en place de ressources supplémentaires pourraient s'avérer nécessaires pour régler des problèmes propres au projet. Le PGSF aura pour objectif de déterminer si la construction de la route entraîne une récolte de caribous qui pourrait être préoccupante. Chose certaine, l'exploitation de la faune devra être surveillée davantage.

L'ombre arctique est le poisson de grande taille le plus commun dans les ruisseaux qui traversent la route, et est le plus susceptible d'être touché par l'intensification de la pêche. Étant donné que les populations de poissons de grande taille à proximité de la route proposée ne sont pas bien connues, il est impossible de déterminer l'ampleur de cette intensification. Le GTNO, en collaboration avec les organismes de réglementation responsables de la gestion des pêches et les organismes de revendications territoriales, pourrait devoir surveiller les activités de pêche le long de la route pour déterminer s'il est nécessaire de mettre en place des mesures de gestion supplémentaires.

ACTIVITÉS CULTURELLES ET UTILISATION TRADITIONNELLE DES TERRES

Le projet pourrait avoir des répercussions sur les activités, les ressources et les sites traditionnels dont dépendent les utilisateurs autochtones des terres. Le Conseil des ressources renouvelables de Tulita et le Conseil des ressources renouvelables de Norman Wells ont effectué des études propres au projet qui portent sur l'utilisation traditionnelle des terres et des ressources. La Première Nation Pehdzéh Kǐ mène actuellement une autre étude sur le sujet. Pour sa part, le GTNO a recueilli des renseignements sur l'utilisation des terres et des ressources lors d'échanges avec les gouvernements et les organisations autochtones.

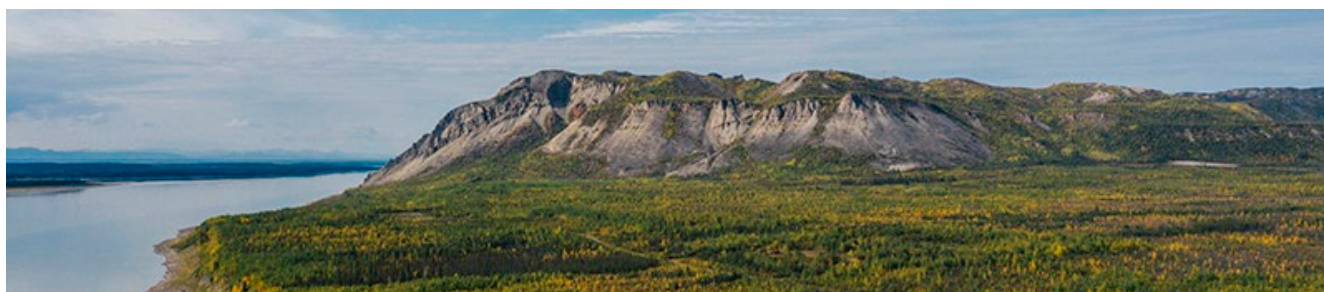
Les gouvernements et les organisations autochtones ainsi que d'autres parties concernées ont fourni des informations et exprimé des préoccupations liées aux activités culturelles et à l'utilisation traditionnelle des terres. En voici quelques-unes :

- Il est primordial de protéger les lieux importants sur le plan culturel, comme Bear Rock (Petnǐzah), les lieux de sépulture et les cabanes, et de s'assurer que les chasseurs et les exploitants traditionnels continuent à avoir accès à la route d'hiver de la vallée du Mackenzie.
- Des inquiétudes ont été exprimées concernant les droits de chasse et l'augmentation potentielle de la récolte dans la région.
- Les participants aux séances d'échanges ont demandé à être impliqués dans l'élaboration de plans d'atténuation, de gestion et de surveillance pour les espèces exploitées, y compris les animaux sauvages et les poissons.
- Des inquiétudes ont été exprimées quant aux effets que pourrait avoir le projet sur les lieux de sépulture, les territoires de chasse traditionnels et d'autres lieux historiques ou importants.
- Des inquiétudes ont également été exprimées concernant les répercussions que pourrait entraîner la construction de la route sur les cabanes situées à proximité de la route d'hiver existante.

Le projet facilitera l'accès à des sites et à des lieux culturels. Des sites archéologiques, culturels et spirituels, comme des cabanes et des campements traditionnels, ont été localisés à proximité du projet. Bear Rock (Petnǐzah), près d'où la route proposée doit passer, est également un site culturel important dans le Plan d'aménagement des terres du Sahtú.

