



CERCLE DE FEU — DEMANDE D'INFORMATION DE LA PART D'EXPERTS

Réponse de Transports Canada au Groupe de travail sur l'évaluation régionale du Cercle de feu — 28 novembre 2025

Objet : Projets et initiatives pertinents pour la région du Cercle de feu

Demande :

Fournissez une liste des projets et initiatives concernant la région d'évaluation du Cercle de feu auxquels vous participez.

Réponse :

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) de Transports Canada permet de financer des projets essentiels pour les petits aéroports locaux et régionaux, dont certains se trouvent dans la région d'évaluation du Cercle de feu. Plus récemment, l'aéroport de Moosonee a reçu des fonds en 2025-2026 pour la modernisation du système électrique et d'éclairage de l'aérodrome.

Les projets passés du PAIA sont les suivants :

Aéroport de Moosonee : Financement en 2023 pour l'achat d'une niveleuse qui servira à l'enlèvement et au contrôle de la neige et de la glace sur les surfaces côté piste, notamment les pistes, les voies de circulation et les aires de trafic.

Aéroport de Webequie : Financement en 2019 pour le remplacement des feux de bord de la piste principale, de la voie de circulation et de l'aire de trafic, ainsi que pour divers autres projets de modernisation du système électrique, comme le câblage électrique et un nouveau panneau de commande d'éclairage.

Objet : Réseaux fluviaux — Ampleur des études, informations disponibles et lacunes

Demande :

Le groupe de travail s'intéresse aux études de base et aux analyses des impacts potentiels à l'échelle des réseaux fluviaux en ce qui concerne la géochimie, l'hydrogéologie, l'hydrologie, la qualité et la quantité de l'eau, les poissons et la faune aquatique, ainsi que la navigabilité.

- a. Indiquez les études en cours à l'échelle spatiale des principaux réseaux fluviaux de la région d'évaluation du Cercle de feu, à savoir : rivière Abitibi, rivière Attawapiskat, rivière Ekwan, rivière Kenogami, rivière Mattagami, rivière Missinabi, rivière Moose, rivières Albany inférieure et supérieure, et rivière Winisk.
- b. Si ces informations ne sont pas disponibles, indiquez comment obtenir des portraits de ces réseaux fluviaux, notamment si des projets sont en cours pour mener ces études.
- c. En vous basant sur votre expérience en matière d'évaluations d'impact au niveau des projets, indiquez si des mesures d'atténuation standards peuvent être appliquées pour protéger les réseaux hydrographiques de la région d'évaluation du Cercle de feu contre les répercussions potentielles des activités de développement en général.
- d. Incluez une discussion sur les principales sources d'incertitude propres à cette région d'évaluation en ce qui concerne l'efficacité de ces mesures, et sur le rôle que vous pourriez jouer dans la réduction de ces incertitudes.

Réponse :

- a) En règle générale, le Programme de protection de la navigation (PPN) de Transports Canada n'est pas chargé de mener ou d'obtenir des études à l'échelle spatiale sur les principaux réseaux fluviaux. Par conséquent, le PPN ne dispose d'aucune étude sur les principaux réseaux fluviaux de la région d'évaluation du Cercle de feu. La baie James est la seule voie navigable réglementée dans la zone d'étude actuellement répertoriée selon la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* (LENC).
- b) Les cabinets d'ingénieurs ou de géomètres spécialisés dans l'environnement peuvent être en mesure de réaliser des études à l'échelle spatiale de certains réseaux fluviaux.
- c) Aucune mesure d'atténuation standard ne s'applique aux projets assujettis à la LENC. Les conditions particulières dépendront de la conception finale, mais on peut s'attendre à ce que des mesures d'atténuation générales soient mises en place pour gérer les répercussions sur la navigation. Exemples :
 - retirer tous les ouvrages temporaires de la voie navigable une fois le projet terminé;
 - maintenir un itinéraire de portage existant;
 - s'assurer que les ponts offrent un dégagement horizontal et vertical suffisant pour permettre une navigation sans obstruction.
- d) Une fois que les promoteurs auront élaboré des propositions de projet, le PPN pourra offrir des services préalables à la soumission avant la sélection de la conception. Les processus assujettis à la LENC s'appliquent dans le contexte propre au site ou au local.

