



AÉRODROME DE DIX SHILLINGS DE LA PREMIÈRE NATION DE L'USINE YORK

Résumé Description initiale du projet

Soumis à:

Agence d'évaluation d'impact du Canada

Avril 2025



**ERGENERGY
SERVICES**

#420 – 708, 11th Ave. SW
Calgary AB T2R 0E4

 Contents

1.0 PRÉSENTATION	4
2.0 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	4
2.1 Nom et coordonnées du promoteur	9
2.2 Engagement avec les juridictions ou les agences.....	9
2.2.1 Engagement des intervenants fédéraux	9
2.2.2 Engagement des intervenants provinciaux	10
2.2.3 Engagement des intervenants municipaux	10
2.2.4 Engagement des propriétaires fonciers	10
2.2.5 Engagement des intervenants des résidents	11
2.2.6 Engagement des intervenants de l'industrie	11
2.3 Engagement des Autochtones	11
2.4 Études et plans	12
2.5 Évaluations stratégiques	12
3.0 RENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET	12
3.1 Objectif et besoin du projet.....	12
3.2 Projet de règlement sur les activités physiques applicables.....	14
3.3 Activités du projet, infrastructures et travaux physiques.....	14
3.3.1 Nouvelles infrastructures proposées et activités du projet	14
3.3.2 Infrastructure existante.....	16
3.4 Capacité de production.....	16
3.5 Calendrier prévu	17
3.6 Alternatives potentielles	17
4.0 RENSEIGNEMENTS DE LOCALISATION ET CONTEXTE	17
4.1 Coordonnées géographiques	17
4.1.1 Plans du site	19
4.1.2 Descriptions légales des terres et documents du propriétaire foncier	19
4.1.3 Proximité des résidents et des communautés	19
4.1.4 Proximité du projet avec les utilisations traditionnelles autochtones.....	19
4.1.5 Proximité des terres fédérales.....	22
4.2 Environnement physique et biologique	24
4.2.1 Résumé du terrain et du sol	24
4.2.2 Végétation.....	26

4.2.3 Faune et habitat faunique	26
4.2.4 Eau – Eaux de surface, milieux humides et eaux souterraines	26
4.2.5 Poissons, habitat des poissons et environnement aquatique	26
4.2.6 Qualité de l'air et bruit	26
4.2.6.1 Bruit.....	26
4.2.6.2 Qualité de l'air	27
4.3 Contexte sanitaire, social et économique.....	27
4.3.1 Contexte sanitaire	27
4.3.2 Contexte social	27
4.3.3 Contexte économique	27
5.0 IMPLICATION ET EFFETS FÉDÉRAUX, PROVINCIAUX ET AUTOCHTONES.....	27
5.1 Soutien financier fédéral.....	27
5.2 Terrains de projets fédéraux.....	28
5.3 Juridictions dotées de pouvoirs, de devoirs ou de fonctions	28
6.0 EFFETS POTENTIELS DU PROJET.....	31
6.1 Législation environnementale pertinente	31
6.1.1 Poisson et habitat du poisson	31
6.1.2 Espèces aquatiques et plantes marines	33
6.1.3 Oiseaux migrateurs	37
6.2 Modifications apportées aux terres fédérales.....	39
6.2.1 Impact sur le milieu marin	39
6.2.2 Impact sur les eaux interprovinciales ou internationales	39
6.3 Impact sur les peuples autochtones.....	39
6.4 Effets sur la santé, les conditions sociales ou économiques des peuples autochtones	40
6.5 Estimation des gaz à effet de serre.....	40
6.6 Types de déchets et d'émissions	41
6.6.1 Air	41
6.6.2 Eau.....	42
6.6.3 Terrain	42
Page de signature	43
Références	44

Liste des tableaux

Table 1 - Informations générales sur le projet.....	4
Table 2-Nom et coordonnées du promoteur	9
Table 3-Engagement des intervenants fédéraux	10
Table 4-Engagement des intervenants provinciaux	11
Table 5-Calendar prévu	17
Table 6-Nations autochtones entourant le projet.....	21
Table 7-Communautés entourant le projet	22
Table 8 - Juridictions dotées de pouvoirs, de devoirs ou de fonctions.....	28
Table 9 -Poissons et habitat du poisson – Impacts potentiels et mesures d'atténuation – Phase de construction	32
Table 10-Poissons et habitat du poisson - Impacts potentiels et mesures d'atténuation - Phase d'exploitation	33
Table 11 - Espèces aquatiques et plantes marines visées par la Loi sur les espèces en péril – Impacts potentiels et mesures d’atténuation – Phase de construction	34
Table 12-Espèces aquatiques et plantes marines visées par la Loi sur les espèces en péril – Impacts potentiels et mesures d’atténuation – Phase d’exploitation	36
Table 13 - Espèces d'oiseaux migrateurs - Impacts potentiels et mesures d'atténuation	38

Liste des figures

Figure 1-Emplacement du projet	8
Figure 2-Détails de l'emplacement du projet.....	8
Figure 3-Plan de conception préliminaire de l'aérodrome.....	15
Figure 4 - Terres du YFFN TLE	18
Figure 5-Carte du territoire du Traité n° 5	20
Figure 6-Communautés à proximité	23
Figure 7- Courbes d'élévation de la piste d'atterrissage	25

1.0 PRÉSENTATION

ERG Energy Services Ltd. (ERGES) a le plaisir de soumettre la description initiale du projet (DIP) au nom de la Première Nation de Usine d'York (YFFN) (le promoteur) pour l'aérodrome Dix shillings de la Première Nation de Usine d'York (le projet). Cette DPI a été préparée conformément aux règlements et aux lignes directrices de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC), y compris:

- Règlement sur les renseignements et la gestion des délais DORS/2019-283
- Guide de préparation et description initiale du projet

Ce document est organisé de manière à s'aligner sur les renseignements requis décrits dans le Règlement sur les renseignements et la gestion des délais DORS/2019-283

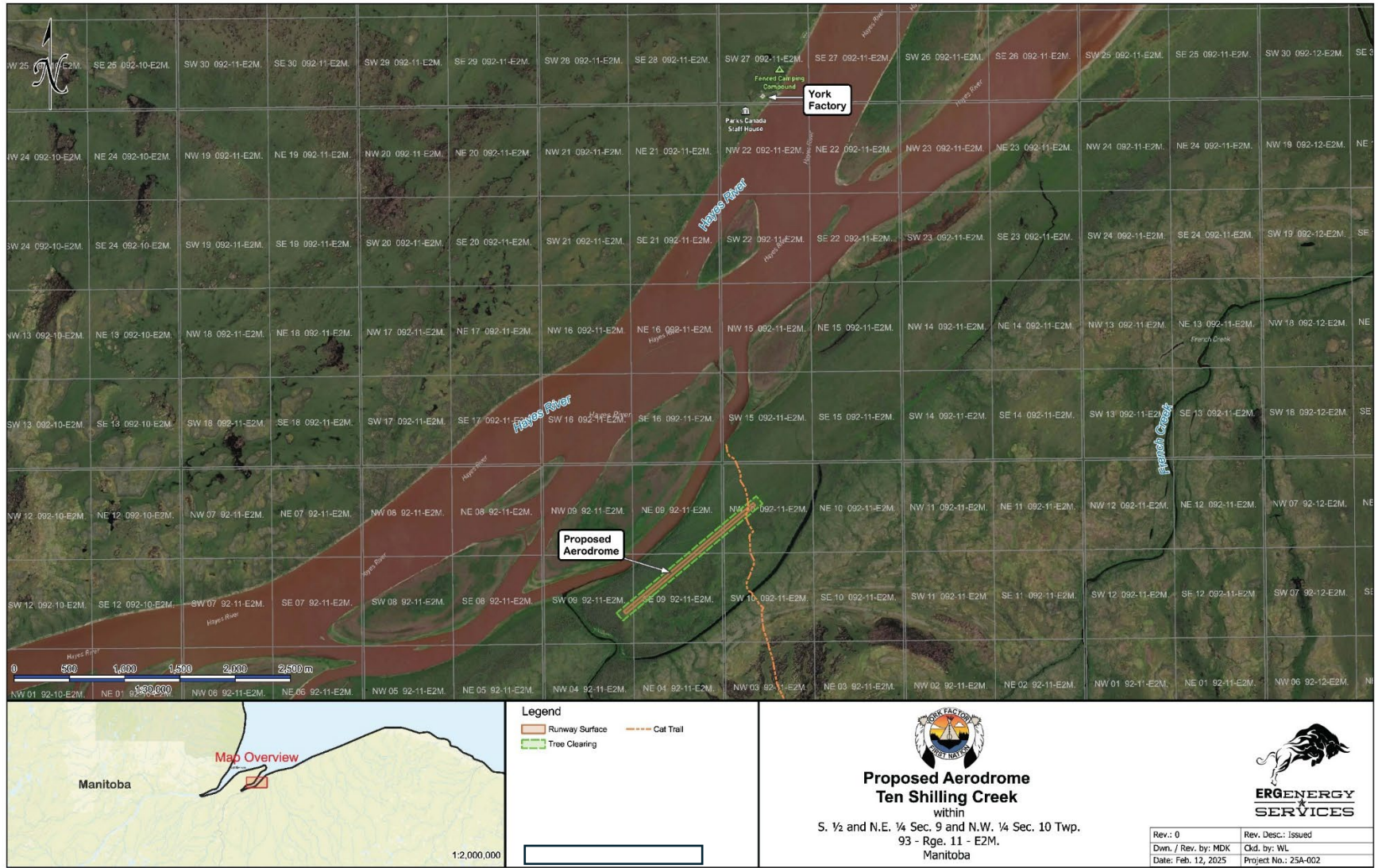
2.0 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le promoteur propose de développer un aérodrome dans le nord du Manitoba qui permettra l'accès à ses terres traditionnelles et à sa patrie ancestrale, car seul un accès saisonnier est disponible. Le projet sera situé à environ 4,5 km au sud-est du site historique de York Factory, le long de la rivière Hayes, à environ 122 km au nord-ouest de Shamattawa, au Manitoba, et à environ 160 km au nord-est de la ville de Gillam, au Manitoba.

Le site proposé occupera environ 37,86 acres/15,45 hectares (ha)

Table 1 - Informations générales sur le projet								
Nom du projet :			Aérodrome de Ten Shilling de la Première Nation de York Factory					
Type/Secteur :			Aérodrome					
Emplacement proposé de l'aérodrome :			NAD83 15V 541,573.800E 6,313,749.436N Les coordonnées GPS du centroïde de la piste d'atterrissage complète sont: N 56° 57'55.66" W-92°18'58.53" Description légale du terrain: P/O Sec 09-10-092-11-E2M Points de début et de fin de la piste d'atterrissage:					
Description	Lat	Long	Label Lat	Label Long	X	Y	Label X	Label Y
NW - Runway	56.969802	-92.306556	N 56° 58'11.28"	W 92° 18'23.60"	542158.9273	6314238.345	542,158.927	6,314,238.345
SW - Runway	56.961124	-92.325962	N 56° 57'40.04"	W 92° 19'33.46"	540988.6724	6313260.527	540,988.672	6,313,260.527

Emplacement du projet proposé voir: *Figure 1-Emplacement du projet, Figure 2-Détails de l'emplacement du projet*



D:\Project Files\ERG\25A-002 Ten Shilling Creek Approval\25A-002 Ten Shilling Creek Approval.apz Layout: 25A-002 Airstrp Approval 2