Si un accès plus facile aux sites culturels peut améliorer leur utilisation, il peut aussi en supprimer ou en diminuer la valeur culturelle. Lorsque le GTNO a entendu des préoccupations à ce sujet pendant les échanges avec le public, il a proposé des options pour éviter que la route ne passe près de sites d'importance culturelle comme Bear Rock (Petnǐzah) ou le pâturage d'originaux au nord du mont Gaudet.

L'accès aux ressources traditionnelles utilisées à des fins culturelles continuera d'être assuré. La façon la plus efficace d'atténuer les répercussions du projet sur les ressources culturelles et de déterminer les meilleurs moyens pour y arriver est de suivre la route d'hiver autant que possible et de continuer à travailler avec les utilisateurs des terres tout au long de la conception du projet.



QUALITÉ DE L'AIR ET BRUIT

Les variations de la qualité de l'air sont mesurées par la quantité de certains gaz et de particules dans l'air, comme la poussière. Les effets seront atténués en utilisant des méthodes de contrôle de la poussière, en maintenant l'équipement de construction en bon état de marche et limitant considérablement la vitesse sur le chantier de construction.

Les variations du niveau de bruit peuvent avoir des répercussions sur la vie communautaire, sur les activités liées à l'utilisation des terres et sur la faune. Les principales sources de bruit pendant la construction proviendront de l'équipement, du dynamitage et du concassage des pierres. Une fois la route terminée, c'est davantage la circulation et les activités d'entretien de la route qui généreront du bruit.

En règle générale, les secteurs traversés par la nouvelle route ne sont pas perturbés par le bruit des activités humaines. Les collectivités seront informées bien à l'avance des activités prévues qui augmenteront le bruit dans les environs. Certaines activités à proximité de Wrigley pourraient causer de la pollution sonore. Les travaux de construction qui se dérouleront à proximité, qui seront effectués pendant quelques jours à la fois, pourront durer jusqu'à deux semaines. Les secteurs exposés à l'augmentation du bruit varieront selon l'endroit où les travaux seront réalisés.

TERRES, SOLS ET PERGÉLISOL

Certaines parties de la route devront nécessairement être construites sur le pergélisol. Elles dégèleront en fonction de l'évolution des conditions du sol. Les répercussions du projet sur le pergélisol s'ajouteront aux effets permanents du changement climatique. On sait que le pergélisol dégèlera de façon permanente à certains endroits près de la route, et on tient compte de ce facteur dans la conception de la route.

Les sols qui contiennent plus de glace sont plus sensibles aux perturbations. Les participants aux échanges avec le public ont fait part de leurs préoccupations concernant les perturbations subies par le pergélisol ainsi que les risques d'affaissement et d'autres perturbations du sol. Ils ont également fait observer que les feux de forêt ont un effet important sur le pergélisol.

Pour réduire les perturbations dans les secteurs aux sols vulnérables, la route sera aménagée autant que possible dans les secteurs déjà perturbés, en évitant les pentes abruptes et les secteurs où les sols sont fragiles, et en installant des ponceaux pour conserver le tracé du réseau hydrographique. On prévoit la mise en œuvre d'un plan de protection du pergélisol et d'un plan de contrôle de l'érosion et de la sédimentation. Ces deux plans intègrent des pratiques exemplaires adaptées au Nord pour protéger les sols et le pergélisol de l'érosion.





VÉGÉTATION

Pendant la construction, la végétation le long du tracé du projet sera débroussaillée et régulièrement élaguée, ce qui entraînera des changements permanents dans la formation végétale des zones défrichées. Les travaux de construction peuvent également perturber les formations végétales en introduisant des mauvaises herbes ou en créant de la poussière.

Pour réduire les effets négatifs du projet sur la végétation, notamment sur les plantes récoltées, la nouvelle route suivra autant que possible le tracé de la route d'hiver et veillera à ce que les équipements provenant de l'extérieur des TNO soient nettoyés avant leur arrivée. On réduira la production de poussière en limitant la vitesse des véhicules de construction et en utilisant de l'eau pour en contrôler les émissions.

Une fois que les zones déboisées ne seront plus nécessaires à la construction, elles seront remises en état. Les gouvernements et les organisations autochtones seront informés de l'échéancier des travaux pour que les plantes puissent être récoltées avant qu'on ne les enlève.