Objet : Scénarios de développement

Demande :

- a. Fournissez une description des activités de développement existantes ou prévues relevant de la compétence de Transports Canada dans la région d'évaluation.
- b. Donnez votre avis sur les activités de développement que vous prévoyez de réaliser dans la région d'évaluation pour différents secteurs et intensités de développement. Les scénarios liés aux chemins de fer, aux routes, aux ports maritimes et aux terminaux maritimes, aux aéroports, etc. doivent être inclus.

Réponse :

Transports Canada sait que des discussions ont eu lieu concernant la possibilité de construire des infrastructures ferroviaires et maritimes dans la région d'évaluation afin de soutenir le développement du Cercle de feu, mais à notre connaissance, aucune proposition particulière n'a été faite à cet égard.

Objet : Faisabilité d'un développement dans cette zone**Demande :**

Compte tenu de la sensibilité des tourbières dans la région d'évaluation et de leur rôle dans la séquestration du carbone à l'échelle mondiale, ainsi que des défis liés à la construction d'infrastructures sur les tourbières, le groupe de travail vous demande :

- a. de fournir un résumé de l'état des connaissances concernant la durabilité des constructions sur les tourbières;
- b. de donner des avis sur les scénarios les plus pessimistes qui ont été étudiés concernant les répercussions du développement futur sur les écosystèmes des basses terres de la baie d'Hudson, y compris, mais sans s'y limiter, les répercussions sur le captage du carbone;
- c. d'expliquer dans quelle mesure les écosystèmes de la région d'évaluation sont sensibles aux changements climatiques et d'indiquer si des recherches ont été menées sur les interactions entre les changements climatiques et le développement potentiel de cette zone;
- d. de décrire toutes les approches innovantes qui ont été étudiées et financées par le Canada pour permettre le développement dans la région d'évaluation, dans tous les secteurs possibles, en plus de l'exploitation minière.

Réponse :**Développement ferroviaire potentiel :**

Si le développement de la zone conduit finalement à la construction d'une ligne de chemin de fer de plus de 3 km en dehors d'une emprise, l'approbation de l'Office des transports du Canada en vertu de l'article 98 sera nécessaire. Si la ligne de chemin de fer proposée fait plus de 50 km, un examen conformément à la *Loi sur l'évaluation d'impact* sera alors déclenché. En ce qui concerne la construction de voies ferrées sur des tourbières, cet environnement pose effectivement certains défis, mais ils ne sont pas insurmontables. Le Canada dispose déjà de voies ferrées dans des écosystèmes similaires. Toutefois, il serait peut-être judicieux de consulter l'Association des chemins de fer du Canada. De plus, selon le type de marchandises transportées par voie ferroviaire, il sera peut-être nécessaire de mener des consultations supplémentaires conformément à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. Cela dépendra du type de matières produites et du fait que celles-ci soient transportées par voie ferroviaire avant ou après leur traitement.

Développement potentiel d'un terminal maritime dans la baie de James :

Si un terminal maritime était construit dans la baie James, les exigences de Transports Canada en matière de sûreté maritime (partie 3 du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*) s'appliqueraient. L'exploitant serait notamment tenu de nommer un agent de sûreté de l'installation maritime (ASIM) qualifié et de disposer d'un plan de sûreté de l'installation maritime approuvé. De plus, si un terminal maritime était construit à la baie James, le *Règlement sur l'eau de ballast* s'appliquerait à tous les navires faisant escale dans le port.

Si le terminal traitait du pétrole en vrac, il répondrait également à la définition d'une installation de manutention d'hydrocarbures (IMH) au sens de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC de 2001) et du *Règlement sur l'intervention environnementale* (RIE). Le statut d'IMH entraîne des exigences réglementaires supplémentaires, notamment la notification préalable au ministre (au moins 180 jours avant le début des activités), la soumission de plans de prévention de la pollution par les hydrocarbures et de plans d'urgence (au moins 90 jours avant la date prévue de l'opération), un accord avec un organisme d'intervention agréé (OI) pour les quantités d'hydrocarbures couvertes et la planification afin de répondre aux attentes de l'OI en matière de temps d'intervention.