Figure 1-Emplacement du projet

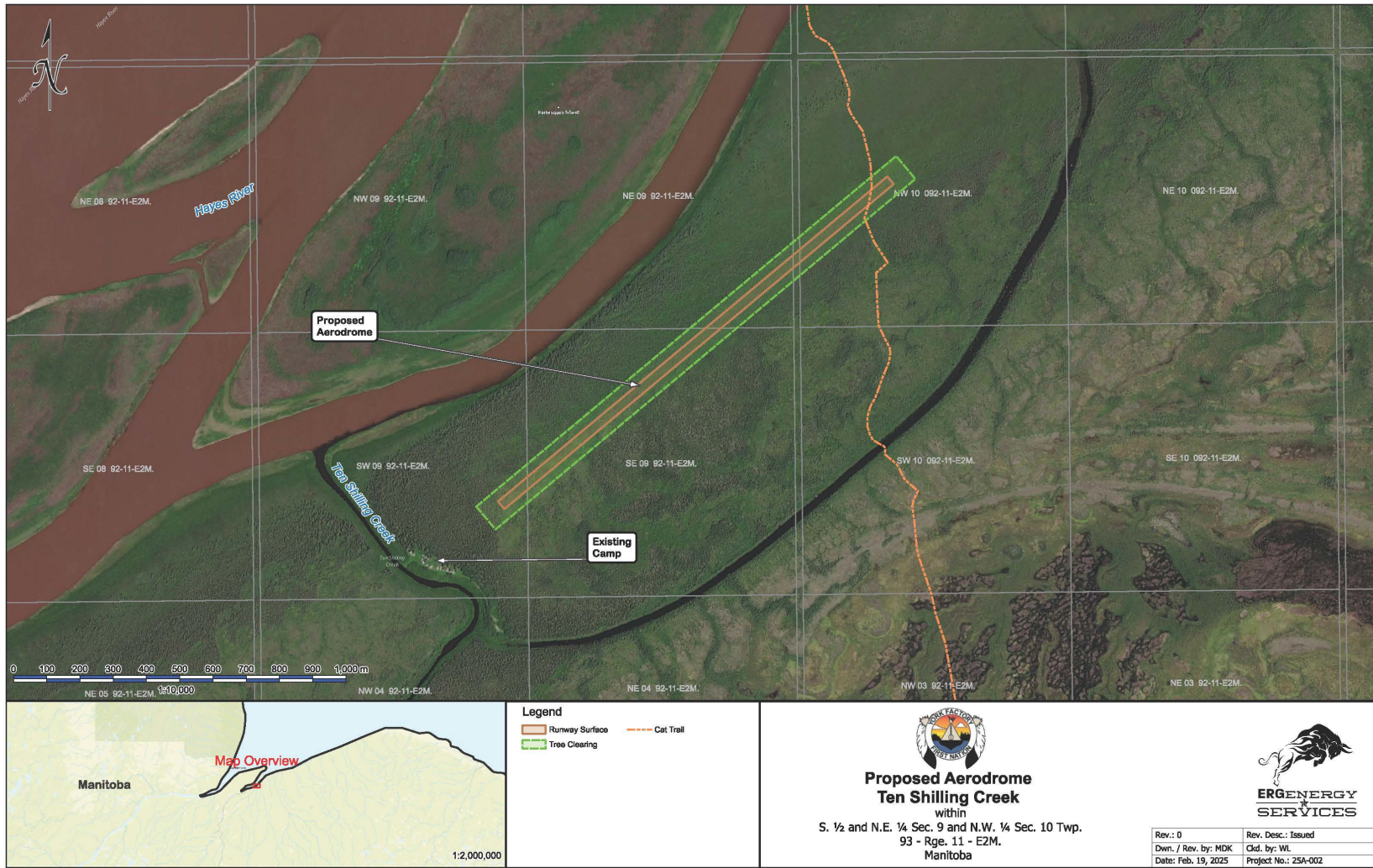


Figure 2-Détails de l'emplacement du projet

2.1 Nom et coordonnées du promoteur

Table 2-Nom et coordonnées du promoteur	
Nom du promoteur	Première Nation de York Factory
Adresse du promoteur	Bureau de la bande Box 257, York Landing, MB R0B 2B0 Téléphone: (204) 341-2180 Site Web: http://www.yffn.ca/ Bureau de Thompson 206-55 Avenue Selkirk, Thompson, MB R8N 0M5
Personne-ressource principale	Jim Beardy, CEO Kawechiwask Société de développement jmbeardy@gmail.com (204) 679-0140 302-83 Churchill Drive Thompson, MB R8N 0L6

2.2 Engagement avec les juridictions ou les agences

Les engagements suivants ont été entrepris pour soutenir le processus d'approbation des Premières Nations de York Factory, de Services aux Autochtones Canada, de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada et de Transports Canada. *Table 3* ci-dessous présente un résumé des agences/parties qui ont été impliquées à ce jour.

2.2.1 Engagement des intervenants fédéraux

Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC)

L'AEIC a été initialement contactée en octobre 2024 pour discuter du projet proposé. Plus loin des discussions et des réunions ont eu lieu en novembre 2024. L'engagement avec l'AEIC sera continu tout au long de l'examen du projet.

Transports Canada (TC)

Transports Canada exige des activités de consultation particulières avant l'approbation et la construction d'un nouvel aéroport. Les activités de préconsultation du projet comprenaient des activités de sensibilisation auprès de Transports Canada. La période de consultation officielle est en cours à la suite des notifications aux intervenants saisonniers adjacents et aux groupes autochtones, dans le cadre des exigences de consultation de Transports Canada.

Nav Canada

Une fois la description du projet approuvée, une copie de la proposition sera soumise de 8 à 12 semaines avant la construction. Le formulaire d'avis de construction concernant le début des travaux de construction doit être soumis 10 jours avant le début des travaux au Bureau de l'utilisation des terrains landuse@navcanada.ca. L'avis d'achèvement des travaux de construction doit également être soumis au Bureau de l'utilisation des terrains.

Parcs Canada – Site historique de York Factory

Le site historique de York Factory est situé à environ 4,5 km au nord-ouest de l'aérodrome proposé. Un appel de notification de projet a été lancé à Parcs Canada le 28 janvier 2025 et Parcs Canada l'a informé qu'en février 2024, Parcs Canada avait rencontré la Première Nation de York Factory pour discuter avec elle d'un autre projet en cours. Au cours de cette réunion, YFFN a informé Parcs Canada de son intention concernant ce projet proposé. Une lettre de notification et une carte de localisation du projet ont été envoyées à Parcs Canada pour l'informer que le projet était soumis à l'AEIC.

Table 3-Engagement des intervenants fédéraux	
AEIC	YFFN/ERG a contacté l'AEIC à la fin de 2024 pour l'informer du projet proposé. Recommandations pour la proposition de projet ainsi que les lignes directrices d'engagement. L'engagement avec l'AEIC sera continu.
Transports Canada Nav Canada	Les soumissions et l'engagement doivent être effectués avant la construction et les examens par l'AEIC.
Parcs Canada – Site historique de York Factory	Discussion initiale du YFFN en février 2024, nouvelle discussion en janvier 2025 – Notification initiale du projet envoyée, l'engagement en cours se poursuit

2.2.2 Engagement des intervenants provinciaux

Direction des autorisations environnementales du Manitoba (EAB)

L'EAB a été contacté en octobre 2024 pour les informer de la soumission de la description initiale du projet à l'AEIC et leur a demandé si le projet devait leur être soumis en même temps. Le projet ne relève pas des catégories de développement, de la Loi sur l'environnement (C.C.S.M.c.E125). Ils ont indiqué que cela pourrait être envoyé par l'AEIC, mais n'en étaient pas sûrs.

Direction des sports, de la culture, du patrimoine et du tourisme du Manitoba

Un premier appel/courriel a été effectué en janvier 2025, pour informer du projet et demander des données historiques potentielles concernant l'emplacement du projet. Une réponse a été reçue indiquant qu'une évaluation de l'impact sur les ressources patrimoniales (HRIA) sera nécessaire avant la construction.

2.2.3 Engagement des intervenants municipaux

Le projet appartient à YFFN et ne fait pas partie d'une municipalité. Aucun engagement municipal n'a été réalisé.

2.2.4 Engagement des propriétaires fonciers

Le projet appartient à YFFN. Les membres du YFFN soutiennent tous l'avancement du projet et attendent avec impatience un meilleur accès à leurs terres traditionnelles et à leur protection.

2.2.5 Engagement des intervenants des résidents

Les résidents permanents les plus proches sont situés à environ 120 km au sud du projet à Shamattawa. Cependant, il y a du personnel saisonnier des parcs de Parcs Canada au site historique de York Factory entre juin et début septembre. Le Nanuk Polar Bear Lodge, situé à environ 43 km au nord-est du projet, dispose également d'un personnel saisonnier de juillet à novembre.

2.2.6 Engagement des intervenants de l'industrie

Aucune consultation des intervenants de l'industrie n'a été réalisée. Les projets industriels les plus proches se trouvaient au sud, le long du fleuve Nelson, à Bird (Manitoba Hydro Limestone Facility), qui est entièrement opérationnel.

Table 4-Engagement des intervenants provinciaux	
Direction des autorisations environnementales du Manitoba (EAB)	Contacté en octobre 2024 et de nouveau en janvier 2025 pour confirmer que le projet ne relève pas des catégories de développement de la Loi sur l'environnement
Direction des sports, de la culture, du patrimoine et du tourisme du Manitoba	Le premier contact a été établi en janvier 2025 – Une HRIA sera requise avant la construction. L'engagement sera continu
Résidents)	Résident(s) saisonnier(s) (personnel) du site historique de York Factory et du Nanuk Polar Bear Lodge. L'engagement avec Parcs Canada est en cours.

2.3 Engagement des Autochtones

Le promoteur de ce projet est autochtone et le projet est situé sur son territoire traditionnel. Ce qui suit présente le résumé de l'engagement du promoteur envers le projet à ce jour et les engagements liés à l'engagement avec les groupes autochtones. Dans le cadre de notre engagement à impliquer et à inclure les communautés autochtones dans le projet, le projet d'aérodrome Ten Shilling de la Première Nation de York Factory s'est engagé à respecter les principes suivants :

1. Engagement ouvert et transparent avec les communautés autochtones
2. La fourniture de renseignements factuels et opportuns aux communautés autochtones

Suite à l'annonce du projet, les membres de l'équipe du projet d'aérodrome de York Factory Ten Shilling ont contacté le personnel de l'AEIC pour comprendre quelles communautés autochtones pourraient être intéressées par le projet. L'AEIC a fourni la liste suivante des communautés autochtones qui devraient faire l'objet d'un engagement :

- Nation crie de Fox Lake
- Première Nation de Shamattawa
- Nation crie de Tataskweyak
- Première Nation de War Lake
- Fédération des Métis du Manitoba

Avec ces informations, un document d'engagement a été créé pour tous afin de garantir que quiconque pourrait être intéressé ou susceptible d'être affecté par le projet, puisse partager ses commentaires et/ou son soutien.

Le YFFN a demandé à être le canal de transmission des contributions des autres Premières Nations sur le projet d'aérodrome de Ten Shilling du YFFN. Le mercredi 22 janvier, le YFFN a produit un projet de lettre qui a été révisé et signé par le chef du YFFN, Daryl Wastesicoot, daté du 28 janvier et présenté en personne aux chefs respectifs du projet Kitaskeenan Kaweekanawaynichikatek, de la Nation crie de Fox Lake, de la Nation crie de Tataskweyak, de la Première Nation de War Lake et de la Première Nation de Shamattawa, lors de la conférence de l'Assemblée spéciale des chefs de l'Assemblée des chefs du Manitoba, le 29 janvier 2025 à Winnipeg, au Canad Inn, Polo Park.

À ce jour, aucune réponse en personne ou écrite n'a été reçue au document d'engagement original daté du 28 janvier 2025. Dans le cadre de l'engagement en cours, tous les commentaires/demandes seront traités et des mises à jour seront fournies à tous les événements marquants, sauf si cela est nécessaire plus tôt.

2.4 Études et plans

Diverses études et plans ont été utilisés tout au long de la proposition du projet :

- Étude de pré faisabilité (Hart Aviation Strategies, 2350062 Alberta Ltd.).
- Plan de gestion de la rivière Hayes (2005) https://gov.mb.ca/sd/pubs/parks-protected-spaces/management_plan/hayes_river_mgmt_plan.pdf
- Plan directeur du lieu historique national du Canada York Factory (octobre 2007)
- Zone de gestion des ressources de York Factory (RMA)
- Études sur l'utilisation traditionnelle des terres (UTT)
 - Voix de la baie d'Hudson
https://www.google.ca/books/edition/Voices_from_Hudson_Bay/9axc1sVUBhqC?hl=en&qbpv=1&printsec=frontcover
 - York Factory en tant que communauté autochtone
[https://portal.usask.ca/docs/Prairie%20Forum/York%20Factory%20\(v17no2_1992_pg275-294\).pdf](https://portal.usask.ca/docs/Prairie%20Forum/York%20Factory%20(v17no2_1992_pg275-294).pdf)
 - KIPEKISKWAYWINAN Nos voix – <http://www.yffn.ca/>

2.5 Évaluations stratégiques

L'évaluation stratégique des changements climatiques (ESCC; ECCC 2020) est une évaluation stratégique en vertu de l'article 95 de la Loi sur l'évaluation d'impact et est pertinente pour le projet. La quantification des émissions de gaz à effet de serre (GES) conformément aux lignes directrices du SACC est présentée à la [6.5 Estimation des gaz à effet de serre](#)

3.0 RENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET

3.1 Objectif et besoin du projet

Les membres de la Première Nation de York Factory ont été expulsés de force de leurs terres ancestrales situées sur la côte ouest de la baie d'Hudson, dans et autour de la région de York Factory. La dispersion et le déplacement forcés furent entièrement achevés à l'été 1957. Les agents du gouvernement incendièrent leurs maisons de peuplement à York Factory pour empêcher les gens d'essayer de retourner dans leur patrie. Il y avait plusieurs petites colonies dans la zone côtière de York Factory où

vivaient les gens. Ten Shilling Creek (alias Seepastik) était l'un d'entre eux. Depuis leur relocalisation, les habitants n'ont jamais cessé d'essayer de maintenir un contact régulier et annuel avec leur patrie côtière traditionnelle. Peu de temps après leur réinstallation, les membres ont descendu le fleuve Nelson en bateau pour se rendre à York Factory et continuer à exercer leurs activités traditionnelles sur leurs terres qu'ils connaissaient intimement. Ensuite, c'était en motoneige, puis en hélicoptère. Une piste d'atterrissage improvisée a été aménagée sur l'île Hay, juste en face du site historique de York Factory. Il a été utilisé pendant plusieurs années, mais il était continuellement endommagé par le gel printanier chaque année en raison de son emplacement. Les roches devaient être enlevées chaque année. Il n'y avait aucun équipement pour aider à cette tâche. Un autre site sur l'île Fortesque a été commencé, mais a été abandonné plus tard pour diverses raisons. L'accès actuel à la côte de York Factory se fait par bateau sur le fleuve Nelson et par hélicoptère. Les deux modes de transport sont extrêmement coûteux. Jusqu'à 17 000 \$ par bateau (10 à 12 passagers) aller-retour et jusqu'à 25 000 \$ aller-retour en hélicoptère (3 à 5 passagers).

Non seulement ce projet permettra de réduire le coût financier de l'accès, mais il améliorera également considérablement la santé et le bien-être social des habitants de la Première Nation de York Factory. Cela contribuera à remédier aux torts infligés aux habitants de York Factory en raison de la dispersion et de la relocalisation forcées. Cela mènera à des efforts de guérison et de réconciliation.