LA FAUNE ET SON HABITAT

Le déboisement, la poussière, les déversements et le stockage de nourriture et de déchets dans les camps pourraient avoir des effets négatifs sur la faune et entraîner des conflits entre les humains et les animaux sauvages, par exemple avec des ours à problèmes. L'existence de la route elle-même peut modifier les déplacements des animaux sauvages ou entraîner une augmentation des collisions entre animaux et véhicules.

Des surveillants de la faune et des biologistes compétents examineront les environs de la zone de construction pour savoir si des animaux sauvages ou des espèces en péril y vivent. Ils y chercheront notamment des tanières, des dortoirs à chauve-souris ou des nids. Les secteurs où on en trouvera seront évités, ou les travaux seront replanifiés ou réduits pendant les périodes critiques pour la faune et la flore. Le GTNO est prêt à poursuivre les discussions avec les représentants du Programme des gardiens pour étudier la meilleure approche possible à ce sujet. Des contrôleurs environnementaux seront embauchés.

Pour restaurer l'habitat lorsque la route sera construite, les aires de travail seront fermées et remises en état. Les déchets du projet seront gérés conformément au Plan de gestion des déchets pour éviter d'attirer la faune. Tout le personnel du projet recevra une formation de sensibilisation à la faune. Le projet fera l'objet d'un plan de gestion et de surveillance de la faune détaillant les mesures que le GTNO prendra pour réduire, surveiller, signaler et gérer les effets du projet sur la faune et les oiseaux.



OISEAUX

L'habitat des oiseaux pourrait être modifié ou amené à disparaître en raison de la destruction des nids, du défrichage ou du bruit, ou par la combinaison de tous ces facteurs. La poussière libérée et les autres contaminants sur les terres ou dans l'eau peuvent nuire à la santé des oiseaux.

Les effets potentiels sur les oiseaux seront réduits en utilisant autant que possible les aires déjà perturbées, en défrichant la végétation en hiver et en réhabilitant les aires de travail. Des surveillants de la faune et des biologistes compétents examineront les environs de la construction à la recherche de nids d'oiseaux. Si un nid actif est découvert, il ne sera pas dérangé. Tous les employés travaillant à la construction de la route recevront une formation de sensibilisation à la faune et ne seront pas autorisés à nourrir, à harceler ou à chasser les animaux sauvages pendant qu'ils travaillent sur le projet.



EAU ET SÉDIMENTS

Le projet pourrait avoir des conséquences sur la qualité et la quantité d'eau dans les cours d'eau et les lacs. Pour éviter de modifier le débit des cours d'eau, des ponceaux seront installés pour maintenir un débit et permettre le déplacement des poissons. De petits ponceaux de drainage seront installés le long de la route pour faciliter le passage de l'eau d'un côté à l'autre de celle-ci et pour maintenir les réseaux de drainage. Les directives concernant le prélèvement d'eau seront respectées. En outre, les carrières et gravières ne seront pas situées dans des zones où la nappe phréatique est près de la surface.

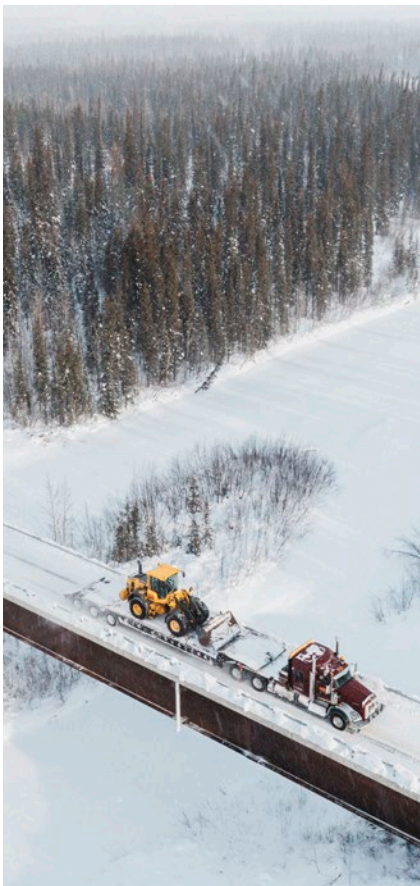
Pour atténuer les répercussions potentielles que pourraient avoir l'érosion et les contaminants sur la qualité de l'eau, le projet mettra en œuvre un plan de contrôle de l'érosion et de la sédimentation, et chaque carrière et gravière mettra en œuvre un plan d'aménagement de carrière. Ces plans reposent sur les pratiques exemplaires et prévoient des mesures visant à réduire la quantité de sédiments et d'autres contaminants qui se retrouvent dans l'eau. Le GTNO analysera les matériaux provenant des carrières et utilisera ceux qui ont un faible risque de rejeter des contaminants dans l'environnement.