Analyse économique et des transports :

Les connaissances de Transports Canada sur la circulation des marchandises dans la région du Cercle de feu ne sont pas très approfondies, étant donné le nombre limité de mouvements à mesurer à ce stade (c'est-à-dire les mouvements de camions à destination et en provenance de cette partie du nord de l'Ontario). De plus, la zone régionale à l'étude ne compte actuellement aucuns chemins de fer. La compagnie de chemin de fer la plus proche est l'Ontario Northland Railway, un chemin de fer de catégorie II, qui ne soumet pas de données à

Transports Canada. Nous notons également que les ports longeant la baie James ne communiquent pas d'informations sur les marchandises traitées à Transports Canada.

Selon la modélisation de Transports Canada, il est possible d'exporter des métaux et des minéraux vers l'Asie et l'Europe. Le transport de ces marchandises vers les eaux de marée en vue de l'exportation de métaux et de minéraux bruts nécessiterait la construction de routes et de voies ferrées reliant le réseau actuel du sud (reliant par exemple le port de Thunder Bay) à la baie James (ce qui nécessiterait la construction d'installations portuaires appropriées) ou au port de Churchill. *La viabilité de la construction d'infrastructures portuaires le long de la baie James n'est pas démontrée à l'heure actuelle.* Toutefois, Transports Canada analyse présentement la viabilité économique du transport des produits par le port de Churchill, en comparant les coûts ferroviaires et maritimes à ceux d'autres points d'accès existants. Les conclusions de cette analyse pourraient, à l'avenir, fournir des renseignements supplémentaires sur la viabilité de la construction d'infrastructures portuaires le long de la baie James. Transports Canada croit comprendre que le gouvernement de l'Ontario a indiqué qu'il préférerait que les produits miniers soient transformés au Canada plutôt que d'être expédiés à l'étranger sous leur forme brute. Dans ce cas, la nécessité de disposer d'installations portuaires dans la baie James deviendrait moins prioritaire.

Surveillance législative et réglementaire :

Transports Canada supervise la sécurité maritime au Canada principalement par le biais de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC), qui établit le cadre juridique pour la sécurité des navires, la certification des équipages, la prévention de la pollution et l'exploitation des petits bâtiments et des bâtiments commerciaux. Ce cadre est complété par des lois connexes, notamment la *Loi sur la sûreté du transport maritime* pour la sécurité des ports et des bâtiments, la *Loi sur le pilotage* pour la sécurité de la navigation dans les eaux dangereuses, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* pour l'indemnisation et l'assurance, et la *Loi maritime du Canada* pour la gouvernance des ports. Ces lois établissent des normes, des règlements et des mécanismes d'application de la loi pour protéger les vies, l'environnement et les infrastructures maritimes, tout en s'alignant sur les conventions maritimes internationales. Transports Canada veille au respect des règles par le biais d'inspections, d'une surveillance fondée sur les risques et de sanctions administratives, en mettant l'accent sur la sécurité, la protection de l'environnement et la sûreté dans les eaux navigables du Canada.

Processus d'évaluation de la sécurité de la navigation pour les propositions de projet assujetties à la *Loi sur l'évaluation d'impact* :

De plus, les projets assujettis à la *Loi sur l'évaluation d'impact*, comme la construction d'un nouveau terminal portuaire, peuvent être soumis à un processus renforcé d'évaluation de la

sécurité de la navigation (PESN) mené par Transports Canada en collaboration avec des partenaires fédéraux et d'autres instances, y compris les peuples autochtones. Le PESN vise à promouvoir une culture de la sécurité dans l'ensemble du secteur maritime canadien en sensibilisant davantage les intervenants aux exigences réglementaires, aux pratiques sécuritaires et à la gestion des risques. Le programme vise à sensibiliser les exploitants de navires, les équipages et les intervenants du secteur au respect de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ainsi que des lois connexes du secteur maritime, tout en encourageant les comportements proactifs en matière de sécurité permettant de prévenir les accidents, les blessures et les incidents environnementaux. En combinant des initiatives de sensibilisation, de formation et de communication, le PESN contribue à réduire les risques opérationnels, soutient les efforts d'application de la loi et favorise le partage des responsabilités en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement dans l'ensemble des eaux canadiennes.