Le projet vise à permettre l'accès à Ten Shilling et à partir de celui-ci aux membres du YFFN qui réoccuperont leurs terres traditionnelles et aideront le peuple YFFN à rétablir une présence permanente dans leurs terres traditionnelles. Certains évoquent le souhait de se réinstaller à plus petite échelle sur cet ancien site où de nombreux membres encore vivants sont nés et ont grandi.

La réalisation de la construction de ce projet nécessitera une série de mesures logistiques et la mise en place d'équipements de plus en plus performants, au fur et à mesure de l'avancement de la construction. L'utilisation de l'essai CAT existant permettra la première étape de livraison de l'équipement et de préparation de la surface. Toutes les alternatives au transport par barge, par avion et par bateau fluvial ont été identifiées et sommairement écartées en raison de leur coût élevé et/ou de leurs capacités limitées. La surface tirera le meilleur parti des matériaux in situ et appliquera les technologies appropriées pour offrir une surface d'atterrissage adaptée toute l'année.

3.2 Projet de règlement sur les activités physiques applicables

Le projet est assujéti à l'article 46(a) du Règlement sur l'annexe des activités physiques (GOC 2019c), comme suit :

46 La construction, l'exploitation, le déclassement et l'abandon de l'un des éléments suivants :
(a) un nouvel aérodrome avec une longueur de piste de 1 000 m ou plus

La piste devrait avoir une longueur de 1 530 m. Aucun autre critère présenté dans l'annexe du Règlement sur les activités physiques ne s'applique au projet proposé.

3.3 Activités du projet, infrastructures et travaux physiques

3.3.1 Nouvelles infrastructures proposées et activités du projet

L'aérodrome proposé sera une piste unique non certifiée avec un revêtement de gravier compacté d'environ 5 000 pieds (1 530 m) de longueur et jusqu'à 100 pieds (30 m) de largeur pour la bande de piste. D'autres caractéristiques comprendront une voie de circulation qui reliera la piste à un tablier de stationnement. Le tablier de stationnement sera conçu pour accueillir une variété d'avions et comprendra des zones d'arrimage pour les avions qui ne sont pas utilisés. La propriété est complètement isolée et n'a aucun service électrique, donc des génératrices fourniront de l'électricité pour l'éclairage de la piste et les dépendances si nécessaire. L'aménagement du site proposé et les renseignements sur les installations sont présentés dans *Figure 3*.

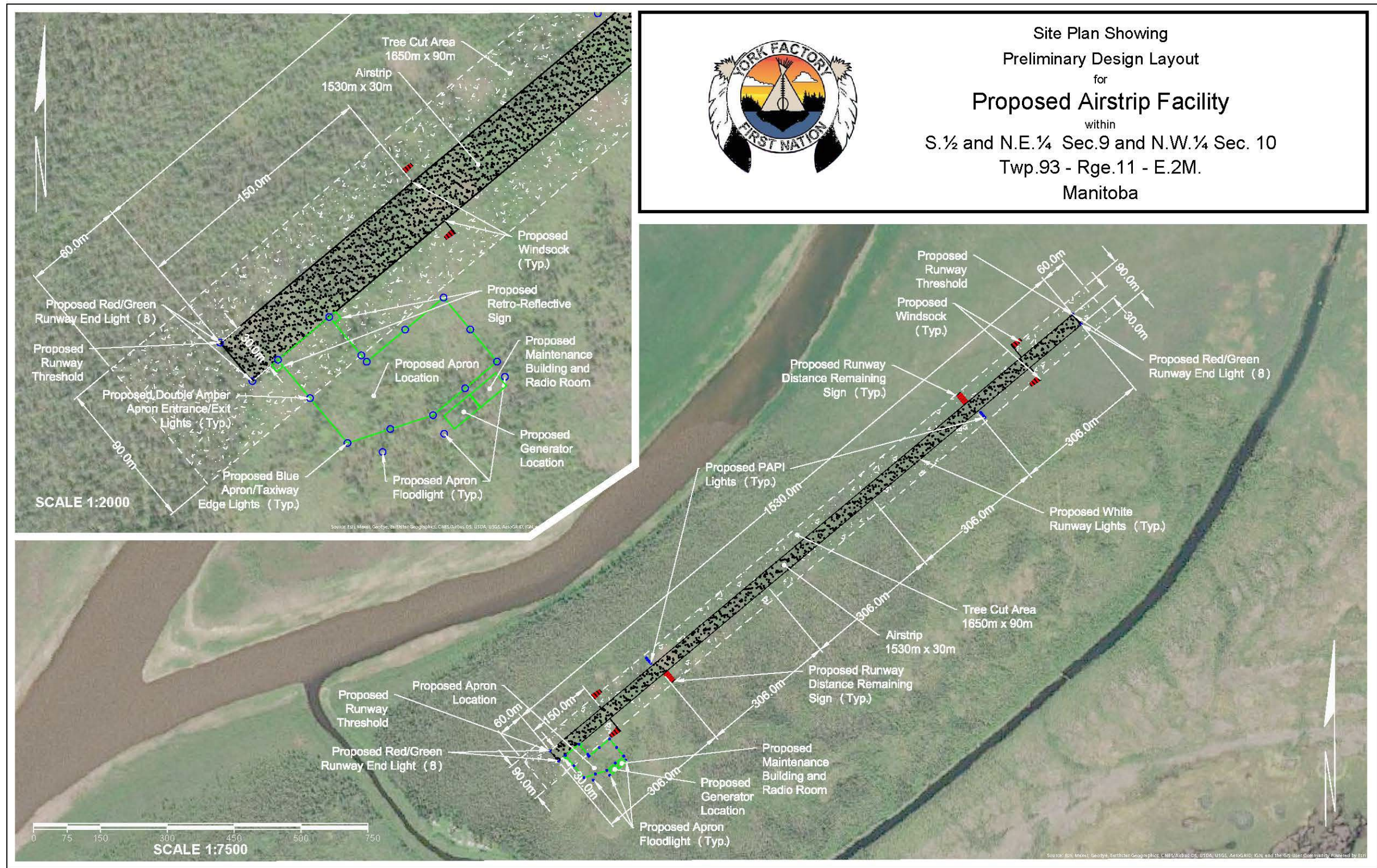


Figure 3 - Plan de conception préliminaire de l'aérodrome

Les travaux de génie civil inclus dans la construction du projet comprennent :

- Mobilisation du matériel au projet
- Expertise en construction
- Défrichage d'arbres
- Décapage
- Terrassements – déblais pour remblais avec nivellement et compactage
- Installer du ciment de sol ou une base granulaire
- Construire des installations auxiliaires
- Installation d'éclairage d'aérodrome et de travaux électriques (alimentés par génératrice)
- Inspection des pistes
- Piste opérationnelle

Les activités opérationnelles comprendront l'entretien du site, l'entreposage imperméable de toutes les matières dangereuses, y compris une petite cache à carburant (réservoirs imperméables), le nivellement de la piste et la gestion et la dotation en personnel de l'aérodrome lui-même. Bien que du carburant soit disponible pour un avion, la plupart des vols dans le nord quittant une grande base bien établie transporteront suffisamment de carburant pour un aller-retour et un peu plus. Les emplacements des réservoirs de stockage et des infrastructures n'ont pas encore été déterminés et seront complétés lors de la phase de conception du projet. Tout entreposage de matières dangereuses sera conforme aux lignes directrices du Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT) www.whimmis.gc.ca. La propriété est complètement isolée, des précautions seront prises pour positionner toutes les infrastructures du projet aussi loin que possible des récepteurs sensibles (comme la rivière Hayes et le ruisseau Ten Shilling).

3.3.2 Infrastructure existante

L'aérodrome de la Première Nation de York Factory sera situé près de leur camp traditionnel situé à Ten Shilling Creek, en activité depuis les années 1970. Le camp se compose de divers bâtiments dont quatre cabines de couchage, une cabine de cuisine et diverses dépendances. Ce camp servira à loger les travailleurs pour la construction et l'exploitation de l'aérodrome.

L'aérodrome sera doté d'une zone tampon arborée par rapport aux cabines existantes et d'exigences de dégagement réglementées pour la trajectoire de vol.

3.4 Capacité de production

Le produit final du projet sera un aérodrome avec une seule piste avec un revêtement de gravier compacté d'environ 5 000 pieds (1 530 m) de longueur et jusqu'à 100 pieds (30 m) de largeur. La fréquence des vols est actuellement estimée à 2 vols par semaine. L'aérodrome sera un aérodrome enregistré et les aéronefs qui seront utilisés relèvent du numéro de groupe d'aéronefs (AGN) 111B (par exemple, Dash 8-300).

3.5 Calendrier prévu

Table 5-Calendar prévu	
Tâche	Calendrier
• Préparation de la soumission réglementaire	Q1 2025
• Ingénierie de conception	Q2 2025
• Défrichage des arbres	Q3 2025
• Acquérir du matériel	Q4 2025
• Mobiliser l'équipement sur le site	Q1 2026
• Construction d'une piste d'atterrissage	Q2 & Q3 2026
• Phase d'exploitation	Q4 2026 en avant
Démantèlement	Non prévu

3.6 Alternatives potentielles

Le but du projet est de rendre le terrain accessible toute l'année aux membres du YFFN et à leurs besoins, allant de l'accès aux soins de santé et aux nécessités de la vie comme d'autres communautés éloignées qui nécessitent une piste d'atterrissage utilisable.

Le projet a été évalué par des consultants et des ingénieurs, notamment en effectuant un examen technique et géotechnique, une étude lidar et des échantillons de sol. Les résultats ayant été réduits aux moyens de réalisation du Projet contenus dans *2.4 Études et plans* de l'étude d'urbanisme/implantation de juillet 2024.

Il n'existe aucun autre moyen de rechange viable pour atteindre l'objectif de la proposition ou pour réaliser le projet en raison des éléments suivants :

- La barge n'est pas fiable en raison des marées, de la profondeur de l'eau, des infrastructures et de la glace, et elle est coûteuse.
- Le bateau fluvial est saisonnier, sa charge est limitée et il n'est pas fiable en raison des variations de marée et de profondeur de l'eau.
- L'hélicoptère coûte cher et sa charge est limitée

4.0 RENSEIGNEMENTS DE LOCALISATION ET CONTEXTE

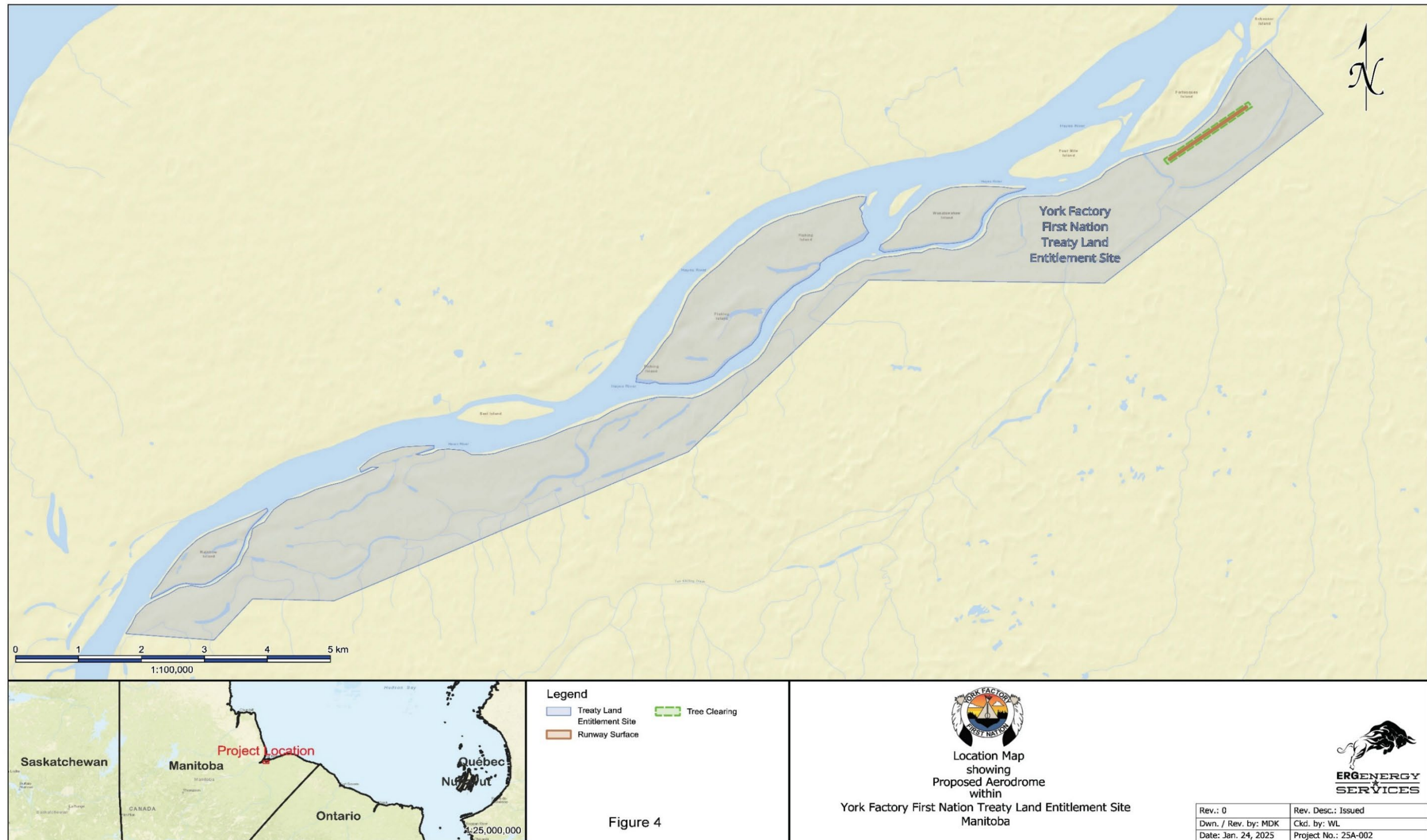
4.1 Coordonnées géographiques

Le projet est situé dans le nord du Manitoba, à environ 4,5 km au sud-est du site historique de York Factory, le long de la rivière Hayes, à environ 122 km au nord-ouest de Shamattawa, au Manitoba, et à environ 160 km au nord-est de la ville de Gillam, au Manitoba. La zone n'est actuellement accessible que par bateau, hélicoptère ou motoneige en hiver parce qu'il n'y a pas de routes existantes.