LE POISSON ET SON HABITAT

Le projet pourrait avoir une incidence sur l'habitat et la santé des poissons. Les travaux qui seront réalisés dans un plan d'eau ou à proximité d'un plan d'eau pourraient entraîner des changements touchant la qualité de l'eau et de l'habitat que les poissons utilisent pour se nourrir, frayer, se reposer ou se développer. Les modifications du débit ou de la quantité d'eau peuvent également nuire à la santé des poissons. Les ponceaux seront conçus de manière à assurer l'écoulement de l'eau et à laisser passer les poissons. Les pratiques exemplaires seront mises en œuvre lorsque l'on prélèvera de l'eau dans les ruisseaux et les lacs.

Grâce à une évaluation, on a déterminé que la surpêche pourrait avoir des effets importants lorsque la route sera terminée. Il est toutefois difficile de prédire si la pêche sera excessive ou de connaître la quantité de prises que les populations de poissons peuvent tolérer. Une plus grande surveillance de la pêche pourrait s'avérer nécessaire. Il s'agirait notamment de surveiller le nombre de prises, ce qui permettrait ensuite de déterminer si des mesures de gestion doivent être prises par l'organisme de gestion des ressources approprié. On évaluera la nécessité de prendre des mesures de gestion en collaboration avec les organismes de réglementation et de gestion des ressources, notamment le GTNO, le MPO et des organismes comme l'ORRS.



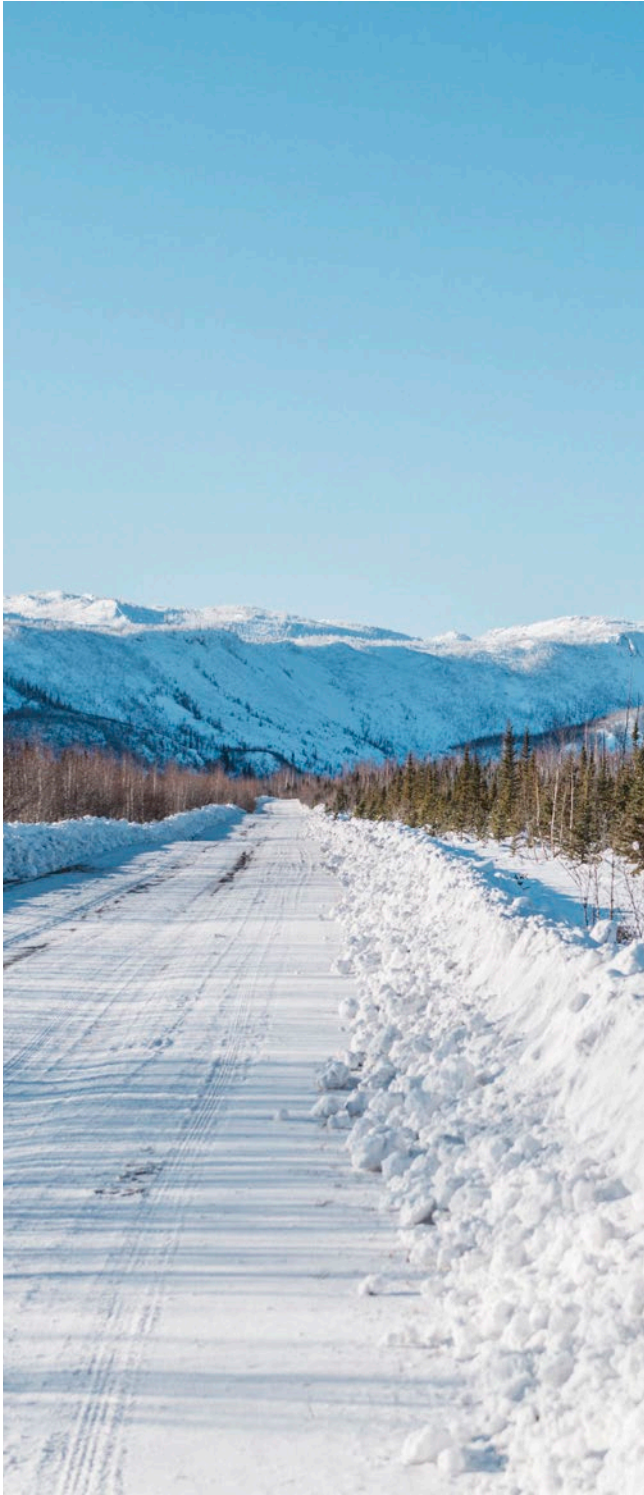
ACCIDENTS ET DÉFAILLANCES

Bien que les accidents et les défaillances soient imprévisibles, il est possible de s'y préparer pour être en mesure de réduire les dommages potentiels causés à la terre, à l'eau, à l'air, aux personnes et aux animaux s'ils se produisent. La priorité est de réduire le risque d'accident ou de défaillance. Cela dit, un plan d'action doit être élaboré et prêt à être mis en œuvre au cas où un accident ou une défaillance ne survienne.

Construire une route nécessite des camions, beaucoup d'équipement lourd, du carburant, des travaux de dynamitage et le transport de pierres et de gravier. De tous les accidents et défaillances, ce sont les déversements de contaminants qui sont les plus fréquents. Des explosions, des incendies et des accidents liés au transport peuvent également survenir.

L'évaluation des répercussions que pourraient avoir les accidents et les défaillances, une fois la route en service, a été réalisée par les Services en santé humaine et en mieux-être communautaire. Les mesures d'atténuation proposées pour atténuer ces effets sont donc axées sur la construction et l'entretien de la route.

Pour réduire les risques d'accident et les dommages potentiels en cas d'accident, le GTNO dispose de plusieurs plans de gestion importants, comme un plan d'urgence en cas de déversement et un plan d'intervention en cas d'urgence.



EFFETS CUMULATIFS

Le GTNO prévoit la circulation de 50 véhicules par jour, notamment de camionnettes et de camions à remorque. À notre connaissance, aucun gros utilisateur industriel n'utilisera la route à l'avenir, mais d'autres projets ont déjà une incidence sur l'environnement. Mentionnons notamment la route d'hiver et le pipeline de Norman Wells, qui ont perturbé l'habitat des animaux sauvages. La réalisation du projet entraînera beaucoup de bruit, contribuera à la perte d'habitat, compliquera la récolte et pourrait provoquer des contaminations. Toutefois, ces effets combinés n'entraîneront pas de changements insoutenables, et la contribution du projet aux effets cumulatifs sera faible. D'autres facteurs, comme le changement climatique et les feux de forêt, ont déjà une incidence sur l'environnement. Il faudra donc surveiller ces changements pour déterminer si les mesures visant à réduire les effets du projet sur l'environnement qu'a prises le GTNO portent leurs fruits.

Les répercussions du projet seront importantes. On s'attend à ce qu'il ait des effets négatifs sur la sécurité publique et qu'il accroisse les problématiques sociales existantes liées au colonialisme et aux traumatismes intergénérationnels, au racisme systémique et aux obstacles structurels. Si d'autres projets dans la région sont réalisés en même temps que celui-ci, les effets cumulatifs sur la sécurité publique et les problématiques sociales existantes seront importants et le GTNO devra élaborer des mesures de gestion supplémentaires. Sur la base d'autres indicateurs liés à la santé humaine, au bien-être communautaire, à l'éducation, à la formation et aux compétences, à l'emploi, à l'économie, aux infrastructures, aux services, à la capacité institutionnelle et à l'utilisation non traditionnelle des terres et des ressources, les effets cumulés négatifs sur l'environnement socio-économique seront, dans l'ensemble, faibles.

CONCLUSION

L'évaluation conclut que le projet pourrait avoir certaines retombées positives sur la population, mais qu'il pourrait également avoir des effets négatifs pendant les travaux et une fois la route achevée. La surveillance et la gestion de ces effets seront assurées par le GTNO, en collaboration avec les collectivités. Les effets qu'aura le projet sur le caribou boréal en raison des modifications à son habitat s'ajouteront à des problématiques existantes déjà importantes. Il sera important de surveiller attentivement d'autres effets potentiels, comme l'incidence sur les populations de poissons de l'accès plus facile à la pêche. Le plan de gestion et de surveillance de la faune prévoit la mise en place de mesures permettant de surveiller le caribou et les autres animaux sauvages pendant la réalisation du projet, d'examiner leur situation et d'intervenir si des changements surviennent. Le GTNO est ouvert aux discussions avec les gouvernements autochtones, les organisations autochtones et les autres parties concernées pour déterminer la meilleure façon d'intégrer leurs recommandations.