Les coordonnées universelles transversales de Mercator (UTM) du projet sont NAD83 15V
541,573.800E 6,313,749.436N

Les coordonnées GPS du centroïde de la piste d'atterrissage complète sont N 56° 57'55.66" W 92° 18'58.53"

Le terrain se trouve dans les terres de droits fonciers traditionnels (DFT) de la Première Nation de York Factory, comme indiqué dans *Figure 4 - Terres du YFFN TLE*



D:\Project Files\ERG\25A-002 Ten Shilling Creek Approval\25A-002 Ten Shilling Creek Approval.qgz Layout: 25A-002 Treaty Entitlement

Figure 4 - Terres du YFFN TLE

4.1.1 Plans du site

Tous les plans du site sont énumérés dans *le tableau des figures sur Page 3*

4.1.2 Descriptions légales des terres et documents du propriétaire foncier

Le projet s'inscrit dans la description légale du terrain - SW-SE 09, NE09, NW10 092-11-E2M tel qu'indiqué dans le *Figure 1-Emplacement du projet*. Le projet est situé sur les terres traditionnelles de la Première Nation de York Factory (TLE). *Figure 4 - Terres du YFFN TLE* Les terres TLE de Ten Shilling Creek font partie de l'ensemble des terres et du territoire traditionnels du peuple YFFN. Les terres sélectionnées du Ten Shilling Creek TLE n'ont pas encore été converties en réserve, car ce processus est toujours en cours avec le Manitoba et le Canada.

4.1.3 Proximité des résidents et des communautés

Site historique de l'usine York, Gillam et Shamattawa, Manitoba

La ou les résidences saisonnières les plus proches du projet seraient le site historique de York Factory, à environ 4,5 km au nord-ouest de l'emplacement proposé du projet. Les installations et les services sont limités et il n'y a ni électricité ni service de téléphonie mobile. Il y a un terrain clôturé pour le camping et aucun hébergement ni repas sur le site historique n'est offert au public. Les visites sont disponibles en juillet et août en fonction de la météo et de la marée et peuvent donc être très limitées. Le personnel du parc offre des hébergements sur place de début juillet à septembre, selon les conditions météorologiques. Le Nanuk Polar Bear Lodge est situé à environ 43 km au nord-est. Cet éco-lodge est ouvert pour différentes aventures d'octobre à novembre et environ 10 jours en mars. Tous les accès au lodge se font par avion au départ de Churchill, Thompson ou Winnipeg, car il n'y a pas d'accès routier. Shamattawa est à environ 120 km au sud-est et Gillam est à environ 160 km au sud-ouest, les deux ayant des résidents permanents.

4.1.4 Proximité du projet avec les utilisations traditionnelles autochtones

Le projet est situé sur un terrain à l'intérieur - *Figure 5*



Figure 5 - Carte du territoire du Traité n° 5

Les territoires traditionnels du territoire du traité n° 5 comprennent la Première Nation de Shamattawa, la Première Nation de War Lake, la Nation crie de Fox Lake et la Nation crie de Tataskweyak. *Table 6* fournit des renseignements sur les nations entourant le projet, et *Table 7* répertorie les communautés et la distance par rapport au projet et aux données démographiques du recensement du Canada.

Les connaissances autochtones (CA) dans cette région remontent à des milliers d'années. Les Premières Nations (Nayhenaway Ininewuk, un peuple cri) étaient les premiers habitants. Lorsque les explorateurs et les commerçants européens sont arrivés dans la région de la baie d'Hudson, la Compagnie de la Baie d'Hudson (CBH) a établi le dépôt de York Factory à l'embouchure de la rivière Hayes. À partir de laquelle une économie a été construite en utilisant les connaissances et les compétences des Premières Nations. En 1957, la Première Nation de York Factory a été relocalisée sur les rives du lac Split et s'efforce depuis de retourner sur ses terres natales.

Cette terre côtière est leur foyer ancestral et ils demeurent profondément liés à leur territoire traditionnel. À chaque occasion, ils retournent sur la côte pour célébrer leur communauté, leur terre et leur culture. Le YFFN contribue des ressources considérables pour amener les membres de la communauté qui sont des utilisateurs de ressources dans leur foyer ancestral pour piéger, chasser et pêcher, maintenant ainsi un lien et une connaissance de la terre, des eaux et de la faune de la côte chaque automne. Leur pavillon traditionnel se trouve au milieu des fondations de leurs anciennes maisons à York Factory et le camp de Ten Shilling Creek donne sur les mêmes eaux dans lesquelles leurs membres ont pêché pendant toute leur histoire orale. L'emplacement de ces terres traditionnelles se trouve des deux côtés de la rivière Hayes, tout comme l'utilisation traditionnelle des terres depuis le début. Cette région est une partie essentielle de leur culture et de leur histoire indigène.

La Première Nation de York Factory, ainsi que les quatre autres nations, travaillent ensemble depuis 2020 sur une proposition de zone protégée et de conservation autochtone (ZPCA) appelée Kitaskeenan Kaweekanawaynichikatek (traduction – « la terre que nous voulons protéger »). Leur objectif est d'assurer la protection de la terre, de l'eau, de la faune, des pêcheries et de la biodiversité.

Table 6-Nations autochtones entourant le projet			
Nation	Statut	Gouvernement du Canada Population enregistrée (2016)	Distance de la zone du projet (km approximatifs)
Shamattawa First Nation	No 307	1020	120 kms
War Lake First Nation	No 323	110	235 kms
Fox Lake Cree Nation	No 305	155	125 kms
Tataskweyak Cree Nation	No 306 (Split Lake 171, 171A, 171B)	2040	252 kms

La distance par rapport à la zone du projet est indiquée comme la distance directe approximative (km) Source : Gouvernement du Canada Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada (veuillez noter que ces données de recensement sont basées sur les renseignements publiés sur ce site seulement) <https://fnp-ppn.aandc-aandc.gc.ca/fnp/Main/Search/SearchFN.aspx?lang=eng>

Les communautés et la distance entre le projet et les données démographiques du recensement du Canada

Table 7-Communautés entourant le projet			
Nom de la communauté	Statut	Population au recensement de 2021	Distance du projet (km)
Gillam	Ville	1007	160 kms
Iford	Règlement	62	225 kms
Shamattawa 1	Reserve No 307	1020	120kms
Thompson	Ville	13,035	365 kms

Profil du recensement de StatCan, Recensement de la population de 2021

4.1.5 Proximité des terres fédérales

La proximité du projet proposé avec les terres fédérales comprendrait le parc national Wapusk (environ 22 km au NO), la Première Nation Shamattawa n° 307 (environ 120 km au sud-est), la Nation crie de Fox Lake n° 305 (environ 125 km au sud-ouest), la Première Nation de War Lake n° 323 (environ 235 km au sud-ouest) et la Nation crie de Tataskweyak n° 306 (Split Lake 171, 171A, 171B) environ. 252 km SO) tel qu'indiqué dans *Figure 6-Communautés à proximité* montre aussi les terres fédérales (réserves)

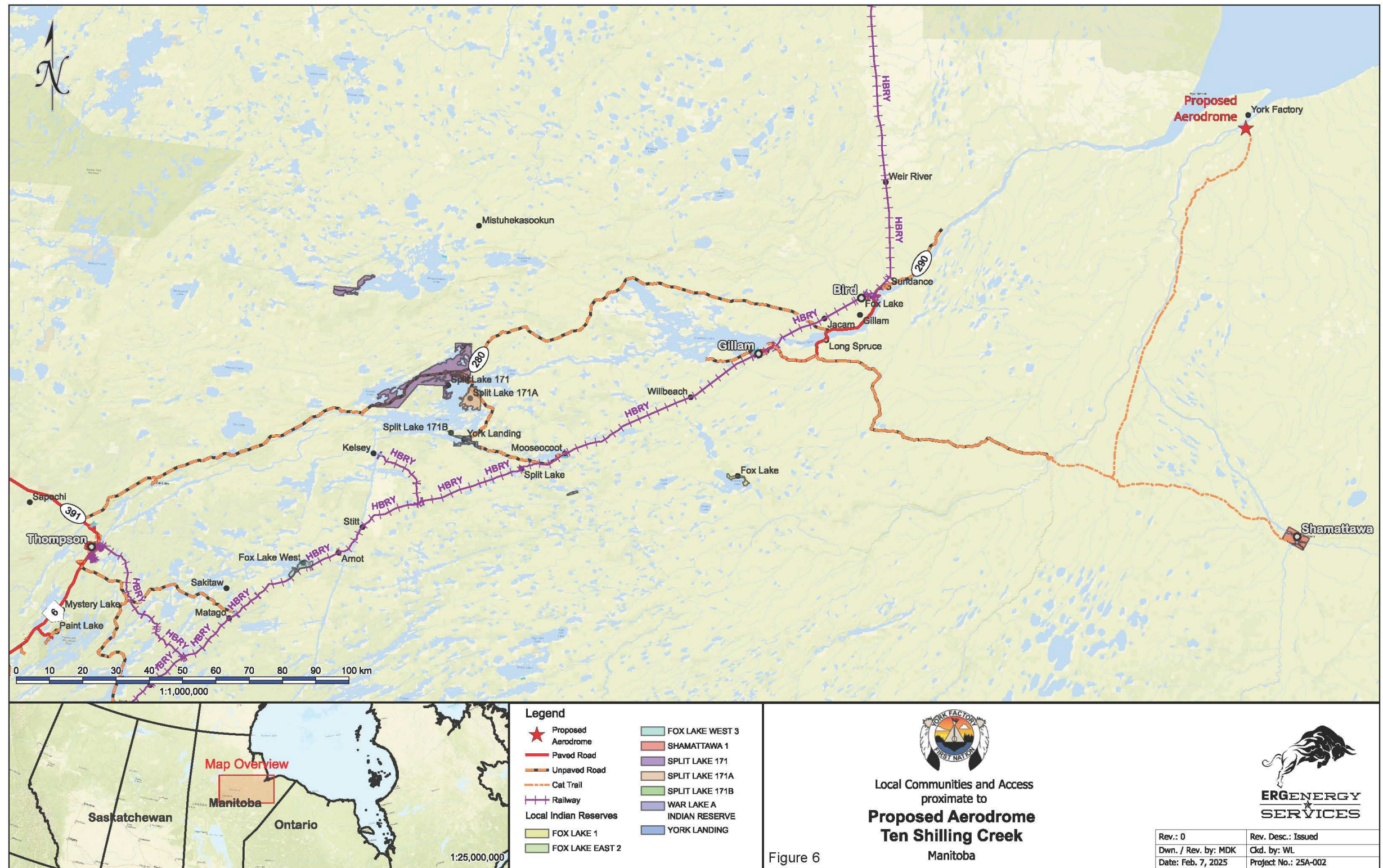


Figure 6

Figure 6 - Communautés à proximité

4.2 Environnement physique et biologique

Les sections suivantes décrivent l'environnement physique et biologique de l'emplacement du projet dans les sections suivantes :

- Terrain et sol
- Végétation
- Faune et habitat faunique
- Eau – Eau de surface, eaux humides et eaux souterraines
- Poisson et habitat du poisson, environnement aquatique
- Qualité de l'air et bruit

4.2.1 Résumé du terrain et du sol

Sur la base d'une évaluation sur le terrain et sur le bureau (étude géotechnique), les conditions existantes du terrain et du sol sont résumées ci-dessous (comme décrit dans l'DIP) :

- Le terrain est en pente douce
- Aucun relief inhabituel n'a été observé sur le site
- Des modèles de drainage naturels doivent être mis en œuvre pendant la construction et maintenus

Une visite sur le terrain a été effectuée en juillet 2024 pour recueillir des renseignements topographiques et géotechniques sur l'aérodrome proposé. Les données topographiques ont été recueillies grâce à un levé LiDAR réalisé à l'aide d'un drone, ce qui a donné lieu à une carte topographique utilisée pour déterminer les pentes et les calculs de déblai/remblai. Ces données permettent d'optimiser l'emplacement et l'orientation de la piste d'atterrissage, voir *Figure 7- Courbes d'élévation de la piste d'atterrissage*. Les informations géotechniques ont été obtenues à l'aide d'une machine de carottage Shaw et d'un test de pénétration dynamique au cône, qui a fourni des échantillons de sol et des mesures de résistance in situ pour confirmer l'adéquation du site. Les résultats de l'étude géotechnique ont révélé que le sol sur place est constitué d'environ 0,15 à 0,20 m de matière organique sur environ 0,60 m de sol limoneux principalement à grains fins au-dessus du substrat rocheux (Hart Aviation Strategies, 2350062 Alberta Ltd.)

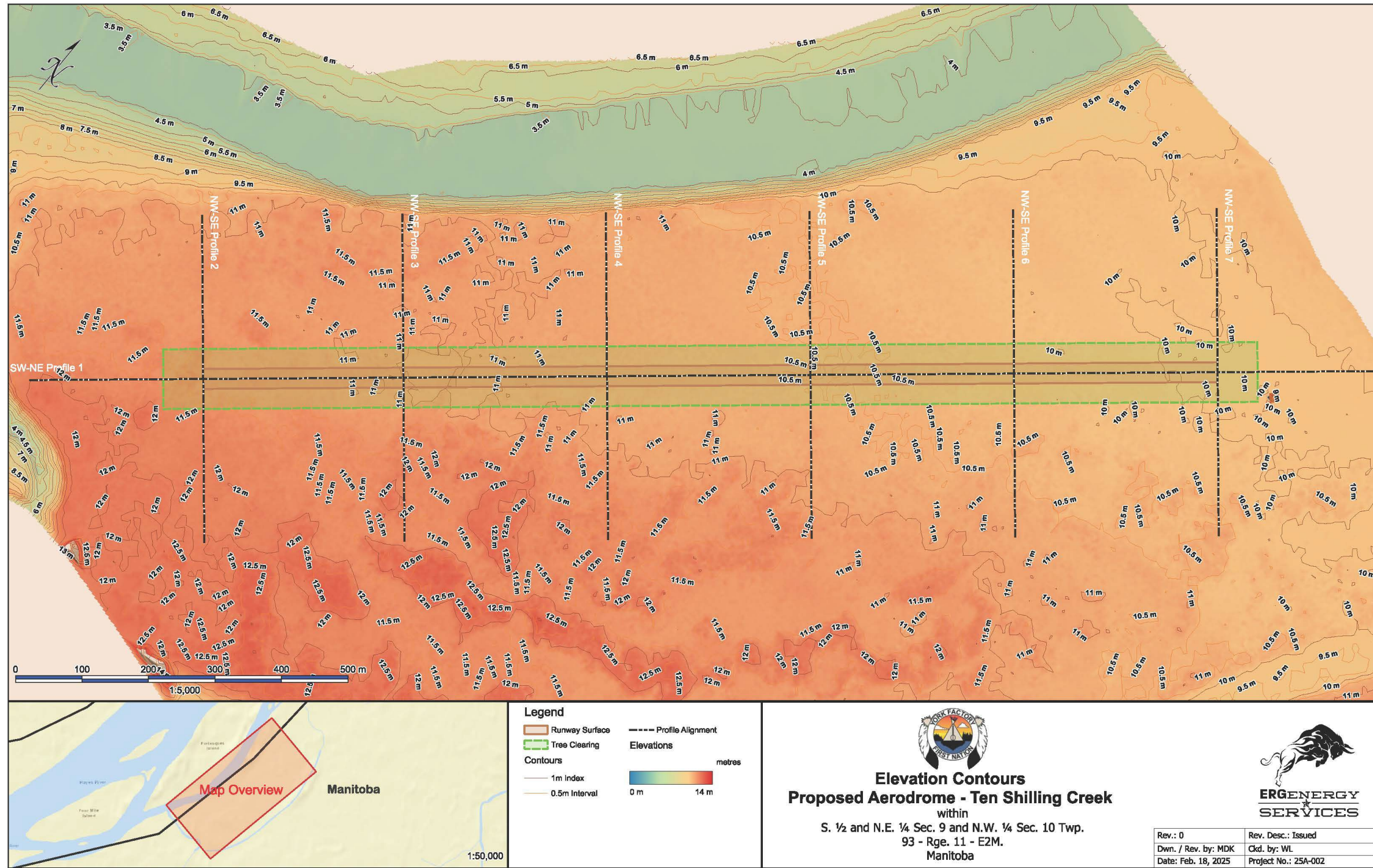


Figure 7 - Courbes d'élévation de la piste d'atterrissage

4.2.2 Végétation

Des images et des vidéos de drones ainsi que des photographies au sol ont été recueillies par (Hart Aviation Strategies, 2350062 Alberta Ltd.) au cours de l'été 2024. Toutes les images et vidéos ont été examinées pour déterminer la couverture végétale dominante générale à proximité directe de la zone du projet proposé. Données historiques et mesures d'atténuation présentées dans l'DIP.

4.2.3 Faune et habitat faunique

Le site du projet est situé dans la zone de gestion de la faune de Kaskatamagan et dans la zone d'intérêt spécial de Marsh Point. Il existe diverses espèces sensibles répertoriées dans la LEP et le COSEPAC, qui seront examinées lors des études préalables à la construction et des mesures d'atténuation seront mises en œuvre pendant le développement du projet. Les données de la LEP et du COSEPAC sont énumérées dans l'DIP sous *Section 4.2.3*

4.2.4 Eau – Eaux de surface, milieux humides et eaux souterraines

Hydrologie des eaux de surface

Le plan d'eau le plus proche du projet est le ruisseau Ten Shilling et la rivière Hayes. Le projet ne devrait pas avoir d'impact direct sur la rivière Hayes, le ruisseau Ten Shilling ou tout autre plan d'eau. L'étude topographique préalable à la construction (imagerie lidar) a été réalisée dans le cadre du processus de conception du site et le projet sera conçu pour s'assurer que tous les récepteurs potentiels et les exigences de drainage soient pris en compte.

4.2.5 Poissons, habitat des poissons et environnement aquatique

La rivière Hayes et le ruisseau Ten Shillings sont les plans d'eau poissonneux les plus proches connus dans la zone d'étude locale du projet. La rivière Hayes est à 200 m au point le plus proche et le ruisseau Ten Shilling se trouve à environ 191 m au sud-ouest de la limite de la piste d'atterrissage.

Aucune zone de frai de poissons connue dans la rivière Hayes ou dans le ruisseau Ten Shilling à proximité du projet. L'esturgeon jaune fraie généralement dans les eaux à courant rapide situées à la base des chutes, des rapides ou des barrages (COSEPAC, 2017b). Ces caractéristiques sont observées dans les tronçons de la rivière Hayes plus en amont de la zone du projet. Par conséquent, il est prévu que le potentiel de frai de l'esturgeon jaune dans la partie de la rivière Hayes adjacente au projet soit faible. Aucune zone humide connue abritant des poissons n'est située à l'intérieur ou à proximité de l'empreinte du projet.

4.2.6 Qualité de l'air et bruit

4.2.6.1 Bruit

Les sources de bruit dans la zone seront minimales :

- Atterrissage, roulage et décollage de l'avion (courte durée)
- Générateur (pour alimentation de courte durée)
- Équipement de déneigement (hiver à courte durée)

4.2.6.2 Qualité de l'air

Les effets sur la qualité de l'air résultant de la construction et de l'exploitation du projet devraient être faibles étant donné que des mesures d'atténuation seront mises en place pour limiter les émissions.

4.3 Contexte sanitaire, social et économique

4.3.1 Contexte sanitaire

Le Manitoba est divisé en cinq régions régionales de la santé. Le projet est situé dans la région du Nord qui couvre une vaste zone. La population provinciale de la région sanitaire du Nord en juin 2023 était de 77 229 habitants et la population globale du Manitoba à cette époque était de 1 454 902 habitants. Le centre de santé le plus proche est à Shamattawa, à environ 120 km au sud-est, et Gillam a un centre de santé et un hôpital à environ 160 km au sud du projet. L'ambulance, le détachement de la GRC et les services d'incendie les plus proches du projet sont également situés à Gillam.

4.3.2 Contexte social

Le projet est situé sur le territoire du Traité 5 et la ville la plus proche est Gillam, située à environ 160 km au sud sur le fleuve Nelson. Il est situé entre Thompson et Churchill sur la ligne de chemin de fer de la baie d'Hudson. La région de Gillam est vaste en raison de la taille du district de gouvernement local, mais la population est relativement petite. Les commodités de la ville comprennent des services de santé communautaires, un hôpital, des écoles locales, une piscine publique, un centre de jeux, un terrain de golf, des restaurants, le transport ferroviaire, la GRC et un aéroport.

La plus grande communauté la plus proche du projet est la ville de Thompson, située à environ 367 km au sud-ouest, avec une population d'environ 13 025 habitants selon le recensement de 2021. Thompson était historiquement connue comme une ville minière et sert désormais principalement de plaque tournante du Nord, fournissant des biens et des services aux communautés environnantes (comme les soins de santé et le commerce de détail). Activités récréatives telles que le centre communautaire régional de Thompson, les sentiers de marche et de vélo, le musée Heritage North, le centre de hockey/patinage sur glace et aquatique (annuaire de la ville de Thompson).

4.3.3 Contexte économique

Le projet s'inscrit dans la zone économique de Churchill, mais est plus proche de la zone économique de Gillam. Plusieurs résidents de Gillam sont employés par Manitoba Hydro. Le district d'administration locale de Gillam a été créé dans les années 1960 par le gouvernement du Manitoba au milieu des années 60 pour faciliter le développement de l'hydroélectricité sur le cours inférieur du fleuve Nelson. Certains des principaux employeurs des régions de Gillam et Thompson sont Manitoba Hydro et les sociétés minières. Cette région du nord a une forte industrie touristique qui attire les chasseurs et les pêcheurs.

5.0 IMPLICATION ET EFFETS FÉDÉRAUX, PROVINCIAUX ET AUTOCHTONES

5.1 Soutien financier fédéral

Actuellement, YFFN est le seul financier du projet.

5.2 Terrains de projets fédéraux

Aucune terre fédérale ne sera utilisée pour le projet. Le projet ne sera pas réalisé sur un territoire fédéral et ne constitue pas un ouvrage fédéral, tel que défini au paragraphe 3(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

5.3 Juridictions dotées de pouvoirs, de devoirs ou de fonctions

Table 8 - Juridictions dotées de pouvoirs, de devoirs ou de fonctions		
Agence et législation/réglementation/politique	Ressource protégée/gérée	Pouvoirs/Devoirs/Fonctions potentiels
Fédéral		
Agence d'évaluation d'impact de Canada Loi sur l'évaluation d'impact (LEI) Évaluation stratégique de Changement climatique (SACC) (ECCC 2020)	L'AEIC gère le processus de collecte des renseignements nécessaires pour comprendre les effets potentiels d'un projet proposé et évalue les effets des projets désignés dans les domaines de compétence fédérale. Qu'est-ce qu'une évaluation d'impact ? - Canada.ca	Déclaration de décision émise par le ministre fédéral de l'Environnement et du Changement climatique ou par le Cabinet ou Une décision selon laquelle une évaluation d'impact fédérale n'est pas requise
Environnement et climat Canada Loi sur la Convention relative aux oiseaux migrateurs (LCOM)	La MBCA protège les oiseaux migrateurs, leurs nids et leurs œufs partout où ils se trouvent. Canada	La MBCA restreint certaines activités pendant les périodes de nidification
Transports Canada Règlement de l'aviation canadien (CAR)	Le RAC est un règlement qui régit l'aviation civile au Canada, y compris le bruit résultant d'exploitation d'aéronefs	Tous les exploitants d'aéronefs doivent se conformer aux restrictions d'exploitation en matière de bruit et aux procédures de réduction du bruit exigées par Transports Canada, qui sont publiées par CANADA
Agence et législation/réglementation/politique	Ressource protégée/gérée	Pouvoirs/Devoirs/Fonctions potentiels
Provincial		
Loi sur l'environnement et les eaux des zones protégées du Manitoba	La Loi sur l'eau appuie et fait la promotion de la conservation et de la gestion de l'eau dans Manitoba, incluant les terres humides	Une autorisation en vertu de la Loi sur l'eau est requise avant la construction du projet pour traiter les effets potentiels sur les terres humides.
Environnement et Changement climatique Manitoba - Loi sur l'environnement du Manitoba	La Loi sur l'environnement décrit le processus d'évaluation environnementale et d'octroi de permis pour les projets d'aménagement au Manitoba qui pourraient avoir des effets importants sur l'environnement et/ou la santé humaine.	Si un projet est considéré comme un développement, la Direction des approbations environnementales (EAB) l'examinera et prendra une décision en vue d'une approbation provinciale.

<p>Environnement et Changement climatique Manitoba - Loi sur les droits d'utilisation de l'eau et son règlement d'application</p>	<p>Le ministère de l'Environnement et du Changement climatique du Manitoba délivre des permis pour l'utilisation de l'eau à des fins municipales et industrielles ou si l'utilisation dépasse 25 000 litres par jour. Un permis est requis pour perturber les terres humides de classe 3, 4 ou 5.</p>	<p>Un permis d'utilisation de l'eau doit être obtenu avant le détournement de l'eau pour l'utiliser dans le cadre du projet ou la perturbation des milieux humides de classe 3, 4 ou 5.</p>
<p>Loi et règlement sur les espèces et les écosystèmes en voie de disparition du Manitoba</p>	<p>La Loi et le Règlement assurent la protection et l'amélioration de la survie des espèces en voie de disparition et menacées et des espèces préoccupantes dans la province, ainsi que la conservation et la protection des écosystèmes en voie de disparition et menacés dans la province et la promotion du rétablissement de ces écosystèmes.</p>	<p>Les espèces en voie de disparition, menacées, disparues ou préoccupantes ou les écosystèmes en voie de disparition ou menacés ne doivent pas être blessés tout au long du projet.</p>
<p>Environnement et Changement climatique Manitoba - Loi sur la protection des eaux du Manitoba - Règlement sur les espèces aquatiques envahissantes - Règlement sur les normes, les objectifs et les lignes directrices en matière de qualité de l'eau</p>	<p>La Loi assure la protection et la gestion des ressources en eau et des écosystèmes aquatiques du Manitoba. La loi garantit un approvisionnement suffisant en eau propre, la planification des bassins versants, la protection des sources d'eau potable de haute qualité, la lutte contre la menace des espèces aquatiques envahissantes et la protection des zones riveraines et des zones humides.</p>	<p>Les promoteurs doivent respecter les exigences visant à atténuer la propagation des espèces aquatiques envahissantes et à s'assurer que l'eau respecte la norme et les objectifs provinciaux en matière d'eau potable.</p>
<p>Loi et règlement sur les mauvaises herbes nuisibles du Manitoba</p>	<p>La loi et le règlement exigent la destruction et/ou le contrôle des mauvaises herbes nuisibles de niveaux 1, 2 et 3 au Manitoba.</p>	<p>La loi précise ce que le propriétaire doit détruire et/ou contrôler en ce qui concerne les mauvaises herbes nuisibles de niveau 1 à 3. Le règlement précise quelles espèces de mauvaises herbes sont classées sous quel niveau.</p>
<p>Loi sur les ressources patrimoniales du Manitoba (LRH)</p>	<p>La HRA gère la préservation et étude des ressources historiques du Manitoba, y compris les sites archéologiques, les sites paléontologiques, les bâtiments historiques et les sites autochtones sites d'utilisation traditionnelle</p>	<p>Approbation de l'HRA avant la construction du projet</p>

D'autres lois fédérales et provinciales ont été prises en compte en ce qui concerne les effets environnementaux du projet, mais le projet ne comprend pas de caractéristiques pertinentes à leurs mandats, comme suit :

Loi sur les espèces en péril fédérale (LEP)

Le projet n'affecte pas les poissons ni leur habitat, car il ne devrait pas rejeter d'eaux pluviales hors site vers des zones où vivent des poissons ; par conséquent, il n'existe aucune exigence de la LEP à respecter pour les espèces aquatiques (Section 4.2.5). Comme les études environnementales n'ont pas été complétées, nous n'avons identifié aucune espèce en péril, il n'y a aucune exigence de la LEP pour la végétation ou la faune. (Section 4.2.2 & 4.2.3).

Loi fédérale sur les pêches

Étant donné que le projet n'affecte pas les poissons ou leur habitat et ne rejette pas d'eaux pluviales hors site (sauf potentiellement par les fossés prévus de chaque côté de la piste), il n'y a pas d'infraction à la Loi sur les pêches. exigences à respecter.

Loi fédérale sur les eaux navigables canadiennes

Aucun cours d'eau n'est touché par la construction ou l'exploitation du projet.

Évaluation environnementale provinciale

La Direction des autorisations environnementales du Manitoba (DAE) a indiqué que le projet ne relève pas des catégories d'aménagement (Loi sur l'environnement (C.C.S.M.c.E125)) - 30 janvier 2025

6.0 EFFETS POTENTIELS DU PROJET

6.1 Législation environnementale pertinente

Actes	Règlements
Provincial	
La Loi sur la faune	Loi sur l'environnement et les eaux des zones protégées du Manitoba
Loi sur les mauvaises herbes nuisibles du Manitoba	Loi sur l'environnement du Manitoba
Loi sur les droits d'utilisation de l'eau	Réglementation des droits sur l'eau
Loi sur les espèces et les écosystèmes en voie de disparition du Manitoba	Règlement sur les espèces et les écosystèmes en voie de disparition du Manitoba
Manitoba Water Protection Act	
Fédéral	
Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs	Règlement sur les oiseaux migrateurs
Loi canadienne sur la protection de l'environnement	
Loi sur les espèces en péril	
Loi sur les pêches	

6.1.1 Poisson et habitat du poisson

Poisson et habitat du poisson

Il est crucial qu'en raison de la proximité du projet avec la rivière Hayes et le ruisseau Ten Shilling, les limites de la zone de travail soient bien définies et clairement marquées pour s'assurer qu'il n'y ait aucun impact sur les plans d'eau. Aucun travail dans l'eau n'est prévu pour le projet. Si une perturbation est proposée dans les limites d'un plan d'eau, toutes les exigences énoncées dans les réglementations provinciales et fédérales seront respectées et toutes les mesures d'atténuation applicables seront énoncées dans le PPE du projet. Un plan de contrôle de l'érosion et des sédiments sera élaboré pour le projet et suivi tout au long du développement du projet. Aucun ravitaillement n'aura lieu à proximité des plans d'eau et des trousseaux de déversement seront présentes et accessibles dans tous les points de ravitaillement et zones d'entreposage de carburant. Toutes les zones d'entreposage de carburant seront dotées de structures de confinement imperméables adéquates qui pourront accueillir 110 % du carburant entreposé à l'intérieur.

Les membres de la Première Nation de York Factory et les entreprises de soutien et le personnel contractuel associé se conformeront aux interdictions de la Loi sur les espèces en péril et de la Loi sur les pêches à toutes les étapes du projet. Les mesures d'atténuation proposées pour chaque étape du projet sont présentées dans les *Table 9* et *10*.

Table 9 -Poissons et habitat du poisson – Impacts potentiels et mesures d'atténuation – Phase de construction

Impacts potentiels	Mesures d'atténuation
Rivière Hayes & Ruisseau Ten Shilling	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet ne devrait pas avoir d'impact direct sur la rivière Hayes, le ruisseau Ten Shilling ou tout autre plan d'eau. • Un plan de contrôle de l'érosion et des sédiments sera élaboré et mis en œuvre pendant les phases de construction du projet. • Une zone tampon végétalisée de 200 m sera maintenue entre la zone de dégagement de la piste d'atterrissage proposée et la rivière Hayes. • Les activités de construction à proximité de l'eau seront évitées pendant la période de frai de l'esturgeon jaune (du 15 mai au 15 juillet; MPO, 2013). • Si les travaux doivent être terminés dans les délais sensibles pour la pêche, un spécialiste environnemental qualifié doit être présent pour fournir des recommandations. • Aucun travail dans l'eau ne sera effectué dans le cadre de cette phase du projet. • Les schémas de drainage naturels seront maintenus et le drainage des eaux de surface sera géré correctement. • Tout le nettoyage, le ravitaillement et l'entretien de l'équipement seront effectués conformément au projet EPP et dans une zone où les eaux de déversement ou de lavage ne pénétreront dans aucun plan d'eau, y compris la rivière Hayes et le ruisseau Ten Shilling. • L'équipement utilisé à proximité de tout plan d'eau sera bien entretenu et en bon état mécanique. • Des bacs de récupération et des dispositifs de confinement sous les équipements mécaniques seront utilisés lors de travaux à proximité de plans d'eau.
Sédimentation	<ul style="list-style-type: none"> • Réduisez la poussière et les particules en suspension dans l'air en arrosant la surface du sol (ou en utilisant d'autres amendements de prévention de la poussière) par temps sec et venteux. • Si possible, couvrir ou végétaliser les zones à fort potentiel d'érosion. • Réduire la production de poussière en limitant la vitesse. • Le contrôle de l'érosion et des sédiments sera élaboré et mis en œuvre au besoin par le Plan de contrôle de l'érosion et des sédiments.
Déversements accidentels	<ul style="list-style-type: none"> • Les plans d'intervention d'urgence seront inclus dans les exigences d'intervention en cas de déversement du projet EPP afin de permettre une détection, un contrôle et une gestion rapides de tout déversement pendant la construction/l'exploitation et d'assurer l'élimination appropriée des déchets dangereux. • Élaboration et mise en œuvre d'un plan de gestion des matières dangereuses. • Tous les déchets et débris générés par le projet seront ramassés et éliminés conformément aux exigences provinciales. • Des installations bien conçues pour l'entreposage de matières dangereuses et de carburant. • Des trousse de déversement seront disponibles dans les zones d'entreposage de carburant et dans toutes les zones de travail pendant la construction.

Table 10-Poissons et habitat du poisson - Impacts potentiels et mesures d'atténuation - Phase d'exploitation	
Impacts potentiels	Mesures d'atténuation
Rivière Hayes & Ruisseau Ten Shilling	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet ne devrait pas avoir d'impact direct sur la rivière Hayes, le ruisseau Ten Shilling ou tout autre plan d'eau. • Aucun travail dans l'eau ne sera effectué dans le cadre de cette phase du projet. • Les schémas de drainage naturels seront maintenus et le drainage des eaux de surface sera géré correctement. • Tout le nettoyage, le ravitaillement et l'entretien de l'équipement seront effectués conformément au projet EPP et dans une zone où les eaux de déversement ou de lavage ne pénétreront dans aucun plan d'eau, y compris la rivière Hayes et le ruisseau Ten Shilling. • L'équipement utilisé à proximité de tout plan d'eau sera bien entretenu et en bon état mécanique. • Des bacs de récupération et des dispositifs de confinement sous les équipements mécaniques seront utilisés lors de travaux à proximité de plans d'eau.
Sédimentation	<ul style="list-style-type: none"> • Réduisez la poussière et les particules en suspension dans l'air en arrosant la surface du sol (ou en utilisant d'autres amendements de prévention de la poussière) par temps sec et venteux. • Réduire la production de poussière en limitant la vitesse. • Le contrôle de l'érosion et des sédiments sera élaboré et mis en œuvre au besoin par le Plan de contrôle de l'érosion et des sédiments.
Déversements accidentels	<ul style="list-style-type: none"> • Les plans d'intervention d'urgence seront inclus dans les exigences d'intervention en cas de déversement du projet EPP afin de permettre une détection, un contrôle et une gestion rapides de tout déversement pendant la construction/l'exploitation et d'assurer l'élimination appropriée des déchets dangereux. • Élaboration et mise en œuvre d'un plan de gestion des matières dangereuses. • Tous les déchets et débris générés par le projet seront ramassés et éliminés conformément aux exigences provinciales. • Des installations bien conçues pour l'entreposage de matières dangereuses et de carburant. • Des trousse de déversement seront disponibles dans les zones d'entreposage de carburant et dans toutes les zones de travail pendant la construction.

6.1.2 Espèces aquatiques et plantes marines

La Loi sur les espèces en péril interdit de tuer, de nuire, de harceler ou de capturer les espèces inscrites dans la Loi. La base de données Biotics du MBCDC (MBCDC, 2024) a identifié l'épinoche à trois épines comme la seule espèce de poisson suivie à l'échelle provinciale dans l'écorégion des basses terres côtières de la baie d'Hudson et le programme de surveillance CAMP (CAMP, 2024) a identifié l'esturgeon jaune comme une espèce de poisson inscrite sur la liste fédérale dans la rivière Hayes. Il est essentiel qu'en raison de la proximité du projet avec la rivière Hayes et le ruisseau Ten Shilling, les limites de la zone de travail

soient bien définies et clairement marquées pour s'assurer qu'il n'y ait aucun impact sur les plans d'eau. Aucun travail dans l'eau n'est prévu pour le projet. Les mesures d'atténuation proposées pour la protection des espèces en vertu de la Loi sur les espèces en péril, classées par phase de projet, sont présentées dans *Table 11 and Table 12*.

Table 11 - Espèces aquatiques et plantes marines visées par la Loi sur les espèces en péril – Impacts potentiels et mesures d'atténuation – Phase de construction

Impacts potentiels	Mesures d'atténuation
Rivière Hayes & Ruisseau Ten Shilling	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet ne devrait pas avoir d'impact direct sur la rivière Hayes, le ruisseau Ten Shilling ou tout autre plan d'eau. • Un plan de contrôle de l'érosion et des sédiments sera élaboré et mis en œuvre pendant les phases de construction du projet. • Une zone tampon végétalisée de 200 m sera maintenue entre la zone de dégagement de la piste d'atterrissage proposée et la rivière Hayes. • Les travaux de construction pendant la saison de l'esturgeon jaune (du 15 mai au 15 juillet; MPO, 2013) seront évités pour les travaux effectués près de l'eau. • Si les travaux doivent être terminés dans les délais sensibles pour la pêche, un spécialiste environnemental qualifié doit être présent pour fournir des recommandations. • Aucun travail dans l'eau ne sera effectué dans le cadre de cette phase du projet. • Les schémas de drainage naturels seront maintenus et le drainage des eaux de surface sera géré correctement. • Tout le nettoyage, le ravitaillement et l'entretien de l'équipement seront effectués conformément au projet EPP et dans une zone où les eaux de déversement ou de lavage ne pénétreront dans aucun plan d'eau, y compris la rivière Hayes et le ruisseau Ten Shilling. • L'équipement utilisé à proximité de tout plan d'eau sera bien entretenu et en bon état mécanique. • Des bacs de récupération et des dispositifs de confinement sous les équipements mécaniques seront utilisés lors de travaux à proximité de plans d'eau.
Sédimentation	<ul style="list-style-type: none"> • Réduisez la poussière et les particules en suspension dans l'air en arrosant la surface du sol (ou en utilisant d'autres amendements de prévention de la poussière) par temps sec et venteux. • Si possible, couvrir ou végétaliser les zones à fort potentiel d'érosion. • Réduire la production de poussière en limitant la vitesse. • Le contrôle de l'érosion et des sédiments sera élaboré et mis en œuvre au besoin par le Plan de contrôle de l'érosion et des sédiments.
Établissement de mauvaises herbes nuisibles et d'autres plantes envahissantes introduites	<ul style="list-style-type: none"> • La prévention de l'introduction et de la propagation de plantes interdites, nuisibles, nuisibles et envahissantes sera abordée dans le plan de gestion environnementale. • Confirmer que tout l'équipement arrivant sur le site du projet sera propre et exempt de terre et de débris végétaux pour prévenir la propagation des mauvaises herbes. Surveillez les zones perturbées pour détecter les mauvaises herbes et mettez en œuvre des mesures correctives pour

Table 11 - Espèces aquatiques et plantes marines visées par la Loi sur les espèces en péril – Impacts potentiels et mesures d'atténuation – Phase de construction

Impacts potentiels	Mesures d'atténuation
	<p>éviter leur croissance.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contrôler les mauvaises herbes et les espèces nuisibles telles qu'identifiées dans la Loi sur les mauvaises herbes nuisibles du Manitoba. • Les zones perturbées seront réensemencées avec de la végétation indigène dès que possible. • Les zones récupérées seront incluses dans les efforts de gestion des mauvaises herbes jusqu'à ce que ces zones représentent la végétation de la zone environnante. • Si des mauvaises herbes réglementées sont trouvées, des mesures immédiates seront prises pour éradiquer ces espèces.
Déversements accidentels	<ul style="list-style-type: none"> • Les plans d'intervention d'urgence seront inclus dans les exigences d'intervention en cas de déversement du projet EPP afin de permettre une détection, un contrôle et une gestion rapides de tout déversement pendant la construction/l'exploitation et d'assurer l'élimination appropriée des déchets dangereux. • Élaboration et mise en œuvre d'un plan de gestion des matières dangereuses. • Tous les déchets et débris générés par le projet seront ramassés et éliminés conformément aux exigences provinciales. • Des installations bien conçues pour l'entreposage de matières dangereuses et de carburant. • Des trousse de déversement seront disponibles dans les zones d'entreposage de carburant et dans toutes les zones de travail pendant la construction.

Table 12-Espèces aquatiques et plantes marines visées par la Loi sur les espèces en péril – Impacts potentiels et mesures d'atténuation – Phase d'exploitation

Impacts potentiels	Mesures d'atténuation
Rivière Hayes & Ruisseau Ten Shilling	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet ne devrait pas avoir d'impact direct sur la rivière Hayes, le ruisseau Ten Shilling ou tout autre plan d'eau. • Aucun travail dans l'eau ne sera effectué dans le cadre de cette phase du projet. • Les schémas de drainage naturels seront maintenus et le drainage des eaux de surface sera géré correctement. • Tout le nettoyage, le ravitaillement et l'entretien de l'équipement seront effectués conformément au projet EPP et dans une zone où les eaux de déversement ou de lavage ne pénétreront dans aucun plan d'eau, y compris la rivière Hayes et le ruisseau Ten Shilling. • L'équipement utilisé à proximité de tout plan d'eau sera bien entretenu et en bon état mécanique. • Des bacs de récupération et des dispositifs de confinement sous les équipements mécaniques seront utilisés lors de travaux à proximité de plans d'eau.
Sédimentation	<ul style="list-style-type: none"> • Réduisez la poussière et les particules en suspension dans l'air en arrosant la surface du sol (ou en utilisant d'autres amendements de prévention de la poussière) par temps sec et venteux. • Réduire la production de poussière en limitant la vitesse. • Le contrôle de l'érosion et des sédiments sera élaboré et mis en œuvre au besoin par le Plan de contrôle de l'érosion et des sédiments.
Établissement de mauvaises herbes nuisibles et d'autres plantes envahissantes introduites	<ul style="list-style-type: none"> • La prévention de l'introduction et de la propagation de plantes interdites, nuisibles, nuisibles et envahissantes sera abordée dans le plan de gestion environnementale. • Contrôler les mauvaises herbes et les espèces nuisibles telles qu'identifiées dans la Loi sur les mauvaises herbes nuisibles du Manitoba. • Si des mauvaises herbes réglementées sont trouvées, des mesures immédiates seront prises pour éradiquer ces espèces.
Déversements accidentels	<ul style="list-style-type: none"> • Les plans d'intervention d'urgence seront inclus dans les exigences d'intervention en cas de déversement du projet EPP afin de permettre une détection, un contrôle et une gestion rapides de tout déversement pendant la construction/l'exploitation et d'assurer l'élimination appropriée des déchets dangereux. • Élaboration et mise en œuvre d'un plan de gestion des matières dangereuses. • Tous les déchets et débris générés par le projet seront ramassés et éliminés conformément aux exigences provinciales. • Des installations bien conçues pour l'entreposage de matières dangereuses et de carburant. • Des trousse de déversement seront disponibles dans les zones

Table 12-Espèces aquatiques et plantes marines visées par la Loi sur les espèces en péril – Impacts potentiels et mesures d'atténuation – Phase d'exploitation

Impacts potentiels	Mesures d'atténuation
	d'entreposage de carburant et dans toutes les zones de travail pendant la construction.

6.1.3 Oiseaux migrants

La Loi sur la convention concernant les oiseaux migrants protège les oiseaux migrants, leurs nids et leurs œufs partout où ils se trouvent au Canada et interdit de nuire aux oiseaux migrants ou de perturber ou de détruire leurs nids et leurs œufs. La période générale de reproduction des oiseaux s'étend de la mi-avril à la fin août. Il y a des zones boisées et des zones végétalisées dans l'empreinte du projet qui pourraient potentiellement être utilisées comme habitat pour les oiseaux nicheurs.

Table 13 - Espèces d'oiseaux migrateurs - Impacts potentiels et mesures d'atténuation	
Impacts potentiels	Mitigations
Perte d'habitat des oiseaux migrateurs	<ul style="list-style-type: none"> • L'empreinte du projet sera réduite au minimum afin de permettre la réalisation des travaux en toute sécurité et les limites de la zone de travail seront maintenues pendant toute la durée de la construction. • Les limites de la zone de travail seront maintenues pendant toute la durée des travaux. Les limites seront étudiées et clairement marquées pour s'assurer que la construction reste dans l'empreinte proposée. • Limiter l'élimination des habitats potentiels de nidification des oiseaux migrateurs aux zones nécessaires.
Perturbation des oiseaux migrateurs, des nids et des œufs pendant les activités de construction	<ul style="list-style-type: none"> • Les impacts potentiels sur l'environnement seront évalués dans le cadre d'une évaluation préalable et d'une étude de la faune avant la construction, et des mesures d'atténuation seront élaborées au besoin, ainsi qu'un suivi programmé. • Effectuer les activités de défrichage en dehors de la période de nidification des oiseaux migrateurs (généralement de la mi-avril à la fin août). • Dans le cas où les activités de construction doivent être réalisées pendant la période de reproduction des oiseaux migrateurs ou pendant la période restreinte propre à l'espèce, un balayage de la faune sera effectué au maximum 7 jours avant le début des travaux. • Si des nids/tanières sont détectés pendant le balayage, déterminez une zone tampon temporaire spécifique à l'espèce, en consultation avec une personne qualifiée, et appliquez la zone tampon à toutes les activités de construction jusqu'à ce que le nid soit considéré comme ayant pris son envol ou inactif par une personne qualifiée.
Interactions entre la faune et les véhicules	<ul style="list-style-type: none"> • Inclure les incidents impliquant la faune, tels que les collisions accidentelles avec des véhicules, dans les protocoles spécifiques au site ainsi que les étapes à suivre pour signaler un incident et les mesures d'atténuation supplémentaires à mettre en œuvre pour éviter que l'incident ne se reproduise. • Évitez les interactions avec la faune, comme la chasse, la poursuite ou l'alimentation. • Éteignez les véhicules et l'équipement lorsqu'ils ne sont pas utilisés afin de minimiser les perturbations pour les espèces sauvages. • Évitez les déplacements inutiles vers et depuis le site du projet afin de réduire le risque d'interactions entre la faune et les véhicules. • Les clairières et les sentiers existants seront utilisés dans la mesure du possible pour accéder aux éléments du projet, réduisant ainsi les impacts potentiels sur la faune, comme les

Table 13 - Espèces d'oiseaux migrateurs - Impacts potentiels et mesures d'atténuation	
Impacts potentiels	Mitigations
	routes comme obstacles à la circulation ou la création d'effets de bordure. • Respectez les limites de vitesse affichées pour réduire le risque d'interactions entre la faune et les véhicules.
Établissement de mauvaises herbes affectant l'habitat potentiel	<ul style="list-style-type: none"> • La prévention de l'introduction et de la propagation de plantes interdites, nuisibles, nuisibles et envahissantes sera abordée dans le plan de gestion environnementale. • Confirmer que tout l'équipement arrivant sur le site du projet sera propre et exempt de terre et de débris végétaux pour prévenir la propagation des mauvaises herbes. • Les zones perturbées seront réensemencées avec de la végétation indigène dès que possible. • Les zones récupérées seront incluses dans les efforts de gestion des mauvaises herbes jusqu'à ce que ces zones représentent la végétation de la zone environnante. • Si des mauvaises herbes réglementées sont trouvées, des mesures immédiates seront prises pour éradiquer ces espèces.

6.2 Modifications apportées aux terres fédérales

Le projet n'est situé sur aucune terre fédérale.

6.2.1 Impact sur le milieu marin

Le projet est entièrement situé en milieu terrestre et aucun travail dans l'eau n'est proposé pour cette phase du projet. Le projet est situé à environ 14 km de la baie d'Hudson. Tel que discuté à la section 4.2.4, les mesures visant à atténuer les impacts potentiels sur les eaux adjacentes au projet seront respectées pendant toute la durée du projet. Aucun impact sur l'environnement marin n'est prévu tout au long du projet.

6.2.2 Impact sur les eaux interprovinciales ou internationales

Le projet est entièrement situé dans la province du Manitoba et aucun impact sur les eaux interprovinciales ou internationales n'est prévu. Tel que discuté à la section 4.2.4, les mesures visant à atténuer les impacts potentiels sur les eaux provinciales, interprovinciales et internationales seront respectées pendant toute la durée du projet.

6.3 Impact sur les peuples autochtones

L'aérodrome de Ten Shilling appartient au YFFN qui revendique cette zone comme son territoire traditionnel. La YFFN serait la mieux placée pour évaluer les impacts cumulatifs potentiels sur son territoire traditionnel, car elle protège cette zone depuis de nombreuses années. La YFFN ne croit pas qu'il y aura des impacts cumulatifs qu'elle ne sera pas en mesure de gérer. Toutefois, si l'une des autres Premières Nations avec lesquelles elle a discuté a des préoccupations, elle s'assurera d'y répondre. Les terres à proximité du projet

sont utilisées uniquement par la YFFN et aucun autre groupe des Premières Nations n'utilise la zone du projet à des fins traditionnelles. L'aérodrome proposé est une zone très petite au sein de leur territoire traditionnel et n'affectera pas leur capacité à entreprendre leurs activités traditionnelles, mais il sera possible de créer de futures opportunités économiques si cela est souhaité. L'empreinte du projet sera dégagée des arbres et de la végétation, mais n'affectera aucun rassemblement, chasse ou piégeage.

Au Manitoba, tout ouvrage, toute activité, tout développement ou tout projet qui modifie ou perturbe la surface du terrain est soumis à un examen par Culture, Patrimoine et Citoyenneté Manitoba. Les projets proposés sont examinés en fonction de l'emplacement, des types de reliefs concernés, de l'ampleur des perturbations, de la proximité des ressources patrimoniales connues déjà examinées et de la proximité de l'eau. Loi sur les ressources du patrimoine C.C.S.M.c.H39.1.

6.4 Effets sur la santé, les conditions sociales ou économiques des peuples autochtones

YFFN croit que ce projet aura un effet très positif sur les peuples autochtones et les communautés environnantes. Ces communautés (la Première Nation de York Factory, la Nation crie de Fox Lake, la Nation crie de Tataskweyak, la Première Nation de War Lake et la Première Nation de Shamattawa) travaillent ensemble depuis très longtemps pour protéger les terres auxquelles elles sont liées. En faisant cela, ils ont créé un document intitulé « NOTRE VISION » qui a été soutenu par Environnement Canada et la Fondation Metcalf. Leur vision est de protéger la terre, de travailler ensemble pour y parvenir, de suivre leurs croyances, leurs valeurs et leurs lois traditionnelles, de garantir à leur jeunesse un avenir et de toujours protéger leurs terres.

Les avantages économiques du projet seront la création d'emplois pendant les phases de construction et d'exploitation. Les travaux seront sous-traités à des entreprises et à des organisations au sein du YFFN et à l'extérieur du YFFN provenant d'autres Premières Nations et d'autres localités. Une fois le projet approuvé, le processus de définition et d'embauche des sous-traitants commencera. Le projet permettra un accès plus facile aux services médicaux et d'urgence qui sont grandement nécessaires et fournira un transport plus sûr et fiable pour tous dans la région (y compris leurs voisins).

6.5 Estimation des gaz à effet de serre

L'Évaluation stratégique des changements climatiques (ESCC; ECCC 2020) exige que les promoteurs calculent les émissions nettes de GES. Les activités de construction et d'exploitation du projet généreront des émissions de gaz à effet de serre (GES) et entraîneront un défrichement des terres qui entraînera une perte ponctuelle de carbone et une perte de puits de carbone. Une analyse des changements climatiques a été effectuée pour le projet (6.5 de l'DIP) qui tient compte de : • Comment les opérations peuvent affecter les changements climatiques (c.-à-d. la contribution du projet aux changements climatiques par l'émission de gaz à effet de serre (GES).

Évaluation des GES

Portée 1 - Émissions directes comme l'équipement de construction et d'exploitation

Portée 2 – Émissions indirectes Énergie acquise – n'étaient pas applicables

Portée 3 – Émissions indirectes – transport vers le projet, déplacements aériens associés et émissions biogéniques

Sur la base de l'estimation des GES, on a estimé que le projet entraînerait une estimation de 776,16 t de CO₂e/an pour les opérations avec les émissions totales les plus élevées (5 205,0 t de CO₂e pendant la construction). Ces niveaux d'émissions sont inférieurs à tous les critères de déclaration des émissions, que ce soit au niveau fédéral ou provincial. Les émissions de GES du projet ne sont pas non plus susceptibles d'affecter la capacité du Canada à atteindre les objectifs nationaux de réduction des émissions ou l'alignement du Canada sur la transition vers une économie à faibles émissions de carbone et les objectifs de zéro émission nette.

6.6 Types de déchets et d'émissions

6.6.1 Air

Les activités de construction et d'exploitation du projet entraîneront des émissions atmosphériques dues aux équipements mobiles (véhicules terrestres), au chauffage des locaux, aux opérations aériennes et à la production de poussières fugitives.

- Les émissions des équipements mobiles comprennent les émissions des camions de transport, des bulldozers, des excavatrices et de la circulation des véhicules des employés.
- Les principales émissions provenant des gaz d'échappement des équipements mobiles et des opérations aériennes sont les émissions de combustion de combustibles fossiles, notamment les oxydes d'azote (NO_x), le monoxyde de carbone (CO) et les gaz à effet de serre (GES).
- Les poussières fugitives seront principalement générées pendant la phase de construction par les véhicules présents sur le chantier, y compris les engins de terrassement. La poussière fugitive peut aussi être générée par la poussière soufflée par le vent sur des surfaces non végétalisées.

Les mesures d'atténuation suivantes seront mises en œuvre pendant la construction et l'exploitation afin de limiter les effets néfastes sur la qualité de l'air :

- Les équipements fixes et mobiles seront conformes aux normes fédérales d'émission applicables, le cas échéant, et seront régulièrement entretenus.
- Un produit antipoussière ou de l'eau sera appliqué sur les zones de construction et les routes au besoin pour atténuer la poussière.
- La circulation du projet respectera des limites de vitesse réduites qui seront mises en œuvre dans le cadre du projet
- Les opérations aériennes seront conformes au Règlement de l'aviation canadien.

Les effets résiduels prévus sur la qualité de l'air résultant de la construction et de l'exploitation du projet devraient être faibles étant donné que des mesures d'atténuation seront mises en place pour limiter les émissions. Les effets ne devraient pas s'étendre au-delà de la zone d'étude du projet et leur durée est courte et peu fréquente, car ils ne se produiront que pendant la construction et pendant les opérations de vol intermittentes.

6.6.2 Eau

Si de l'eau est nécessaire pour le contrôle de la poussière, etc., un permis d'utilisation de l'eau sera obtenu pour l'aérodrome. Les approches de gestion des eaux usées et des eaux pluviales sont encore à l'étude, mais plusieurs options sont disponibles et envisagées.

6.6.3 Terrain

Les matières dangereuses seront manipulées et entreposées conformément au Règlement sur les substances dangereuses et les déchets de marchandises dangereuses. Tous les produits chimiques et substances dangereuses seront entreposés et manipulés conformément aux exigences du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD) et du Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT).

Page de signature

Original signé par :

Wendy Lafontaine
Conseiller en environnement
ERG Energy Services Ltd.

Original signé par :

Stewart Nelson, P.Eng
Stenell Investments Ltd.

Références

Agriculture et Agroalimentaire Canada Classification biophysique des terres de la région de la rivière Hayes (54 °C), bulletin d'information 2003-4 préparé pour Manitoba Hydro, mai 2003

Agriculture et Agroalimentaire Canada - Écozones, écorégions et écodistricts terrestres du Manitoba Une stratification écologique des paysages naturels du Manitoba

https://publications.gc.ca/collections/collection_2017/aac-aafc/A54-8-1998-9-fra.pdf

Études d'Oiseaux Canada. 2017. Base de données des zones importantes pour la conservation des oiseaux et de la biodiversité du Canada. Port Rowan, Ontario. <http://www.ibacanada.org>

Réseaux fluviaux du patrimoine canadien. 2017. Rivière Hayes – Une rivière du patrimoine canadien – Rapport de surveillance décennal : 2006-2016. Préparé par : Direction des parcs et des espaces protégés du développement durable du Manitoba pour la Commission des rivières du patrimoine canadien, avril 2017

https://www.gov.mb.ca/sd/pubs/parks-protected-spaces/hayes_river_tenyear_report.pdf

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) - <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/c-15.31/>

Section du Manitoba de la Société pour la nature et les parcs du Canada (SNAP). 2023. Oiseaux du Manitoba – Basses-terres de la baie d'Hudson, juin 2023 <https://cpawsemb.org/wp-content/uploads/2023/09/June-2023-Audubon-Society-Report-3.pdf>

Programme coordonné de surveillance aquatique (CAMP). 2024. Rapport de données sur douze ans du CAMP (2008-2019). Rapport préparé pour le comité directeur du CAMP du Manitoba/Manitoba Hydro par Manitoba Hydro et North/South Consultants Inc., Winnipeg (Manitoba)

<https://www.campmb.ca/camp-expansion-updates>

COSEPAC. 2017a. Évaluation et rapport de situation du COSEPAC sur le caribou Rangifer tarandus, population migratrice de l'Est et population des monts Torngat, au Canada. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. Ottawa. xvii + 68 pp. [Caribou \(Rangifer tarandus\) some populations: COSEWIC assessment and status report 2017 - Canada.ca](https://www.cosewic.ca/Caribou%20(Rangifer%20tarandus)%20some%20populations%20COSEWIC%20assessment%20and%20status%20report%202017%20-%20Canada.ca)

COSEPAC. 2017b. COSEPAC. 2017. Évaluation et rapport de situation du COSEPAC sur l'esturgeon jaune Acipenser fulvescens, populations de l'ouest de la baie d'Hudson, populations de la rivière Saskatchewan et du fleuve Nelson, populations du sud de la baie d'Hudson, populations de la baie James et populations des Grands Lacs et du haut Saint-Laurent au Canada. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. Ottawa. xxx + 153 pp.

<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/registre-public-especes-peril.html>

MPO. 2013. Périodes de restriction des activités au Manitoba pour la protection du poisson et de son habitat, décembre 2013 <https://www.dfo-mpo.gc.ca/pnw-ppe/timing-periodes/mb-fra.html>

Florko, K.R.N., Derocher, A.E., Breiter, C.J.C. et al. Répartition des tanières des ours polaires dans l'Arctique canadien. Polar Biol 43, 617–621 (2020) <https://doi.org/10.1007/s00300-020-02657-8>

Gouvernement du Canada (GdC). 2021. Base de données toponymiques du Canada (BDTC) – Ruisseau Ten Schilling. Mis à jour le 16 février 2021. <https://geonames.nrcan.gc.ca/search-place-names/unique?id=GBBLE>

Gouvernement du Canada (GdC). 2014. Cadre écologique du Canada – Basses terres côtières de la baie d'Hudson. <http://www.ecozones.ca/english/region/215.html>

Évaluation stratégique des changements climatiques du gouvernement du Canada (révisée, octobre 2020) <https://www.canada.ca/en/services/environment/conservation/assessments/strategic-assessments/climate-change.html>

Guide du gouvernement du Canada sur le bon \$ens au volant
<https://publications.gc.ca/site/fra/9.650581/publication.html>

Gouvernement du Canada Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada
<https://fnp-ppn.aadnc-aandc.gc.ca/fnp/Main/Search/SearchFN.aspx?lang=eng>

Lignes directrices du gouvernement du Canada sur le Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT) www.whmis.gc.ca

Plan de gestion de la rivière Hayes – Parcs et lieux protégés du gouvernement du Manitoba
https://gov.mb.ca/sd/pubs/parks-protected-spaces/management_plan/hayes_river_mgmt_plan.pdf

Hart Aviation Strategies, 2350062 Alberta Ltd. – Première Nation de York Factory – Étude de planification et d'emplacement – Piste d'atterrissage de Ten Schilling, juillet 2024

KIPEKISKWAYWINAN Our Voices <http://www.yffn.ca/>
<https://www.csla-aapc.ca/awards-atlas/kipekiskwaywinan-our-voices-york-factory-first-nations-evaluation-and-assessment>

Groupe des ressources foncières – Manitoba. 2003. Une introduction aux ressources foncières, rivière Hayes, zone cartographique NTS 54C. Bulletin d'information 04-2003. Centre de recherche agricole des prairies semi-arides, Direction générale de la recherche, Agriculture et Agroalimentaire Canada.
https://sis.agr.gc.ca/cansis/publications/surveys/mb/mb2003-4/mb2003-4_report.pdf

Loi sur l'environnement du Manitoba, C.P.S.M.c. E125, le 15 janvier 2025
<https://web2.gov.mb.ca/laws/statutes/ccsm/pdf.php?cap=e125>

Manitoba Loi sur les ressources du patrimoine C.P.S.M.c. H39.1 30 janvier 2025
<https://web2.gov.mb.ca/laws/statutes/ccsm/h039-1.php>

Centre de données sur la conservation du Manitoba (CDCCM). 2024. Liste des éléments documentés par écorégion, février 2024. Centre de données sur la conservation du Manitoba – Direction de la faune. Mis à jour le 26 février 2024. <https://manitoba.ca/nrnd/fish-wildlife/cdc/index.html>

Gouvernement du Manitoba. 2024. Données MB – Couches des zones de gestion de la faune au Manitoba. Mis à jour : le 4 octobre 2024.

https://geoportal.gov.mb.ca/datasets/627c3b090b5b4314805ba2dcb5f46a86_0/explore?location=56.871536%2C-91.997781%2C9.86

Initiative des zones protégées du Manitoba (IPA). 2009. Carte du réseau des aires protégées du Manitoba. Révisé en mars 2009. https://www.gov.mb.ca/sd/pdf/mb_protected_areas_net_march_2009.pdf

Loi sur les mauvaises herbes nuisibles du Manitoba, C.C.S.M.c.N110
<https://www.canlii.org/en/mb/laws/stat/ccsm-c-n110/latest/ccsm-c-n110.html>

Règlement sur les déchets dangereux du Manitoba, M.R 195/2015
https://web2.gov.mb.ca/laws/regs/current/_pdf-regs.php?req=195/2015

Programme de l'Association manitobaine pour la récupération des ressources (MARRC)
https://www.manitoba.ca/sd/wastewise/pdf/plans/marrc_plan.pdf

Ressources naturelles Canada. 2010. L'Atlas du Canada – Rivières. Rivières se jetant dans la baie d'Hudson, la baie James ou la baie d'Ungava. Mis à jour : le 25 octobre 2010.
<https://web.archive.org/web/20130122002203/http://atlas.nrcan.gc.ca/site/english/learningresources/facts/rivers.html/#arctic>

Direction des parcs et des zones naturelles Conservation Manitoba. 2005. Réseau des rivières du patrimoine canadien – Plan de gestion de la rivière Hayes au Manitoba.
https://www.gov.mb.ca/sd/pubs/parks-protected-spaces/management_plan/hayes_river_mgmt_plan.pdf

Smith et al, 1998

Smith, RE, H. Veldhuis, GF et al. Mills, R. G. Eilers, W. R. Fraser et G. W. Lelyk. 1998. Écozones terrestres, écorégions et écodistricts, une stratification écologique des paysages du Manitoba. Bulletin technique 98-9E. Unité des ressources foncières, Centre de recherche de Brandon, Direction générale de la recherche, Agriculture et Agroalimentaire Canada, Winnipeg (Manitoba).
https://sis.agr.gc.ca/cansis/publications/ecostrat/provDescriptions/mbteee/mbteee_report.pdf

Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD)
<https://tc.canada.ca/en/corporate-services/acts-regulations/list-regulations/transportation-dangerous-goods-regulations>

Règlement de l'aviation canadien DORS/96/433 de Transports Canada
<https://tc.canada.ca/en/corporate-services/acts-regulations/list-regulations/canadian-aviation-regulations-sor-96-433>

Transports Canada Normes et pratiques recommandées pour les aéroports Aéroports terrestres Cinquième édition septembre 2015 TP 312F (Révisé 11/2024)
<https://tc.canada.ca/en/aviation/publications/aerodromes-standards-recommended-practices-tp-312>

Guide des bonnes pratiques du GIEC pour l'utilisation des terres, le changement d'affectation des terres et la foresterie (GIEC, 2003) https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/03/GPG_LULUCF_FULLEN.pdf

Voix de la baie d'Hudson - Histoires crie de York Factory - par (auteur) Flora Beardy et Robert Coutts.
https://www.google.ca/books/edition/Voices_from_Hudson_Bay/9axc1sVUBhqC?hl=en&qbpv=1&printsec=frontcover

York Factory, une communauté autochtone – Robert Coutts
[https://portal.usask.ca/docs/Prairie%20Forum/York%20Factory%20\(v17no2_1992_pg275-294\).pdf](https://portal.usask.ca/docs/Prairie%20Forum/York%20Factory%20(v17no2_1992_pg275-294).pdf)

Plan directeur du lieu historique national du Canada de York Factory - octobre 2007
<https://parks.canada.ca/lhn-nhs/mb/yorkfactory/info/gestion-management>

York Factory : une histoire de l'utilisation des terres par Bruce F. Donaldson, 1981 (rapport manuscrit numéro 444) <http://www.parkscanadahistory.com/series/mrs/444.pdf>

Zone de gestion des ressources des Premières Nations de York Factory (ZGR)
https://www.gov.mb.ca/asset_library/en/ied/pdfs/rmb_york_factory.pdf